



POLSKIE TOWARZYSTWO
NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA

Rok LVI · 2021 · 158

NAUTOLOGIA

Laudacja z okazji nadania tytułu doktora honoris causa Uniwersytetu Morskiego w Gdyni Panu prof. dr kpt. ż.w. Danielowi Dudzie

*Magnificencjo Panie Rektorze, Wysoki Senacie,
Dostojny Panie Profesorze, Szanowni Państwo!*

Mam ogromny zaszczyt i honor pełnić rolę promotora w postępowaniu o nadanie tytułu doktora honoris causa Uniwersytetu Morskiego w Gdyni niezwykleму człowiekowi, wybitnemu twórcy, który wniósł nieoceniony wkład w powstanie i rozwój pierwszej polskiej wyższej uczelni morskiej, Panu Profesorowi kpt. ż.w. Danielowi Dudzie.

Z Panem Profesorem spotkałem się po raz pierwszy na seminarium doktorskim, którego efektem było uzyskanie przez nas obu stopnia naukowego doktora tego samego dnia, pod opieką tego samego promotora w 1969 roku w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie. Wtedy, po obronie, dostałem od Pana Profesora – wówczas dziekana Wydziału Nawigacyjnego - propozycję pracy w Wyższej Szkole Morskiej. Od tego czasu nasze losy spletały się w różnych okolicznościach – zawsze z wzajemnym szacunkiem i sympatią.

Tytuł honorowy doktora honoris causa, jest najwyższą godnością akademicką, którą nadaje się osobom wybitnym, zasłużonym dla rozwoju nauki, kultury, ludziom wielkiego formatu, bez działalności, których świat byłby intelektualnie i materialnie uboższy. Osoby, którym takie wyróżnienie jest nadawane, cieszą się niekwestionowanym autorytetem i postawą moralną. Profesor kpt. ż.w. Daniel Duda, jak mało kto, spełnia te kryteria.

Dzisiejsza uroczystość jest konsekwencją podjętej w dniu 28 stycznia 2021 r. uchwały Senatu UMG o nadanie tytułu doktora honoris causa profesorowi Danielowi Dudzie. Uchwała podkreśla zasługi Pana Profesora dla rozwoju życia społecznego, budowy polskiej gospodarki morskiej i kształtowania etosu zawodowego środowiska ludzi morza oraz istotny wkład w rozwój Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i rozwój jej kadry naukowej. Uchwała ta była wsparta pozytywną opinią wyrażoną przez Senat Akademii Morskiej w Szczecinie, Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Uniwersytetu Gdańskiego. Opinie w tej sprawie sporządzili wybitni uczeni – prof. dr. hab. inż. kpt. ż.w. Stanisław Gućma z Akademii Morskiej w Szczecinie, kontradmirał prof. dr. hab. Tomasz Szubrycht z Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni oraz prof. dr. hab. inż. Zbigniew Łukasik z Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu.

Większość z nas – tu obecnych – zna zarówno bogatą działalność naukową, jak i rozległą działalność społeczną i organizacyj-

ną Pana Profesora. Efekty jego pracy przełożyły się bezpośrednio na rozwój polskiej gospodarki morskiej, jej promocję w kraju i za granicą oraz na wspieranie rozwoju macierzystej Uczelni Pana Profesora.

Rozwój ten Pan Profesor Daniel Duda postrzegał zawsze przez pryzmat budowy Rzeczypospolitej Morskiej oraz tworzenia jej zasobów materialnych, kadrowych i intelektualnych, a zatem pracy opartej o reguły realizmu praktycznego, prakseologii – teorii sprawnego działania. Wykonać zadanie solidnie, niezależnie od okoliczności, jest wartością immanentną, przynoszącą korzyść jednostkom, grupom społecznym, społeczeństwom. Ta maksyma Tadeusza Kotarbińskiego, jednego z największych polskich filozofów, którego hasło „dobrej roboty” sformułowano w latach 70. ubiegłego wieku, było podstawą sprawnego działania Pana Profesora Daniela Dudy przez całe zawodowe i społeczne życie.

W myśl tej idei na poszczególnych etapach swojej aktywności zawodowej – zarówno jako praktyk transformacji gospodarczej Polski pracując w latach 1950-1966 roku w Polskiej Żegludze Morskiej w Szczecinie oraz dochodząc do stanowiska kapitana na statkach Polskich Linii Oceanicznych, jak i sprawny menedżer z bogatym doświadczeniem zawodowym pracując w latach 1966-1969 w Kapitanacie Portu Gdynia, jako kapitan portu - skutecznie budował polską gospodarkę morską oraz morską świadomość młodego pokolenia. W latach 70-tych zapewnienie wykwalifikowanych kadr oficerskich dla polskiej bandery było poważnym wyzwaniem dla szkolnictwa morskiego. Profesor Daniel Duda podjął to wyzwanie, a przy okazji został pierwszym w polskiej flocie kapitanem z tytułem naukowym doktora.

Połączenie Państwowej Szkoły Morskiej Państwową Szkołą Rybołówstwa Morskiego oraz nadanie nowej jednostce statusu wyższej uczelni oraz nazwy Wyższa Szkoła Morska było początkiem nowej kariery i nowych zadań dla kapitana Daniela Dudy, który z pasją i energią podjął zadania związane z funkcją dziekana Wydziału Nawigacyjnego. Jego doświadczenie zawodowe, sprawność w zakresie zarządzania oraz umiejętność osiągania celów i zyskiwania przychylności Szkole spowodowały, że trzy lata później, 8 marca 1972 roku, profesor Daniel Duda został rektorem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Funkcję tę pełnił przez trzy kadencje w latach 1972-1981.

Te dziewięć lat to czas gwałtownego rozwoju Uczelni – budowy i inwestycji, zgodnie z zasadą realizmu praktycznego, który pozwa-



POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
81-357 Gdynia, ul. 3-go Maja 12A/7
PKO BP S.A. O/Pierwszy Gdynia

Gdynia 19 marca 2021 r.

*Pan prof. dr inż. Dantel Duda
Doktor honoris causa
Uniwersytetu Morskiego w Gdyni*

LIST GRATULACYJNY

Z okazji nadania tytułu Doktora Honoris Causa Uniwersytetu Morskiego

Szanowny Panie Profesorze,

Gratulujemy Panu Profesorowi przyznania tytułu Doktora Honoris Causa Uniwersytetu Morskiego przez Senat Uniwersytetu Morskiego „w uznaniu wybitnych zasług dla szkolnictwa morskiego w Polsce oraz dla rozwoju Uniwersytetu Morskiego w Gdyni”.

Promowanie Pomorza, gospodarki morskiej i działalność na rzecz integracji środowiska naukowego i biznesowego w czasie pełnienia funkcji kierowniczych i społecznych znalazło realne odzwierciedlenie w rozwoju naszej morskiej społeczności. Jako Rektor wprowadził Pan Profesor Gdyniską Szkołę Morską na nowy etap rozwoju w sferze nauki i edukacji, wytyczył strategię i ukształtował kadry tak, że dziś Uniwersytet Morski zajmuje wyróżniającą się pozycję w świecie. Jako pracownik naukowy uczelni morskich i prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego przyczynił się Pan Profesor do transferu wiedzy między różnymi dyscyplinami nauki związanymi z morzem, co wniosło nową, trwałą jakość do nautologii.

Członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego są pełni uznania dla ogromnego wkładu organizatorskiego w rozwój badań naukowych i edukacji na Pomorzu i w Polsce w okresie dynamicznego rozwoju polskiej gospodarki morskiej, jak również dla działań na rzecz rozwoju nauki i praktyki w przemyśle morskich. Szczególnie istotna jest działalność Pana Profesora na rzecz nautologii, historii, techniki, gospodarki i terminologii morskiej.

Ale najważniejsza jest pamięć o ludziach morza i ich osiągnięciach. Organizacja zjazdu absolwentów szkół morskich, publikacje na łamach „Nautologii” i aktywny wpływ na kształt Alei Zasłużonych Ludzi Morza, utrzymanie i rozwój Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, to tylko niektóre ważne składowe aktywności Pana Profesora.

Nie do przecenienia jest umiejętne łączenie działalności w środowisku historyków i biznesu, wśród ekonomistów i nawigatorów, łączenie aktywności kapitanów żeglugi wielkiej oraz inżynierów mechaników i elektryków, inicjowanie i rozwijanie współpracy środowisk Marynarki Handlowej i Marynarki Wojennej RP, przedstawicieli kombatanatów i ludzi morza aktywnych zawodowo.

Szczególnego uznania wymaga działalność wśród młodzieży szkolnej, mobilizowanie dyrektorów, nauczycieli i uczniów do kształtowania w Polsce ducha morskości i morskiej kultury, utrwalania pamięci o ludziach morza i osiągnięciach Polski Morskiej.

*Z wyrazami szacunku
Zarząd Polskiego Towarzystwa Nautologicznego*

*dr hab. Marek Grzybowski, prof. em. AM
Przewodniczący PTN*

[Signature]

[Signature]
[Signature]

[Signature]
[Signature]



łał rektorowi Danielowi Dudzie brać za punkt wyjścia to co istniało, respektować granice i warunki możliwych działań oraz trafnie ustalać hierarchię ważności. Uczelnia zyskała nowe statki, budynki i laboratoria, a studenci akademiki, halę sportową i klub żeglarski.

Kierując Wyższą Szkołą Morską w Gdyni przez trzy kadencje, doprowadził do zbudowania „Antoniego Garnuszewskiego” – statku szkolno-towarowego w eksploatacji Polskich Linii Oceanicznych i szkolnego statku żaglowego „Dar Młodzieży”. Bez niezwykłego zaangażowania rektora Dudy w budowę „Daru Młodzieży”, żmudnego i pracowitego wydeptywania ścieżek, przekonywania decydentów, pozyskiwania sponsorów, promowania akcji zbierania środków, jednostka ta nie mogłaby powstać.

Za kadencji profesora Dudy zbudowane zostało osiedle akademickie dla ponad 1 000 studentów i młodych pracowników naukowych, hala sportowa, planetarium. Nadbudowany został główny budynek w środkowej części, zaadaptowane poddasze budynku Wydziału Elektrycznego od strony ul. Morskiej i Grabowej, dokonana została adaptacja pomieszczeń i warsztatów pod nowoczesne laboratoria. Zrealizowano również budowę stacji paliwowej, unikalnego na owe czasy i pierwszego w szkolnictwie morskim laboratorium pożarowego, zrealizowano budowę kilku sal wykładowych, garaży, boisk do kosza/siatkówki, placu ćwiczeniowego dla Studium Wojskowego. Dokonana została modernizacja statków „Horyzont” i „Zenit”, wykonano generalny remont tzw. domu profesorskiego i jego pełnej adaptacji do zadań dydaktycznych, przejęto basen pływacki od klubu „Arka”. Do dokonania kadencji rektorskiej prof.

Daniela Dudy należy również budowa ośrodka sportów wodnych, adaptacja i remont nabrzeża, konserwacja elewacji, powołanie studenckiego klubu żeglarskiego, wprowadzenie studiów zaocznych i uzupełniających dla absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, doprowadzenie do uzyskania przez WSM prawa nadawania tytułu zawodowego magistra.

Dzięki umiejętności sformułowania i realizacji przez prof. Daniela Dudę długoterminowej strategii rozwoju uczelni, Wyższa Szkoła Morska stopniowo poszerzała zakres i profil kształcenia. Ze szkoły typowo zawodowej, kształcącej oficerskie kadry dla floty różnych specjalności, stawała się uczelnią o coraz szerszym programie, także w specjalnościach lądowych, choć wciąż dominowały specjalności ukierunkowane na szeroko pojętą gospodarkę morską.

Swoją pasję ciągłego rozwijania i kształtowania Polskiej Morskiej realizował Pan Profesor również w środowisku międzynarodowym i portowym, prowadząc prace na rzecz rozwoju Portu Północnego, portu w Świnoujściu, uczestnicząc w Centralnym Programie Badawczo-Rozwojowym, prowadząc badania dotyczące powiadamiania, poszukiwania i ratowania, oceny faktycznego stanu polskiej służby ratowniczej w świetle wymagań międzynarodowych. Był inicjatorem współpracy z uczelniami zagranicznymi. Dzięki Jego determinacji nawiązano unikalną jak na lata 70-te współpracę z Hochschule Bremerhaven, uczelnią niemiecką, która obecnie jest najstarszą aktywną współpracą pomiędzy uczelniami polskimi i niemieckimi.



AKADEMIA MARYNARKI WOJENNEJ

im. Bohaterów Westerplatte

WYDZIAŁ Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego



Gdynia, 19 marca 2021 r.

prof. dr hab. inż. Adam Weintrit, kpt. ż.w.
Rektor
Uniwersytetu Morskiego w Gdyni

Magnificencjo Rektorze, Wysoki Senacie, Dostojni Goście, Szanowni Państwo!

uprzejmie proszę o przekazanie życzeń Panu kpt. ż.w. prof. dr. Danielowi Dudzie w związku z nadaniem Mu zaszczytnego tytułu doktora honoris causa Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Wielce Szanowny Panie Profesorze!

Tytuł honorowy – Doktor Honoris Causa wiąże się z tradycją wprowadzoną w XV wieku przez Uniwersytet w Oxfordzie w celu honorowania osób szczególnie zasłużonych, o wysokim statusie naukowym, cieszących się powszechnym szacunkiem i niekwestionowanym uznaniem. Uroczystość nadania tytułu doktora honoris causa w działalności zawodowej nauczyciela akademickiego to symbol szczególnego uznania, wyróżnienia i dowód przyjaźni środowiska dla Wspaniałego Naukowca, Dydaktyka, Organizatora, ale przede wszystkim dla wyjątkowego Człowieka, obdarzonego charyzmą, wyróżniającego się życzliwością, talentem i pracowitością.

Jest mi niezmiernie miło, że tytuł doktora honoris causa otrzymuje pracownik Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. W imieniu własnym oraz społeczności Wydziału pragnę złożyć serdeczne gratulacje z okazji nadania Panu tak zaszczytnego tytułu przez Uniwersytet Morski, co jest wyrazem uznania dla Pana naukowych dokonań i szczególnych zasług dla rozwoju gospodarki i szkolnictwa morskiego.

Proszę przyjąć wyrazy uznania oraz najszczerze gratulacje. Do laudacji pragnę dołączyć podziękowanie za wszystko, co uczynił Pan na rzecz rozwoju gospodarki morskiej oraz za szczególne osiągnięcia w pracy naukowo-badawczej i dydaktycznej w dziedzinie marynistyki.

Drogi Panie Profesorze!

Życzę długiej kontynuacji tej drogi, w której odkrył Pan swoje życiowe powołanie. Jeszcze raz serdecznie gratuluję i życzę dalszego spełniania się w swej misji oraz wszelkiej pomyślności.

W imieniu społeczności Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego

DZIEKAN
WYDZIAŁU Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego

dr hab. inż. Waldemar MIRONIUK
prof. AMW

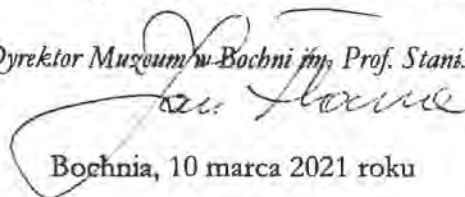
81-127 Gdynia
ul. J. Śmidowicza 69
tel.: 261 262 794
fax: (58) 625 38 83

NIP 586-010-46-93
www.wniuo.amw.gdynia.pl
e-mail: wniuo@amw.gdynia.pl

**PANU PROFESOROWI DANIELOWI DUDZIE
KILKA SERDECZNYCH SŁÓW Z BOCHEŃSKIEGO MUZEUM
Z OKAZJI NADANIA TYTUŁU DOCTORA HONORIS CAUSA
UNIwersytetu MORSKIEGO W GDYNI**

Z ogromną radością przyjęliśmy wiadomość, że Senat Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w uznaniu wybitnych zasług dla szkolnictwa morskiego w Polsce oraz dla rozwoju Uniwersytetu Morskiego w Gdyni uhonorował Pana Profesora zaszczytnym tytułem doktora honoris causa tej uczelni. To poniekąd także niezwykle święto dla Bochni, wszak jest Pan nie tylko Honorowym Obywatel Pucka, lecz także Honorowym Ambasadorem Królewsko-Górniczego Miasta Bochnia. Po prostu jednym z nas, który urodził się w tym mieście i wciąż jest z nim żywo, serdecznie związany. Ilekroć odwiedza Pan rodziną Bochnię, a zdarza się to przecież wciąż często, zawsze przekazuje Muzeum interesujące materiały, uświadamiające nam – żyjącym na krańcach południowych Polski „szczurom lądowym” – jak ważną dla Rzeczypospolitej, choć niestety nie zawsze docenianą dziedziną jest morze i gospodarka morska. Oryginalne i cenne pamiątki przez Pana nam ofiarowane świadczą o znaczeniu morza dla historii, kultury i tradycji polskiej. Dzięki Panu tworzy się duchowa więź pomiędzy odległą Małopolską a Wybrzeżem, gdzie z tych ziem przed wiekami docierały sól i zboże, zaś w czasach nam bliższych także ludzie. Tacy jak Pan - poszukujący dobrego miejsca do realizacji swoich śmiałych marzeń. Panu zawdzięczamy jakże cenne dla nas materiały dotyczące nieplywającego już po morzach świata drobnicowca MS „Bochnia”. W muzeum bocheńskim mieliśmy zaszczyt gościć Pana Profesora z kilkoma wykładami o problematyce morskiej, zarówno w ramach Czwartkowych Spotkań Muzealnych, jak i w cyklu „Z Bochni w świat. Ze świata do Bochni”. Właśnie to określenie najlepiej oddaje drogę, jaką Pan Profesor przebył z ulicy Proszowskiej z dalekiej Bochni nad polskie morze - do Gdyni, lecz jednocześnie wciąż stamtąd do nas powraca z cennymi darami. Proszę przyjąć dziś od nas serdeczne gratulacje oraz życzenia wszelkiej pomyślności i zdrowia.

Jan Flaszka, Dyrektor Muzeum w Bochni im. Prof. Stanisława Fischera



Bochnia, 10 marca 2021 roku

AD FUTURAM REI MEMORIAM



Puck, 19.03.2021 r
TUMP.S.2021

ZARZĄD TOWARZYSTWA UPIĘKSZANIA MIASTA PUCKA
PREZES: dr Danuta Dettlaff
VICE PREZES: Danuta Turczyńska
VICE PREZES: prof. zw. Daniel Duda, kpt. zw.
SEKRETARZ: dr Jan P. Dettlaff
WYKONAWCA: Barbara Miodziak
KOMISJARIUSZ: Alicja Miernicka-Rahle
KONTAKT: 24 66 23 00 00

**J Magnificencja prof. dr hab. inż. Adam Weintrit, kapitan żeglugi wielkiej
Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni**

Dla kaszubskiego Pucka przyjaźń z kpt. ż.w. Profesorem zw. Danielem Dudą rozpoczęła się ponad pół wieku temu, kiedy jako dyrektor Urzędu Morskiego z troską podnosił standard i bezpieczeństwo rybackiego portu, niewielkiego ale o wielkich tradycjach. Profesor przez kolejne dziesięciolecia skupił wokół idei *dominium maris Baltici* społeczników zaangażowanych w promowanie tradycji morskich i etosu *Polski morskiej*. Dzięki Jego wizji wychowania morskiego kolejnych pokoleń Polaków Puck zapamiętywany jest jako miejsce-symbol Hellerowskich Zaślubin Polski z Morzem, gdzie narodził się etos wielkiej Gdyni i nowoczesnej gospodarki morskiej.

Dorobek naukowy kpt. ż.w. prof. zw. Daniela Dudy, Honorowego Obywatela Miasta Pucka, jego dokonania zawodowe w administracji morskiej, a przede wszystkim osobiste świadectwo umiłowania morza i Ojczyzny są dla naszej puckiej społeczności, a szczególnie dla Członków Towarzystwa Upiększania Miasta Pucka, którego jest honorowym Prezesem, dumą i zaszczytem. Prowadził nas na okręty zasłużone w Marynarce Wojennej, handlowej, pasażerskiej, szkoleniowej, poznawał nas z Ludźmi Morza, przypominał o jubileuszach wydarzeń, które były zaczątkiem tego, co wielkie... Profesor, jak żagle na wietrze, rozwijał pamięć o przeszłości, by każdego zapalać do czynów przyszłości! Jego wieloletnie doświadczenie dydaktyka uczelni morskich w życiorysy konkretnych osób wpisało plan na życie: służyć Ojczyźnie i Morzu, zawsze dla człowieka, który sięga dalej niż horyzont.

Gratuluję Jego Magnificencji Rektorowi i Senatowi Szacownej Uczelni podjęcia decyzji o nadaniu kpt. ż.w. prof. zw. Danielowi Dudzie tytułu *Doctorae Honoris Causa* Uniwersytetu Morskiego w Gdyni – to zaszczyt mieć w gronie wykładowców tak wybitnego naukowca i praktyka, Człowieka o horyzontach intelektualnych bezkresnych, jak morza i oceany...

Doctorae Honoris causa, Panie Profesorze, jest dla nas zaszczytem Pańska aktywna obecność w naszym Towarzystwie. W imieniu mieszkańców Pucka i Kaszubów serdecznie dziękujemy. Życzymy Panu Profesorowi zdrowia i osobistego szczęścia, zapewniamy o szacunku i przyjaźni...

Pozostaję z serdecznym pozdrowieniem

dr Danuta Dettlaff
PREZES TOWARZYSTWA UPIĘKSZANIA MIASTA PUCKA

www.tump.org.pl

TOWARZYSTWO UPIĘKSZANIA MIASTASTA PUCKA
84-100 PUCK ul. BOGUSŁAWA 2

KRS nr 0000070216
NIP 587-15-41-888

konto: Bank Spółdzielczy w Pucku 56 83480003 0000 0000 0387 0001

Szanowny Panie Profesorze!

To prawdziwy zaszczyt i olbrzymia satysfakcja, móc w tak doniosłym dniu nadania Panu tak zaszczytnego tytułu, składać najszczęśliwsze gratulacje i wyrazić głębokiego szacunku i uznania, żałując jedynie, że sytuacja uniemożliwia przekazania Panu tych słów tego osobiście. Nadanie Panu tytułu Doktora Honoris Causa Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, jest jak gdyby zamknięciem pewnego koła, jakie zatoczyła edukacja kadr morskich w Polsce powojennej.

Niezależnie od wybitnych dokonań naukowych, jest Pan bowiem osobą, która w olbrzymim stopniu przyczyniła się do przekształcenia Państwowej Szkoły Morskiej w wyższą uczelnię, która zmieniając swój status od Wyższej Szkoły Morskiej, poprzez Akademię Morską stała się obecnym Uniwersytetem Morskim w Gdyni. Osobiście, będąc w 1977 roku świeżym absolwentem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, nie marzyłem nawet o takim statusie dla mojej „Alma Mater Marinensis”.

Pan jednak Panie Profesorze już wtedy miał taką wizję.

Przekształcanie Państwowej Szkoły Morskiej w Wyższą Szkołę Morską, wymagało wielkiego zaangażowania, starań, dopilnowywania ogólnego kierunku rozwoju uczelni. Słowem, gigantycznej pracy, a przede wszystkim pomysłowości, inwencji i determinacji. Wizji celu i sposobów, które miały zapewnić skuteczne kształcenie wysoko kwalifikowanych kadr do pracy w szeroko pojętym dziś shippingu, czyli związanych nie tylko z żegluga na statkach ale i z całą gospodarką morską.

Osobiście, miałem zaszczyt poznać Pana Profesora gdy rozpoczynałem studia. Był Pan Rektorem Uczelni, pedagogiem którego darzyliśmy wielkim respektem i szacunkiem. Nie dało się nie dostrzec Pańskiej tytanicznej pracy i zaangażowania. Pan Profesor był „wszędzie”, zawsze bardzo wymagający choć otwarty i dostępny dla młodych ludzi. Dawał Pan nam przykład konsekwentnego dążenia do celu i dlatego też, dla wielu z nas, absolwentów Szkoły z lat 70-tych i 80-tych, jest Pan, Panie Profesorze do dziś Naszym Rektorem.

Był Pan również orędownikiem przybliżania przyszłym oficerom morza, poprzez rozwijanie pasji takich jak żeglarstwo, sporty wodne i poznawanie ogólnie pojętej kultury marynistycznej. Kulturowanie takich pasji owocowało bardziej prawdziwym, ludzkim poznawaniem żywiołu, który w przyszłości miał być przecież miejscem pracy absolwentów Uczelni.

Fenomenalna do dziś pamięć Pana Profesora, daje nam poczucie Pańskiego zainteresowania naszymi losami i karierami zawodowymi. Jest to fakt bezcenny, gdy w swoim życiu zawodowym ma się Mentora, do którego zawsze można się zwrócić. To Pan, Panie Profesorze jest dla mnie Mentorem i zapewne też dla wielu koleżanek i kolegów, absolwentów Uczelni.

Szczerze i z całego serca gratulujemy Panu Profesorowi otrzymania tytułu Doctor Honoris Causa i mamy nadzieję, że jeszcze nieraz będziemy zaskakiwani Pańską aktywnością i zainteresowaniem.

Bardzo cieszymy się z dzisiejszego dnia. Dzięki temu wspomniane na początku „koło historii” zostało chlubnie domknięte.

Z wyrazami szacunku,

Anna i Mirosław Peszkowscy

Gdynia, 19 marca 2021 roku

Zainteresowanie rozwojem struktur szkolnictwa morskiego w Polsce i dostosowaniem ich do nowych wyzwań w zakresie kształcenia kadr dla potrzeb polskiej gospodarki morskiej, widoczne jest w aktywności organizacyjnej Profesora Dudy. Profesor Daniel Duda był przewodniczącym rady programowej średniego szkolnictwa morskiego w Polsce, przewodniczącym Państwowej Komisji Egzaminacyjnej na wszystkie stopnie oficerskie i marynarskie przy

dyrektorze Urzędu Morskiego w Gdyni, przewodniczącym zespołu do spraw wdrażania konwencji STCW 78/95, przewodniczącym komisji badającej zgodność programów nauczania w zawodach podstawowych dla żeglugi morskiej i śródlądowej z wymogami tej konwencji.

W latach 1990-1998 profesor Duda był dyrektorem pionu inspekcji morskiej w Urzędzie Morskim w Gdyni. Na przełomie



Moment wręczenia doktoratu honoris causa Profesorowi Danielowi Dudzie. Wręczenia dokonali JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni Professor Adam Weintrit oraz Professor Piotr Jędrzejowicz (fot.: Cezary Spigarski)

lat 1989/1990 prof. Daniel Duda rozpoczął pracę w Instytucie Nawigacji i Hydrografii Morskiej Akademii Marynarki Wojennej, przez kilka lat był kierownikiem zespołu do spraw bezpieczeństwa żeglugi, szefem Katedry Eksploatacji Jednostki Pływającej, członkiem Senatu Akademii, Rady Wydziału, przewodniczącym Komisji Etyki Senatu.

Za wybitne zasługi dla rozwoju gospodarki morskiej i narodowej, jak również za osiągnięcia w podejmowanej z pożytkiem dla kraju oraz za swoją ponadprzeciętną aktywność – w tym publicystyczną, ukierunkowaną na propagowanie wiedzy o morzu, krzewieniu kultury morskiej, jak też pobudzaniu zainteresowań rozwojem polskiej gospodarki morskiej oraz wzrostem jej znaczenia dla gospodarki narodowej i społeczeństwa, podczas pracy w Akademii Marynarki Wojennej uzyskał szczególnie cenne wyróżnienia: w 2006 r. nagrodę specjalną za szczególną aktywność w popularyzowaniu nauki, w 2008 r. tytuł Wybitnego Nauczyciela AMW, a 19 marca 2015 roku Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni nadała profesorowi kpt. ż.w. Danielowi Dudzie tytuł doktora honoris causa.

Idea rozwoju kadr morskich jest również widoczna w trosce Pana Profesora o rozwój naukowy młodego pokolenia. Prof. Daniel Duda był recenzentem 73 rozpraw doktorskich, habilitacyjnych, tytułów profesora kontraktowego, nadzwyczajnego. Jest autorem ponad 500 publikacji, w tym 42 (indywidualnych i wspólnych) książkowych oraz 195 opinii i recenzji. Pod jego kierownictwem wykonano 443 prace inżynierskie, magisterskie i licencjackie. Jest współautorem trzech wynalazków oraz dwóch patentów: przelicznika sztormowo-ekonomicznego oraz modułowego pojazdu wodnego wraz ze sposobem zestawienia tego modułowego pojazdu.

Profesor kpt ż.w. Daniel Duda pozostaje bardzo aktywny na niwie społecznej i wydawniczej. Publikował i był członkiem Kolegium Redakcyjnego „Techniki i Gospodarki Morskiej”, „Nautologii”, „Zapisków Puckich”, „Przeglądu Hydrograficznego” „Biblioteki Nawigatora”, publikował w „Prawie i Orzecznictwie” Izby Morskiej, „Biuletynie Technicznym” PLO, „Biuletynie Technicznym” PRS, w „Czasie Morza” w „Budownictwie Okrętowym i Gospodarce Morskiej”, Zeszytach Naukowych Akademii Morskiej, w „Okólniku” Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie i wielu innych.

Od 1968 roku prof. Daniel Duda jest członkiem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, przez cztery kadencje jako prezes, jest członkiem zespołu redakcyjnego „Nautologii” i Rady Naukowej PTN. Jest również wiceprezesem i współzałożycielem Towarzystwa Przyjaciół „Daru Pomorza”, komandorem Kapituły Pierścienia Hallera – Ligi Morskiej i Rzecznej, członkiem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej.

Jest laureatem głównej nagrody literackiej im. J. Conrada, trzech nagród „Złotego Pióra”. Uhonorowany dziewięciokrotnie przez ministra transportu i gospodarki morskiej, nagrodzony Srebrnym i Złotym Krzyżem za Zasługi dla ZHP oraz Komandorią Harcerskiego Kręgu Morskiego, odznaką honorową Zasłużony Dla Kultury Polskiej, Medalem Srebrnym Zasłużony Kulturze „Gloria Artis”, medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny”, Medalem Złotym „Za Długoletnią Służbę” (Prezydent RP Lech Kaczyński, 2008 r.), Medalem „Pro Patria” w 2013 r. oraz wieloma odznaczeniami państwowymi, resortowymi, regionalnymi, branżowymi. W 2013, za wybitne zasługi w działalności na rzecz rozwoju gospodarki morskiej, za szczególne osiągnięcia w pracy naukowo-badawczej i dydaktycznej w dziedzinie marynistyki, został odznaczony Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski.

Wsparciem i ostoją dla tak intensywnego życia zawodowego oraz działalności społecznej była dla Pana profesora Daniela Dudy rodzina. Jego żona Stanisława była długoletnim dyrektorem, wicedyrektorem i nauczycielem matematyki II LO w Gdyni. Córka Pana Profesora posiada dwóch synów – wnuków Pana profesora, zaś Pan profesor może się dziś cieszyć 18-miesięczną prawnuczką. Cała rodzina spotyka się niezmiennie na niedzielnych obiadach. Za to wsparcie i obecność serdecznie Pani Profesorowej oraz całej rodziny serdecznie dziękujemy.

Szanowny Panie Profesorze, doceniając Pana rozliczne dokonania, które przedstawiłem, składam wyrazy uznania i podziękowania za Pana wkład w rozwój naszej Uczelni, polskiej gospodarki morskiej i promocję postawy aktywności. Życzę Panu zdrowia i dalszych długich lat życia, a także tej niespożytej energii i działalności na rzecz integracji środowiska ludzi morza oraz budowanie trwałych podstaw silnej Polski morskiej.

Prof. zw. dr hab. Piotr Jędrzejowicz
Uniwersytet Morski w Gdyni

Polskie Towarzystwo Nautologiczne KALENDARIUM 2020-2021

8 lutego 2020 r. w Pucku odbyła się konferencja z okazji Zaślubin Polski z Morzem, której współorganizatorem jest PTN. Z tej okazji zorganizowano wystawę poświęconą 100-leciu Zaślubin Polski z Morzem. W czasie uroczystości wodowano publikacje: „Zapiski Puckie” oraz „Książkę Zaślubinową”. Zasłużone osoby uhonorowano medalami „Frontu Pomorskiego”. Podarowano kubki „zaślubnowe” (300 szt. fundator prof. Daniel Duda).

100-LECIE SZKOLNICTWA MORSKIEGO W TCZEWIE I W GDYNI

W czerwcu 2020 r. w Tczewie i w Gdyni uroczystość obchodzono 100-lecie szkolnictwa morskiego. „Najpierw była szkoła morska – w Tczewie, na Kociewiu. Potem dopiero mógł powstać port Gdynia nad Zatoką Gdańską, a także inne porty, m.in. we Władysławowie, u nasady Półwyspu Helskiego. Nad Wisłą, nad dolną Wisłą, na



Obchody 100-lecia szkolnictwa morskiego w Uniwersytecie Morskim w Gdyni 17 czerwca 2020 r. (fot. C. Spigarski)

Kujawach i Kociewiu, rodziła się polska morska – zarówno ta cywilna – marynarka handlowa i pasażerska, jak i marynarka wojenna” – napisał Kazimierz Netka. Historia uczelni rozpoczęła się w 1920 roku od Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie. Dziesięć lat później przeniesiono ją do Gdyni i tu już została. Od 1969 roku działała pod nazwą Wyższa Szkoła Morska, a w 2001 roku przemianowano ją na Akademię Morską. Dwa lata temu, w 2018 roku otrzymała rangę Uniwersytetu Morskiego. W uroczystościach wzięli przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, prof. Daniel Duda

i sędzia Witold Kuczorski oraz kpt. Wiesław Piotrkowski. Dyrektor Urzędu Morskiego. W Gdyni odbyło się Uroczyste Posiedzenie Senatu Uniwersytetu Morskiego oraz otwarcie przystanku SKM Gdynia Stocznia - Uniwersytet Morski. Uroczystości były kontynuowane w grudniu, bowiem 8 grudnia, Szkoła Morska w Tczewie rozpoczęła oficjalnie edukację po powrocie uczniów-weteranów z wojny polsko-bolszewickiej.

Prof. kpt. ż.w. Daniel Duda wziął udział w obchodach rocznicy 90-lecie służby pod polską banderą „Dar Pomorza”. 13 lipca 1930 r. na żaglowcu pierwszy raz podniesiona została polska bandera, a jego armatorem została Państwowa Szkoła Morska.

PAMIĘCI JOSEPHA CONRADA KORZENIOWSKIEGO

3 sierpnia 2020 r. na końcu Molo Południowego, przy pomniku Josepha Conrada Korzeniowskiego odbyły się coroczne uroczystości. Przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Nautologicznego oraz gdyńskiego samorządu upamiętnili wybitnego literata i człowieka morza. Kwiaty pod pomnikiem złożyli prof. Daniel Duda, Marek Grzybowski, kadm Czesław Dyrzc oraz radni miasta – Elżbieta Sierżęga i Zenon Roda. W uroczystości uczestniczyła też m.in. dyrektor Biblioteki Gdynia, Natalia Gromow. Conrad to nie tylko wielki pisarz ale wnikliwy obserwator zmian społecznych, które zawarł na kartach znanych powieści, jak: „Tajfun”, „Lord Jim”, „Jądro Ciemności” czy „Nostromo”.



Moment przed złożeniem kwiatów pod pomnikiem Josepha Conrada Korzeniowskiego (fot. Cz. Dyrzc)

INAUGURACJA ROKU AKADEMICKIEGO 2020/2021 UNIWERSYTETU MORSKIEGO W GDYNI

Przedstawiciele PTN brali udział w Inauguracji Roku Akademickiego 2020/2021 Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w dniu 10 października 2020 roku, która odbyła się na Molo Południowym w Gdyni, przed żaglowcem „Dar Młodzieży”. Z okazji nowego roku akademickiego członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego złożyli życzenia pracownikom naukowo-dydaktycznym i administracji oraz studentom Uniwersytetu Morskiego wszelkiej pomyślności, osiągnięć w pracy naukowej i dydaktycznej. Aktywność naukowa i dydaktyczna Uniwersytetu jest zbieżna z aktywnością PTN, które aktywnie uczestniczy w rozwoju i transferze wiedzy między nauką a praktyką w obszarze gospodarki morskiej i nauk kosmicznych. Prof. Daniel Duda wręczył Uniwersytetowi Medal Polskiego

Towarzystwa Nautologicznego, który odebrał Jego Magnificencja prof. dr hab. inż. Adam Weintrit.



Fot. C. Spigarski

PUCK – 101. ROCZNICA ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM

Znacznie skromniej niż zawsze odbyły się w Pucku obchody 101. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem. Obostrzenia związane z koronawirusem sprawiły, że ze strony PTN w uroczystościach uczestniczyli prof. Daniel Duda, sędzia Witold Kuczorski oraz przedstawiciele innych organizacji, m.in. Andrzej Królikowski, prezes Ligi Morskiej i Rzecznej oraz przedstawiciele Związku Piłsudczyków. Kwiaty złożył Prezydent RP Daniel Duda oraz przedstawiciele władz Pucka i władz lokalnych.

PROF. DR. KPT. Ż.W. DANIEL DUDA DOKTOREM HONORIS CAUSA UNIwersYTETU MORSKIEGO W GDYNI

Prof. dr kpt. ż.w. Daniela Dudy 19 marca 2021 r. uhonorowany został zaszczytnym tytułem doktora honoris causa Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Senat Uniwersytetu Morskiego w Gdyni podczas posiedzenia w dniu 28 stycznia 2021 r. na wniosek JM Rektora prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adama Weintrita oraz za poparciem Senatów: Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, Akademii Morskiej w Szczecinie oraz Uniwersytetu Gdańskiego. Promotorem doktoratu honorowego jest prof. zw. dr hab. Piotr Jędrzejowicz, a recenzentami: Prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Stanisław Gucma z Akademii Morskiej w Szczecinie, Kontradmiral prof. dr hab. Tomasz Szubrycht z Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, Prof. dr hab. inż. Zbigniew Łukasik z Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu. Prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda pełnił funkcję Rektora Wyższej Szkoły Morskiej w latach 1972 - 1981.

Prof. Daniel Duda jest również dr h.c Akademii Marynarki Wojennej. Inicjatorem procesu przyznania honorowego doktoratu profesorowi Dudzie był kontradmirał Czesław Dyrz, poprzedni rektor-komendant AMW. On też otworzył uroczyste posiedzenie Senatu. Laudację poświęconą Panu Profesorowi wygłosił obecny rektor – komendant AMW, prof. dr hab. Tomasz Szubrycht. Daniel Duda urodził się w Bochni 14 lipca 1933 roku i całe swoje życie zawodowe związał z żeglugą, administracją i szkolnictwem morskim. Był pierwszym kapitanem żeglugi wielkiej, który uzyskał tytuł profesorski. Przeszedł wszystkie etapy edukacji morskiej – zaczynał w Szkole Jungów, Państwową Szkołę Morską w Gdyni ukończył w 1955 r. Magisterium i doktorat (1969 r.) obronił w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie. Pływał na trzydziestu statkach pod polską i obcą banderą, kilkoma z nich dowodząc. Dyplom kapitana że-



Prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda (fot. C. Spigarski)

glugi wielkiej uzyskał w 1963 r. Następnie związał się z macierzystą Uczelnią.

W latach 1969-1972 Daniel Duda, był dziekanem Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej, a w latach 1972 – 1981 pełnił nieprzerwanie godność Rektora Uczelni. Profesor Daniel Duda był gorącym orędownikiem i jednym z animatorów budowy fregaty „Dar Młodzieży”. Związek profesora Daniela Dudy z Akademią Marynarki Wojennej zapoczątkowany został na początku lat 90. ubiegłego wieku, od 1999 roku jest profesorem zwyczajnym Akademii Marynarki Wojennej. Daniel Duda wniósł ogromny wkład w rozwój gospodarki morskiej i kształcenie kadr naukowych. Wypromował kilkuset dyplomantów i kilku doktorów, był recenzentem rozpraw habilitacyjnych, opiniował dorobek na tytuł naukowy profesora. Dorobek profesora Daniela Dudy obejmuje ponad pięćset publikacji, których duża część dotyczy bezpieczeństwa żeglugi, ratownictwa i transportu morskiego. Jest autorem kilkunastu książek, w tym podręczników akademickich, oraz kilkudziesięciu artykułów naukowych. W swoim dorobku naukowym ma również prace naukowo-badawcze i projektowe wdrożone w gospodarce morskiej. Profesor Daniel Duda jest także niezwykle zasłużonym działaczem na polu kultywowania polskich tradycji morskich, morskiej kultury i historii.

Z okazji przyznania prof. Danielowi Dudzie tytułu doktora honoris causa Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Zarząd Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w czasie specjalnego posiedzenia wręczył Honorowemu Przewodniczącemu PTN obraz i List Gratulacyjny.

OGÓLNOPOLSKA ALEJA ZASŁUŻONYCH LUDZI MORZA

13 czerwca 2021 r. przedstawiciele pomorskich społeczności, Marynarki Wojennej RP oraz Polskiej Marynarki Handlowej, morskich uczelni i organizacji społecznych, którym bliskie są związki



Moment odsłonięcia tablicy kmdr. Romana Wojciecha Franckiego
(fot. C. Spigarski)

Polski z Bałtykiem spotkali się na Cyplu w Rewie, gdzie znajduje się Ogólnopolska Aleja Zasłużonych Ludzi Morza.

Jak zawsze, w połowie czerwca z inicjatywy Gminy Kosakowo, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i Krajowego Związku Piłsudczyków Rzeczypospolitej Polskiej w Rewie odbyły się uroczystości odsłonięcia kolejnych tablic ludzi zasłużonych dla Polski Morskiej. W tym roku Kapituła Ogólnopolskiej Aleji Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie uznała, by pamiątkowe tablice upamiętniały następujące osoby: kmdr dr hab. Ignacy Głóza, kmdr Roman Wojciech Francki, ksiądz gen. brygady Józef Wrycza oraz kpt. ż.w. Zbigniewa Deyczakowski.

Uroczystość rozpoczęła się odtworzeniem Hymnu Rzeczypospolitej Polskiej 13 czerwca br. o godzinie 13:00. Wspólnie uczciliśmy pamięć wszystkich tych, którzy dla Polski Morskiej żyli i pracowali, i tych którzy utracili dla niej życie. Zebranych powitali Marcin Majek, wójt gminy Kosakowo, gospodarz wydarzenia, kierujący pracami kapituły Zasłużonych Ludzi Morza oraz Sławomir Rybicki Senator X kadencji Senatu Rzeczypospolitej Polskiej. Następnie odsłonięto gwiazdy osób zasłużonych dla Polski Morskiej.

101. ROCZNICA POWOŁANIA SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

101. rocznica powołania Szkoły Morskiej w Tczewie odbyła się 25 czerwca 2021 r. w cieniu wielkich uroczystości. W tym roku uczniowie i nauczyciele I Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Curie-Skłodowskiej oraz przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Nautologicznego przypomnieli jej historię i absol-

wentów. W uroczystości uczestniczyli prof. Daniel Duda i Marek Grzybowski.

Prof. dr kpt. ż.w. Daniela Duda wspominał wielu absolwentów Tczewskiej Szkoły, podkreślając ich wojenne losy i poświęcenie w walce z Niemcami na morzu i na lądzie. W czasie tego spotkania złożono również gratulacje Profesorowi Danielowi Dudzie z okazji uzyskania tytułu *doctora honoris causa* Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. W czasie uroczystości wyróżniającemu się absolwentowi Liceum wręczono medal Polskiego Towarzystwa Nautologicznego „Bohaterscy kapitanowie żeglugi wielkiej - kpt. ż.w. Edward Gubała i kpt. ż.w. Bronisław Gubała”. Otrzymał go Maciej Lica, najlepszy uczeń, zwycięzca wielu konkursów matematycznych i historycznych, uświetniający wystęпами artystycznymi szkolne uroczystości, laureat nagrody Starosty Tczewskiego „Absolwent Roku”. Maciej jest dzisiaj studentem Politechniki Gdańskiej. Wydarzeniem było „wodowanie” „Nautologii” - czasopisma Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Uroczystego wodowania numeru 157 „Nautologii” dokonała matka chrzestna - Gabriela Makać, przewodnicząca Komisji Edukacji, Kultury, Sportu i Promocji Rady Powiatu Tczewskiego.

AKTYWNOŚĆ NAUKOWA I WYDAWNICZA

Przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Nautologicznego są aktywni na polu naukowym i publicystycznym. Kadm. Czesław Dyrzc przygotował wykłady i prezentacje nt:

1. „Dryf lodu na Oceanie Arktycznym” – Komisja Naukowa Akustyki w Technice, Medycynie, Badaniach Morza i Systemach Bezpieczeństwa Podwodnego przy Oddziale PAN w Gdańsku 17.12.2020 r.
2. „Dryf lodu morskiego na Bałtyku (i w Arktyce). Studia przypadków” – prezentowany na stronie PTN.

Kadm. Czesław Dyrzc jest autorem monografii: „Voyage planning proces and weather”, wydanie: Akademia Marynarki Wojennej (Gdynia 2020), podręcznika: „Voyage planning”, wydawca: Akademia Marynarki Wojennej (Gdynia 2020). Wydano również po raz piąty „Lwów”, Pierwszy w sztafecie”, której autorami są: Daniel Duda i Zbigniew Urbani.

Prof. Marek Grzybowski brał udział w przygotowaniu konferencji naukowych i prowadził panele w czasie tych konferencji. W ostatnim okresie były to następujące konferencje:

24.09.2020 – Smart Port. The merged sea & space network, Baltic Sea & Space Cluster, Space Sciences Committee Polish Academy of Sciences/Gdańsk Branch and Polish Space Agency (POLSA) – Gdynia – University of Business and Administration in Gdynia

19.11.2020 – Artificial Intelligence. In search for synergy, Technical University of Gdańsk, Baltic Sea & Space Cluster, Space Sciences Committee Polish Academy of Sciences / Gdańsk Branch and Polish Space Agency (POLSA)

11.03.2021 – Baltic Sea. Reflection of the stars, Institute of Oceanology, Polish Academy of Sciences, Sopot

13.05.2021 – LAUNCH OF THE POLISH SPACE ROCKET, Pomeranian University, Słupsk

Członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego brali ponadto udział w uroczystościach organizowanych przez zaprzyjaźnione miasta i organizacje. Szczególnie ścisła współpraca ma miejsce z członkami Ligi Morskiej i Rzecznej oraz Związku Piłsudczyków RP.

BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE A NAWIGACJA

Eksploatacja jednostek pływających wiąże się z ryzykiem wypadku morskiego, czyli działania naruszającego bezpieczeństwo morskie. Każdego roku na świecie dochodzi do wielu zdarzeń, często połączonych z całkowitą utratą przez armatorów jednostek pływających. W latach 2009–2018 utracono 1036 statków powyżej 100 GT. W roku 2018 liczba utraconych statków wyniosła 46 i jest to najmniejszy wynik od 2000 roku, w którym to utracono 207 jednostek. Globalnie obserwowany jest systematyczny spadek tej liczby. To dobry wskaźnik dla bezpieczeństwa morskiego, jednakże statki ciągle toną, zderzają się, wchodzą na mielizny, zapalają, wybuchają, niszczą kadłuby, itd. W wypadkach morskich giną ludzie – całe załogi statków, członkowie załóg i osoby zaokrętowane na jednostkach.

Artykuł obrazuje znaczenie pojęcia „bezpieczeństwo morskie” oraz zagrożenia jak i czynniki poprawiające jego stan rozumiany jako zespół warunków na morzu, przy których zagrożenie dla zdrowia, życia i mienia oraz środowiska morskiego nie przekracza akceptowalnego poziomu ryzyka.

Celem artykułu jest zidentyfikowanie zagrożeń i przedstawienie działań poprawiających bezpieczeństwo morskie wraz ze wskazaniem miejsca nawigacji w działalności człowieka na morzu.

Niniejsze opracowanie obejmuje analizę bezpieczeństwa morskiego w jego „nawigacyjnym” i „niemilitarnym” charakterze znaczenia, czyli bezpieczeństwo życia, mienia i środowiska morskiego właściwe dla uprawiania nawigacji.

WSTĘP

Bezpieczeństwo to stan, który daje poczucie pewności istnienia i gwarancja jego zachowania oraz szanse na doskonalenie. Bezpieczeństwo stanowi jedną z podstawowych potrzeb człowieka. Brak bezpieczeństwa tworzy ryzyko utraty wartości szczególnie cennych, takich jak życie, zdrowie, praca, szacunek, uczucie, dobra materialne i niematerialne. Stan zagrożenia bezpieczeństwa na akwenach morskich dotyczy ograniczeń z jakimi może spotkać się działalność człowieka na morzu, szczególnie w rozwoju nawigacji.

Dokonując analizy bezpieczeństwa w odniesieniu do akwenów morskich mamy do czynienia z dwoma pojęciami, pierwszym – bezpieczeństwo morskie (sumaryczna ocena poziomu zagrożeń odnoszących się do działalności człowieka na akwenach morskich) i drugim – bezpieczeństwo morskie państwa (rozumiane jako przeciwstawienie się lub minimalizowanie wszystkich zagrożeń na akwenach morskich w odniesieniu do politycznych, ekonomicznych, militarnych i społecznych interesów państwa). Niniejsze opracowanie obejmuje analizę bezpieczeństwa morskiego w jego „nawigacyjnym” i „niemilitarnym” charakterze znaczenia, czyli bezpieczeństwo życia, mienia i środowiska morskiego właściwe dla uprawiania nawigacji.

METODYKA BADAŃ

Bezpieczeństwo, bezpieczeństwo morskie, bezpieczeństwo na morzu, bezpieczeństwo żeglugi są pojęciami, których znacze-

nie jest definiowane i prezentowane w literaturze będącej rezultatem badań profesorów Józefa Urbańskiego, Zdzisława Kopacza i Wacława Morgasia [Kopacz, Morgaś, Urbański, 2005 i 2006], [Kopacz, Morgaś, 2019]. Powyższe pojęcia znajdują swoje znaczenie w *Ustawie o bezpieczeństwie morskim* [Ustawa, 2011, z późn. zm.], jak i w *Strategicznej koncepcji bezpieczeństwa Morskiego państwa* [Strategiczna koncepcja ..., 2017]. Literatura przedmiotu jest znacznie obszerniejsza, jednakże zważywszy na cel, jaki został postawiony przed artykułem, wykorzystano tylko niezbędne przykłady pozycji literatury zawarte w bibliografii.

Metodyka badań oparta została na metodach badawczych jakimi są analiza problemu i synteza. Analizie poddano treści tematyczne publikacje oraz raporty końcowe komisji badających wypadki morskie w odniesieniu do jednostek polskich z polskimi członkami załóg i statków obcych bander. Wykorzystano tylko przykładowe wypadki charakteryzujące bezpieczeństwo jednostek na polskich obszarach morskich i bezpieczeństwo członków polskich załóg. Efektem syntezy rozpatrywanej problematyki bezpieczeństwa morskiego są wnioski obrazujące zależność bezpieczeństwa morskiego i nawigacji.

Celem artykułu jest zidentyfikowanie zagrożeń i przedstawienie działań poprawiających bezpieczeństwo morskie wraz ze wskazaniem miejsca nawigacji w działalności człowieka na morzu.

BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE I JEGO ZAGROŻENIA

Pojęcie „bezpieczeństwo morskie” (*maritime safety*) definiowane jest na wielu płaszczyznach oraz wykorzystywane w dokumentach i publikacjach prawnych, technicznych, organizacyjnych i operacyjno-eksploatacyjnych dla zobrazowania warunków bezpiecznej działalności na morzu zarówno statków i ludzi jak i środowiska morskiego. Pojęciem równoznacznym do pojęcia „bezpieczeństwa morskiego” jest pojęcie „bezpieczeństwo na morzu” (*safety at sea*)¹.

Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej definiuje pojęcie „bezpieczeństwo morskie” (*maritime safety*) jako *przeciwstawienie się lub minimalizowanie subiektywnie ocenianych zagrożeń i wyzwań odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich, które są efektem technicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się warunki hydrometeorologiczne*². Natomiast „bezpieczeństwo na morzu” (*maritime security and safety*) – *nadrzędny termin określający łącznie bezpieczeństwo morskie i bezpieczeństwo morskie państwa. Oznacza stan na Wszechoceanie, na którym efektywnie egzekwowane jest prawo międzynarodowe i prawo krajowe, gwarantowana jest wolność żeglugi oraz skutecznie chronieni są obywatele, infrastruktura, transport, środowisko i zasoby morskie*³.

Według prac J. Urbańskiego, Z. Kopacza i W. Morgasia, stanowiących o niemilitarnym podejściu do zagadnienia, pod pojęciem „bezpieczeństwo morskie” należy rozumieć właściwe i odpowiednie warunki działalności ludzkiej na morzu, które nie zagrażają życiu i mieniu oraz nie są szkodliwe dla środowiska morskiego. Pojęcie „bezpieczeństwa morskiego” przyjęto definiować następująco⁴:

¹ Z. Kopacz, W. Morgaś, J. Urbański, *Wybrane zagadnienia międzynarodowego ...*, AMW, Gdynia 2005, s. 13.

² *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego ...*, Warszawa-Gdynia 2017, s. 73.

³ Tamże, s. 73.

⁴ Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., *Próba zilustrowania zasad ...*, Gdynia 2006.



Rys. 1. Pojęcie „bezpieczeństwo morskie” zobrazowane na dwóch poziomach szczegółowości. **Źródło:** opracowanie na podstawie Z. Kopacz, W. Morgaś, J. Urbański, „Wybrane zagadnienia międzynarodowego systemu bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa nawigacji”, AMW, Gdynia 2005

Bezpieczeństwo morskie to bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia od zagrożeń środowiskowych i eksploatacyjnych, a także bezpieczeństwo środowiska morskiego przez zanieczyszczeniami będącymi produktami ubocznymi działalności ludzkiej na morzu.

Bezpieczeństwo morskie to taki stan warunków na morzu, przy którym zagrożenie dla zdrowia, życia i mienia oraz środowiska morskiego nie przekracza akceptowalnego poziomu ryzyka.

Pojęcie „bezpieczeństwo morskie” zostało zobrazowane na rys. 1, na dwóch poziomach szczegółowości. Pierwszy poziom stanowi bezpieczeństwo życia i mienia na morzu oraz zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki. Natomiast do drugiego poziomu przyporządkowano obszary bezpieczeństwa działalności człowieka na morzu właściwe dla poziomu wyższego rzędu.

Definicja „bezpieczeństwa morskiego” wg Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻS) mówi, że „bezpieczeństwo morskie to bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia od zagrożeń środowiskowych i eksploatacyjnych, które niesie za sobą żegluga morska”⁵⁾. Natomiast „bezpieczeństwo żeglugi” wg MGiMiŻS zapewniane jest na wielu poziomach poprzez:

- inspekcję stanu technicznego i zarządzania bezpieczeństwem na statkach o polskiej przynależności,
- bezpieczną obsadą statków,
- kontrolę obcych statków zawijających do polskich portów,
- certyfikację i kontrolę wyposażenia morskiego,
- monitorowanie ruchu statków,
- zapewnienie oznakowania nawigacyjnego, osłony hydrometeorologicznej i łączności na morzu.

Podstawowym aktem prawnym regulującym bezpieczeństwo żeglugi jest ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281). Ustawa o ujednoczonym tekście zawiera poprawki zawarte w Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, 1702, 2197 i 2303. Ustawa reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpieczeństwa żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu⁶⁾.

Najistotniejszymi zagrożeniami bezpieczeństwa morskiego są⁷⁾:

- nieodpowiednie właściwości morskiej floty (statków, pojazdów itp.) oraz ich wyposażeni, w tym wyposażenia ratunkowego i radiokomunikacyjnego;
- dynamiczna zmiana warunków środowiska morskiego, często przekraczająca bezpieczne warunki operowania na morzu;
- niepełna lub nieaktualna znajomość warunków środowiska morskiego;
- działalność innych użytkowników morza, często niezgodna z obowiązującym prawem;
- niedostateczna skuteczność ogólnosiwiatowego systemu bezpieczeństwa i alarmowania (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS) oraz systemu poszukiwania i ratowania na morzu (Search and Rescue - SAR);
- zagrożenia wynikające ze współpracy układu: system techniczny - operator w trudnych warunkach środowiska pracy;
- mała skuteczność środków przetrwania rozbitków na morzu;
- zagrożenia terrorystyczne.

Zagrożenia bezpieczeństwa morskiego wynikają głównie z braku stosownej informacji o statku i warunkach żeglugi, złego stanu technicznego jednostek pływających i ich wyposażenia oraz z braku kompetencji ich załóg.

Głównymi celami zapewnienia bezpieczeństwa morskiego wg J. Urbańskiego są⁸⁾:

- zapewnienie bezpieczeństwa statków, załóg i pasażerów znajdujących się na morzu;
- zapewnienie środków do przeżycia na morzu i uratowania życia w przypadkach, gdy ludzie i/lub statki znajdują się w niebezpieczeństwie;
- zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskiego przez statki.

Powyższe zależności zobrazowano na rys. 2.



Rys. 2. Główny cel bezpieczeństwa morskiego. **Źródło:** opracowanie na podstawie Z. Kopacz, W. Morgaś, J. Urbański, „Wybrane zagadnienia międzynarodowego systemu bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa nawigacji”, AMW, Gdynia 2005

WSPÓŁCZESNE ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Każdego roku na świecie dochodzi do całkowitej utraty przez armatorów kilkudziesięciu jednostek pływających. W latach 2009-

⁵⁾ Definicja bezpieczeństwa morskiego przedstawiona na stronie internetowej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/bezpieczenstwo-morskie> (dostęp: 29.02.2020 r.).

⁶⁾ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity) – Dz. U. z 2 sierpnia 2019 r. poz. 1452), Art. 1.

⁷⁾ *Badanie infrastruktury nawigacyjnej ...*, Red. Z. Kopacz, Gdynia 2007.

⁸⁾ Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., *Wybrane zagadnienia międzynarodowego ...*, Gdynia 2005, s. 13.

2018 utracono 1036 statków powyżej 100 GT. W roku 2018 liczba utraconych statków wyniosła 46 i jest to najmniejszy wynik od 2000 roku, w którym to utracono 207 jednostek. Globalnie obserwowany jest systematyczny spadek tej liczby⁹⁾. To dobry wskaźnik dla bezpieczeństwa morskiego, jednakże statki ciągle toną, zderzają się, wchodzą na mielizny, zapalają, wybuchają, niszczą kadłuby, itd. W wypadkach morskich giną ludzie – całe załogi statków, członkowie załóg i osoby zaokrętowane na jednostkach. Przykładami zatonięć jednostek wraz z całymi załogami w tym z Polakami na pokładzie były:

- zatonięcie cementowca M/V CEMFJORD w dniu 2 stycznia 2015 roku w cieśninie Pentland Firth w ciężkich warunkach pogodowych;
- zatonięcie kontenerowca M/V EL FARO w dniu 1 października 2015 roku w wyniku spotkania z huraganem Joaquin na Oceanie Atlantyckim.

Kolejnym ze współczesnych zagrożeń bezpieczeństwa morskiego jest piractwo morskie. Zjawisko piractwa na morzu w jego metodach działania oraz terytorialnym zasięgu występowania ulega systematycznym zmianom. Polskie załogi i armatorzy również doświadczają tego procederu, a przykładem jest napad i porwanie pięciu członków załogi M/V SZAFIR w dniu 27 listopada 2015 roku u wybrzeży Nigerii. Analiza zjawiska obrazuje ewolucję sposobów realizacji ataków na jednostki pływające na ich szlakach przejść, stanowiących łańcuch międzynarodowych dostaw morskich w ich globalnym wymiarze. Nie ulega wątpliwości, iż istnieją związki pomiędzy zjawiskiem piractwa a sytuacją ekonomiczno-gospodarczą – zarówno globalną jak i dotyczącą poszczególnych akwenów. Istotnym elementem zobrazowania zjawiska piractwa morskiego oraz natężenia jego występowania są przyjęte działania techniczne i organizacyjne mające na celu walkę z tym zjawiskiem, których przeznaczeniem jest osłabienie, a wręcz jego całkowita eliminacja z akwenów morskich. Społeczność międzynarodowa systematycznie podejmuje określone działania, mające swoje podstawy w przyjmowanych konwencjach i rezolucjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, ukierunkowane na zmniejszenie zagrożenia piractwem morskim. Działalność operacyjna sił morskich przeciwko piratom w ramach operacji antypirackich, obrazuje asymetryczność tych działań pod względem wykorzystywanych sił i środków, stanów osobowych załóg okrętowych i lotniczych oraz ze względów finansowych. Wymiar ekonomiczny działalności pirackiej jest dla armatorów znaczący.

Do powyżej wybranych i przedstawionych przykładów zagrożenia bezpieczeństwa morskiego dołączony zostaje wypadek statku bandery Wysp Marshalla M/V TWINKLE ISLAND, który w dniu 1 czerwca 2013 roku będąc w drodze z Portu Północnego do Hamburga z całookrętowym ładunkiem węgla zetknął się z dnem na wschód od wejścia w system rozgraniczenia ruchu przy Ławicy Słupskiej (TTS Słupska Bank)¹⁰⁾. Według wstępnych ustaleń Komisji statek doznał uszkodzeń kadłuba po zetknięciu się z nieoznaczoną – zarówno na brytyjskiej mapie Admiralicji nr 2369, jak i na polskiej mapie wydanej przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) nr 252 – przeszkodą lub spłyceniem, znajdującym się na pozycji. Powyższe zdarzenie jest obrazem sytuacji hydrograficznej, nie tylko na Morzu Bałtyckim ale i na całym Wszechocenie, gdzie procent wykonania sondaży według standardu Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO) S-44, przyjmującego do głębokości 100 m pokrycie 100% sondaży powierzchni dna morskiego, jest ciągle nie wystarczający do zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa morskiego.

Wypadki morskie w wysokim procencie powodowane są przez człowieka, a wejścia na mieliznę są najczęściej występującym zdarzeniem o różnych skutkach. W dniu 20 września 2018 roku o godz. 10.12 M/V PEAK BERGEN z ładunkiem płyt MDF odcumował od Nabrzeża Rozładunkowego w porcie Świnoujście. Statek bez pilota kierował się w stronę wyjścia z portu. Około godz. 10.26, będąc poza torem wodnym statek wszedł na mieliznę w pozycji $\varphi = 53^{\circ}53,57'N$ $\lambda = 014^{\circ}15,67'E$ ¹¹⁾. Decydujący wpływ na zaistnienie wypadku wejścia M/V PEAK BERGEN na mieliznę miał nieprawidłowo wykonany plan podróży. Zarówno kapitan statku jak i oficerowie nie dokonali szczegółowej analizy zagrożeń i niebezpieczeństw nawigacyjnych na opracowanej trasie. Nie zostały spełnione podstawowe wymagania planowania podróży zawarte w prawie 34 rozdziału V Konwencji SOLAS i rozporządzeniach IMO. Nie uwzględniono wszystkich znanych niebezpieczeństw nawigacyjnych i środków ochrony środowiska morskiego. Kapitan statku i załoga odpowiedzialna za proces planowania podróży popełniła błąd skutkujący brakiem zachowania bezpieczeństwa nawigacyjnego.

Powyżej przedstawione przykłady są jedynie zobrazowaniem wybranych zagrożeń bezpieczeństwa morskiego, które występują oraz powstają jako nowe na obszarach morskich.

DZIAŁANIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE

Bezpieczeństwo morskie osiąga się poprzez przyjęcie i realizację szeregu działań zapewniających prawne, techniczne, eksploatacyjne, operacyjne i inne warunki użytkowania akwenów morskich, sprzętu i urządzeń, właściwy poziom szkolenia załóg jednostek pływających oraz egzekwowania przepisów. Zadania zapewnienia bezpieczeństwa morskiego spoczywają na organach państwowych Rzeczypospolitej Polskiej, instytucjach szkolnictwa i edukacji oraz szeroko pojętej administracji morskiej. Zestawienie sposobów zapewnienia bezpieczeństwa morskiego przedstawia **rys. 3**.

Prognozy dotyczące ruchu statków na akwenie Morza Bałtyckiego na najbliższe lata wskazują, iż możemy spodziewać się wzrostu liczby statków dwa do trzech razy więcej niż w obecnym czasie. Prognozowany jest szybki wzrost przewozów kontenerowych i ro-ro oraz ruch tankowców, które stwarzają potencjalne ryzyko ekologiczne. Zwiększony ruch statków na Bałtyku zwiększa prawdopodobieństwo występowania wypadków morskich i rozlewów olejowych. Obok intensyfikacji transportu morskiego na Morzu Bałtyckim obserwujemy dynamiczny wzrost gospodarczego wykorzystania zasobów morza przez wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego, układanie kabli i rurociągów oraz lokowanie elektrowni wiatrowych. Wobec tej sytuacji podjęcie działań zapewniających bezpieczeństwo morskie i ochronę środowiska Morza Bałtyckiego są niezbędne i szczególnie istotne¹²⁾. Wielostronne działania służące zwiększeniu bezpieczeństwa morskiego zostały zobrazowane na **rys. 4**.

Systematyczne i konsekwentne wprowadzanie standardów międzynarodowych, stanowienie i egzekwowanie prawa krajowego z zakresu bezpieczeństwa morskiego opartego na normach unijnych powoduje wzrost bezpieczeństwa na morzu. Kluczowe zadania w tym obszarze wykonuje resort właściwy dla spraw gospodarki morskiej.

MIEJSCE NAWIGACJI W BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM

Podstawowym elementem złożonego systemu bezpieczeństwa morskiego jest nawigacja. Bezpieczeństwo morskie, jak i nawiga-

⁹⁾ Safety and Shipping. Review 2019. *An annual review of trends ...*, Allianz Global Corporate & Specialty. Munich 2019.

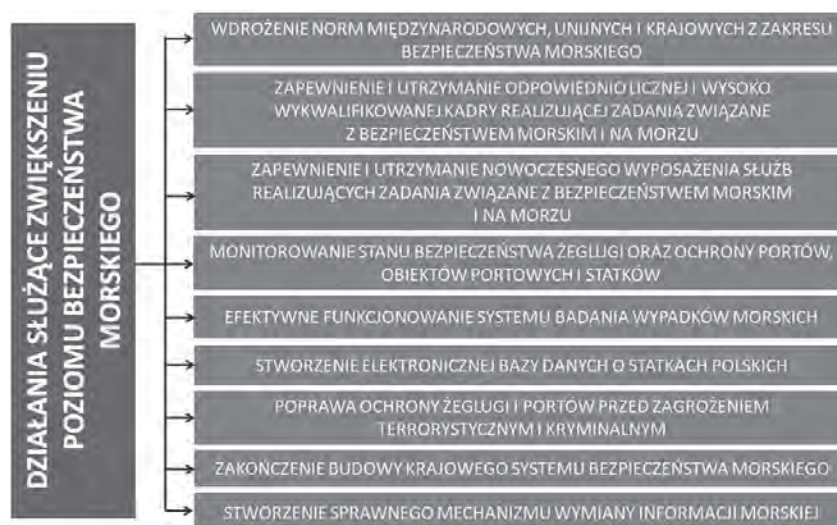
¹⁰⁾ Raport końcowy 09/13 – poważny wypadek morski M/V TWINKLE ISLAND ..., Warszawa 2014 r.

¹¹⁾ Raport końcowy 77/18 – poważny wypadek morski M/V PEAK BERGEN ..., Warszawa 2019 r.

¹²⁾ Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 ..., Warszawa 2015 r., s.27.



Rys. 3. Sposoby zapewnienia bezpieczeństwa morskiego. **Źródło:** opracowanie na podstawie Z. Kopacz, W. Morgaś, J. Urbański, „Wybrane zagadnienia międzynarodowego systemu bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa nawigacji”, AMW, Gdynia 2005



Rys. 4. Działania służące zwiększeniu bezpieczeństwa morskiego. **Źródło:** opracowanie na podstawie „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”. Międzyresortowy Zespół do spraw polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2015 r., s. 29

cja w zdecydowany sposób uzależnione są od „czynnika ludzkiego” (*human factor*). Czynniki ludzkie stanowią znaczącą wielkość przyczyn zaistniałych wypadków na morzu, który stanowi 80% wszystkich zdarzeń zaistniałych na całym świecie¹³⁾, aczkolwiek spotykamy w literaturze informacje, że 75-96% wypadków morskich jest spowodowanych, przynajmniej częściowo, przez jakąś formę błędu ludzkiego¹⁴⁾.

Nawigacja według najprostszej definicji jest umiejętnością bezpiecznego przeprowadzenia jednostki pływającej z punktu A do punktu B. Obecnie nawigację morską postrzega się jako kompleks działań obejmujących naukę, wiedzę i praktykę, umożliwiających prowadzenie obiektów pływających po obszarach wodnych, między określonymi pozycjami, przy zapewnieniu im odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla założonych kryteriów i ograniczeń¹⁵⁾.

Nawigacja jest integralnym elementem bezpieczeństwa morskiego i występuje na wszystkich jego poziomach. Na rys. 5 zobrazowano schematycznie miejsce nawigacji w bezpieczeństwie morskim. Wpływ nawigacji na bezpieczeństwo morskie odzwierciedla między innymi wskaźnik wypadków morskich wywołanych błędami człowieka w realizacji procesu nawigacji. Na najwyższym poziomie nawigacja łączy się głównie z nawigacyjnym bezpieczeństwem statków, a pozostałe elementy nie mają bezpośredniego i istotnego związku z tym procesem.



Rys. 5. Miejsce nawigacji w bezpieczeństwie morskim. **Źródło:** opracowanie własne

¹³⁾ Berg H.P., *Human Factors and Safety Culture in Maritime Safety ...*, Gdynia 2013, s. 344.

¹⁴⁾ Rothblum A., *Human error and marine safety, ...*, Linthicum 2000.

¹⁵⁾ Jurdziński M., *Nawigacja morska*, Gdynia 2014 oraz Urbański J., Morgaś W., Felski A., *Nawigacja morska dziś i jutro ...*, Gdynia 2008, s. 65.

WNIOSKI

Morze Bałtyckie stanowi niewielki akwen Wszechoceanu, jednakże ze względu na duży ruch statków i wzrastającą jego prognozę, intensywną działalność człowieka związaną z gospodarczym wykorzystaniem zasobów, jest miejscem szczególnie ważnym dla zachowania wszystkich działań służących zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego poprzez eliminację wzrostu zagrożeń.

Nawigacja morska jako kompleks skomplikowanych działań stanowi podstawowy element złożonego systemu bezpieczeństwa morskiego i wpływa na ten system poprzez błędy człowieka powstałe w tym procesie. Czynnikiem ludzki jest głównym determinan-tem bezpieczeństwa morskiego.

Wzrost poziomu bezpieczeństwa morskiego wymaga systematycznych i konsekwentnych działań organów administracji morskiej państwa w dążeniu do wprowadzania najwyższych standardów prawa, stanowienie i egzekwowanie prawa krajowego oraz międzynarodowego. Rzeczpospolita Polska jest państwem morskim z bogatą tradycją dbałości i pielęgnowania problematyki bezpieczeństwa morskiego.

BIBLIOGRAFIA

1. *Badanie infrastruktury nawigacyjnej w funkcji zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną na Południowym Bałtyku*. Red. Z. Kopacz. Projekt badawczy, AMW, Gdynia 2007.
2. Berg H.P., *Human Factors and Safety Culture in Maritime Safety (revised)*, „TransNav - the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, Tom 7, Numer 3, Wrzesień 2013.
3. Dyrz C., *Analysis of sea accidents (2002–2015)*, „Annual of Navigation”, Nr 23/2016, Polskie Forum Nawigacyjne, Gdynia 2016.
4. Dyrz C., *Zagrożenia dla bezpieczeństwa na obszarach morskich*, „Bałtyk dla Wszystkich 2016”, Global Compact Poland, Warszawa 2016, s. 112–115.
5. Jurdziński M., *Nawigacja morska*, Akademia Morska, Gdynia 2014.
6. Kopacz Z., Morgaś W., *Rozpowszechnianie morskich informacji bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Akademickie AMW, Gdynia 2019.
7. Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., *Wybrane zagadnienia międzynarodowego systemu bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa nawigacji*, AMW, Gdynia 2005, s. 13.
8. Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., *Próba zilustrowania zasad zastosowania Formalnej Oceny Bezpieczeństwa Morskiego (FSA)*, „Zeszyty Naukowe” Nr 4, AMW, Gdynia 2006.
9. Królikowski A., Stupak T., Wawruch R., *System bezpieczeństwa morskiego na polskich wodach morskich*, „Logistyka”, Nr 4, 2015
10. *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, Międzyresortowy Zespół do spraw polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2015.
11. *Raport końcowy 09/13 - poważny wypadek morski M/V TWINKLE ISLAND – Zetknięcie z dnem i uszkodzenie konstrukcji statku w podwodnej części kadłuba w dniu 1 czerwca 2013 r. w rejonie Ławicy Słupskiej*, Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, Warszawa 2014.
12. *Raport końcowy 77/18 – poważny wypadek morski M/V PEAK BERGEN – Wejście statku na mieliznę w porcie Świnoujście w dniu 20 września 2018 roku*, Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, Warszawa 2019.
13. *Report on the investigation of the capsizing and sinking of the cement carrier Cemford in the Pentland Firth, Scotland with the loss of all eight crew on 2 and 3 January 2015*, Report No 8/2016, Marine Accident Investigation Branch, Southampton 2016.
14. Rothblum A., *Human error and marine safety*, Maritime Human Factors Conference, Linthicum, MD, March 13 - 14, 2000.
15. *Safety and Shipping. Review 2019. An annual review of trends and developments in ship-ping losses and safety*, Allianz Global Corporate & Specialty. Munich 2019.
16. *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, BBN, Warszawa-Gdynia 2017.
17. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity – Dz. U. z 2 sierpnia 2019 r. poz. 1452).
18. Urbański J., Morgaś W., Felski A., *Nawigacja morska dziś i jutro: przedmiot, proces, kompetencje*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” Nr 1 (172), Gdynia 2008.
19. Urbański J., Morgaś W., Specht C., *Bezpieczeństwo morskie – ocena i kontrola ryzyka*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” Nr 2 (173), Gdynia 2008.

ABSTRACT

MARITIME SAFETY AND NAVIGATION

Exploitation of vessels is associated with the risk of a maritime accident, i.e. action that violates maritime safety. Every year in the world there are many accidents, often combined with the complete loss of vessels by shipowners. In the years 2009–2018, 1036 vessels over 100 GT were lost. In 2018, the number of ships lost was 46, which is the lowest figure since 2000, in which 207 vessels were lost. A systematic decrease in this number is observed globally. This is a good indicator for maritime safety; however, ships are constantly sinking, colliding, grounding, firing, exploding, destroying hulls, etc. In maritime accidents - all ship crews, crew members and boarding persons die. The article illustrates the meaning of the words

“maritime safety” and threats as well as factors improving its condition understood as a set of conditions at sea, under which the threat to health, life and property as well as the marine environment does not exceed the acceptable level of risk.

The aim of the article is to identify threats and present actions to improve maritime safety along with an indication of the place of navigation in human activities at sea.

This study covers the analysis of maritime safety in its “navigational” and “non-military” nature of significance, i.e. the safety of life, property and the marine environment appropriate for navigating.

MAREK GRZYBOWSKI

Rynek LNG. Stan obecny i prognozy rozwoju

W 2020 r. popyt na LNG przekroczył 410 mln t – szacują eksperci. Globalny popyt na LNG wzrósł o 12,5% do 359 milionów ton w 2019 roku. Jego podaż w 2019 r. zwiększyła się o rekordowe wydobycie 40 mln t – oszacowali eksperci Shell w raporcie **Global LNG Outlook 2021**.

Dodatkowa podaż gazu w stanie skroplonym była możliwa ponieważ w latach 2018/2019 r. oddano do użytku większość instalacji skraplania gazu z fali inwestycyjnej 2014/2015. Natomiast rok 2020 okazał się ubogi w nowe instalacje. Jedynym dużym projektem podjętym w 2020 r. były instalacje LNG Sempra Energy w Costa Azul w Meksyku. To obecnie jedyny w świecie nowy projekt instalacji LNG przeznaczony na eksport. Zmniejszoną aktywność inwestycyjną w tym sektorze przypisuje się wpływowi pandemii COVID-19. Ale chyba istotniejszym czynnikiem był znaczny spadek cen surowców energetycznych na początku 2020 r.

POPYT NA LNG ROŚNIE

W 2019 r., kolejnym roku wzrostu popytu na LNG, jego import w wymiarze globalnym wzrósł o 13%. Dynamicznie rozwija się rynek FSRU (pływających terminali gazowych), co przyczynia się do ułatwienia odbioru gazu płynnego. Z 37 istniejących rynków importu LNG w 2020 r. 19 importowało LNG poprzez pływające terminale FSRU, a sześć z nich wykorzystywało również terminale lądowe. Budowę takiego terminala zaplanowano w Gdańsku. Jego uruchomienie stanowiłoby świetne uzupełnienie aktywności Portu Północnego.

Analitycy firmy Shell prognozują, że globalne zapotrzebowanie na LNG osiągnie 700 mln t do 2040 r. Przewidywania opierają się szczególnie na obserwacji rynku azjatyckiego. Popyt na gaz ziemny w Azji nadal silnie rośnie i zyskuje na znaczeniu w zasilaniu trudnych do zelektryfikowania sektorów. Zakłada się, że w związku z tym potrzebne będą kolejne duże inwestycje w podaż, aby uniknąć szacowanej luki podażowej w połowie bieżącej dekady.

PROGNOZY DO 2050

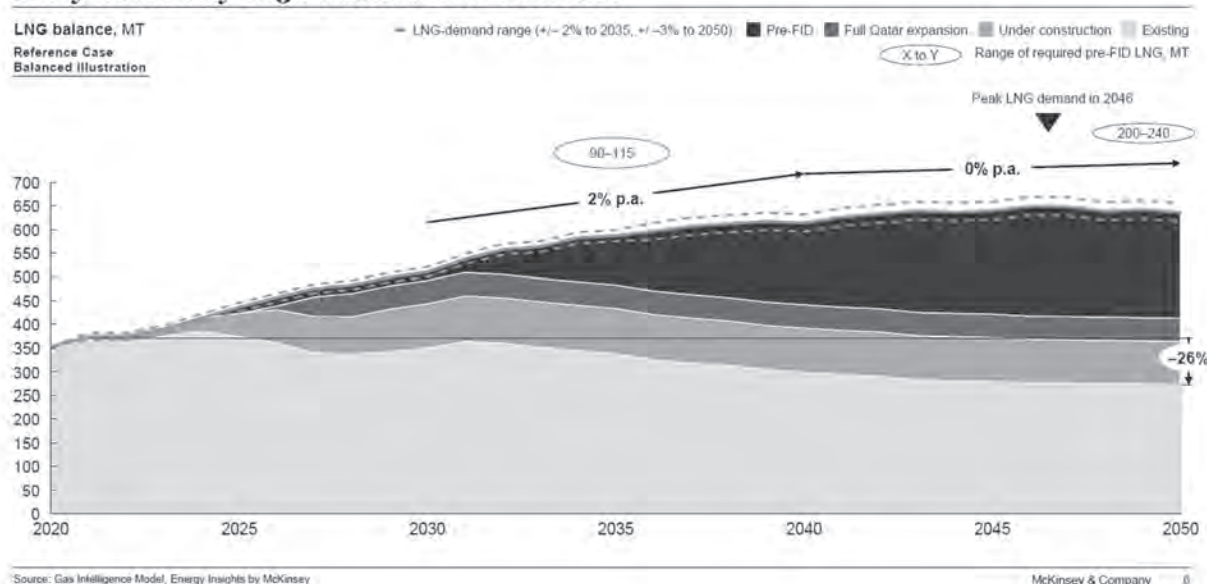
Popyt na LNG będzie systematycznie rósł do 2037 r., a później będzie malał – wynika z lutowego raportu McKinsey Global Gas Outlook to 2050. W 2035 r. podaż LNG osiągnie 4 333 cbm (mld m³), podczas gdy w 2020 r. wyniosła 3 787 cbm. Rok 2020 nie był szczególnie dobry dla eksporterów LNG. Wielu z nich wstrzymało eksport w czasie pandemii. Na przykład w czerwcu i lipcu, miesięcznie zatrzymano ponad 100 wysyłek z USA było anulowanych. Cena spot na rynkach azjatyckich i europejskich nie pokrywała kosztów dostaw gazu do USA, jego skraplania i wysyłki. Pomimo tych niskich cen wiele amerykańskich dostaw LNG utrzymano wywiązując się z długoterminowych kontraktów.

Prognozuje się, że popyt na gaz ziemny wzrośnie o ponad 1 200 bcm (mld m³) w ciągu najbliższych 20 lat. Szacuje się, że około 65% tego wzrostu będzie kreowane przez sektory inne niż energetyka – uważają eksperci Shell. Zużycie gazu zwiększy przemysł, mieszkalnictwo i handel oraz transport. Transformacja energetyczna i przejście na technologie przyjazne środowisku w tych sektorach jeszcze przez wiele najbliższych lat będzie zwiększać popyt na gaz. Przejście z węgla na gaz w hutach może przynieść zmniejszenie emisji CO₂ o 36% już w ciągu najbliższych 10 lat.

KURS – ZERO EMISJI NETTO

To efekty aktywnej polityki zeroemisyjnej wielu państw. Na całym świecie rządy w coraz większym stopniu koncentrują się na doprowadzeniu do zmniejszenia emisji szkodliwych związków związanych ze spalaniem węgla w przemyśle i gospodarstwach domowych. Polityka zerowej emisji netto (NZE) przejawia się w rozwijaniu niskoemisyjnych systemów energetycznych. Co ważne porozumienie paryskie w przyjęte zostało ze zrozumieniem przez zdecydowaną większość krajów. I to w samym środku globalnej pandemii COVID-19 w 2020 r. istotne, że do upowszechniania i wdrażania programu polityki zeroemisyjnej włączyły się

The long-term prospects for LNG remain strong, with more than 200 MT of new capacity likely needed by 2050 to meet LNG demand.

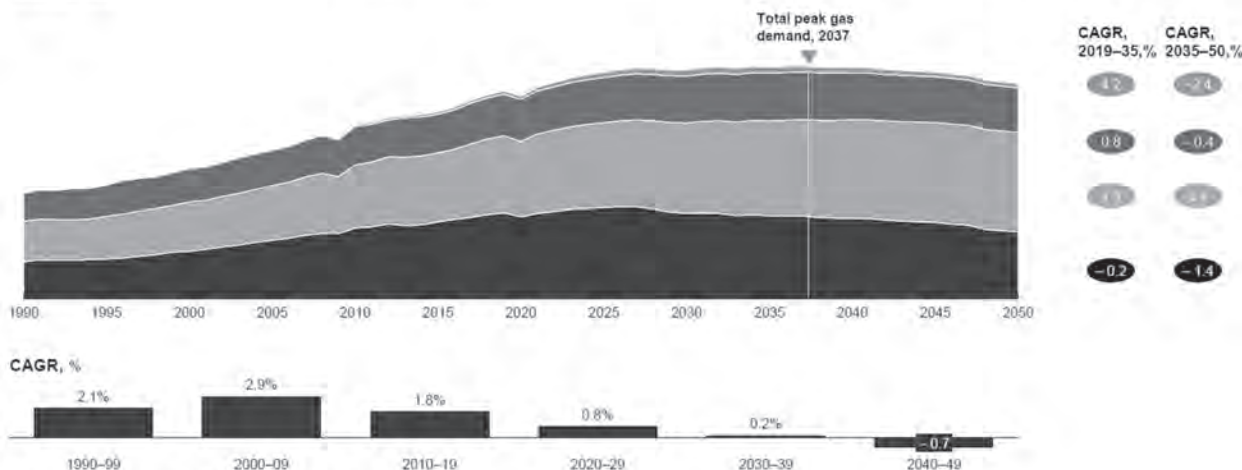


In the 2021 Global Energy Perspective reference case, gas demand peaks in 2037 but will decline slowly afterward.

Global gas-demand outlook in 2019–50, by sector (gross), bcm

Transport¹ Buildings Industry² Power

Reference case



1. Does not include gas use for pipeline transport (approximately 75 bcm in 2019).

2. Includes "other" energy sector.

Source: Global Energy Perspective 2021, December 2020, Energy Insights by McKinsey

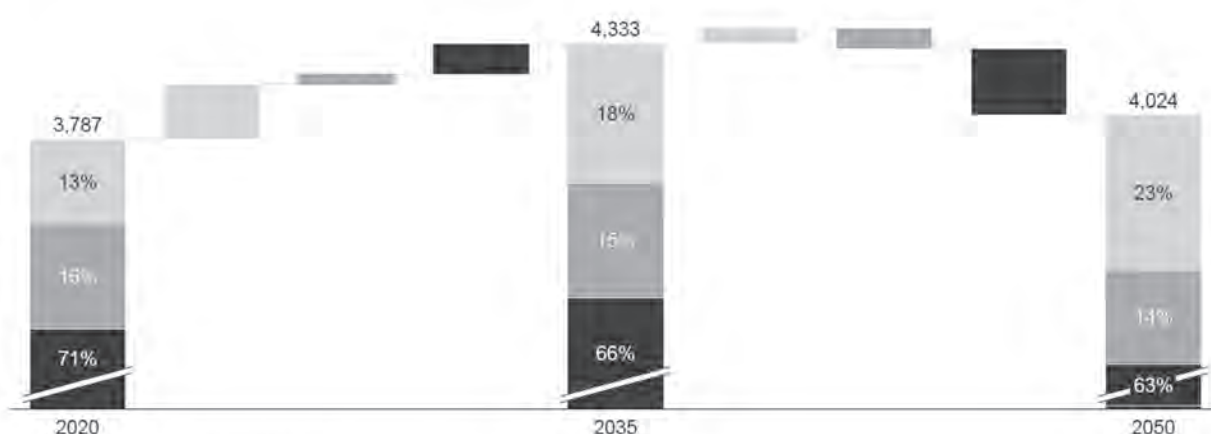
McKinsey & Company 4

The share of LNG in the global gas supply will increase consistently, as it meets demand growth and replaces declining pipeline and domestic gas.

Global domestic consumption (piped and LNG gas and import projections), bcm

LNG¹ Pipeline-import flows Domestic gas

Reference case



1. Including LNG flows within country for Indonesia and Malaysia.

Source: Energy Insights by McKinsey

McKinsey & Company 5

trzy z dziesięciu krajów o największej emisji CO₂. Chiny ogłosiły, że do 2060 r. staną się neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla. Natomiast Japonia i Korea Południowa dążą do osiągnięcia zerowej wartości emisji CO₂ netto do 2050 r. Oznacza to, że prawie 50% światowego produktu krajowego brutto i około 50% globalnej emisji dwutlenku węgla, są teraz objęte zobowiązaniami równymi zeru netto – wyliczyli naukowcy.

RYNEK AZJATYCKI LNG

Azja i Pacyfik są głównymi rynkami kreującymi popyt na LNG. Ten region łącznie pochłania prawie 70% światowego importu LNG i wciąż dynamicznie rośnie. W Azji rynek LNG w 2020 r. był rokiem krytycznym. Przed wybuchem pandemii region ten zapowiadała się jako obszar licznych inwestycji infrastrukturalnych i budowy nowych instalacji LNG. W 2019 r. prognozowano, że będzie to raj dla inwestorów, ponieważ w regionie tym dynamicznie rosło zapotrzebowanie na prąd uzyskiwany z elektrowni zasilanych

gazem. Na celowniku inwestorów były takie państwa jak: Pakistan i Bangladesz, Birma, Wietnam, Indonezja i Filipiny.

„Jednak znaczna liczba międzynarodowych graczy wycofała się z tych i innych projektów regazyfikacji w ciągu roku. Projekty, które były kontynuowane, cierpiały z powodu paraliżu kluczowych ministerstw związanych z COVID-19, co utrudniło budowanie konsensusu” – tłumaczy zmiany na rynku analitycy Norton Rose Fulbright w najnowszym Global LNG Outlook 2021. Japonia jest czołowym importerskim LNG z terminalami i instalacjami, które rocznie przyjmują 77 mln t skroplonego gazu. Południowa Korea w swoich portach rocznie rozładuje 40 mln t LNG.

CHINY I INDIE – WZROST O 111% W 2020 R.

Chiny i Indie po wybuchu pandemii były szczególnie aktywne na rynku LNG. Wywołały znaczne ssanie po stronie popytu na LNG. Oba kraje zwiększyły import LNG o ponad 11%. Chiny zwiększyły w ubr import skroplonego gazu ziemnego prawie

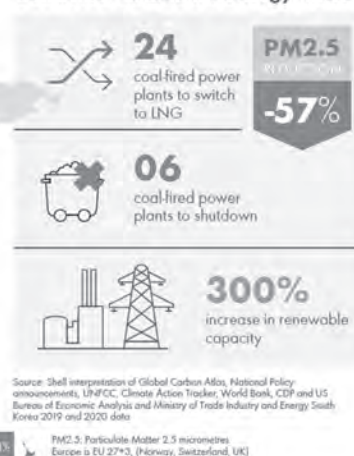
Three of the ten highest CO₂ emitting countries announce net-zero emissions (NZE) targets during 2020

Shell
LNG Outlook 2021

NZE announcements globally



South Korea 2030's energy outlook



Royal Dutch Shell

February 2021

5

o 12% do 67,6 mln ton – ustalili analitycy Upstream. Handlowcy z Chin wykorzystali niską cenę tego surowca i skoncentrowali się na zwiększaniu zapasów. Chiny w 2018 r. importowały ponad 53 mln t skroplonego gazu ziemnego. Wówczas uzyskano 43% przyrost w porównaniu z 2017 r. Do chińskich portów dotarło 60% światowych dostaw morskich gazu ziemnego. Bowiem w 2018 r. importowano ponad 230 mln t metrycznych LNG. W tym roku Chiny stały się liczącym się graczem na rynku obrotu morskiego LNG. Mimo tego, że Chiny napełniło swoje zbiorniki gazem w okresie niskich cen, eksperci zakładają, że kraj ten w 2021 r. zwiększy import o kolejne 10%.

Indie importowały w 2020 r. około 38 mld m³, podczas gdy 5 lat wcześniej w terminalach gazowych tego subkontynentu rozładowano jedynie około 22 mld m³. Platts Analytics przewiduje, że w 2021 r. Indie przekroczą próg 40 mld m³ LNG. W czerwcu 2020 r. została uruchomiona Indyjska Giełda Gazu. Zapewnia ona sprawną platformę handlu gazem na jednym z najszybciej rozwijających się rynków gazu w regionie. Uważa się, że wraz ze wzrostem udziału gazu w miksie energetycznym Indii coraz więcej graczy wejdzie na rynek indyjski.

INWESTYCJE W SYSTEMY LNG W AZJI

W Thanlyin Township w Mjanmar w czerwcu 2020 r. do eksploatacji oddany został FSRU. W tym miesiącu odebrał on pierwszy ładunek. LNG z tego terminalu dostarczana jest do elektrowni typu greenfield w Thaketa oraz w elektrowniach Thanlyin i Kyauk Phyu. Projekt ten został wykonany w ciągu około dziewięciu miesięcy przez CNTIC VPower. Jest to joint venture pomiędzy notowaną w Hongkongu Grupą VPower (która nie miała wcześniejszego doświadczenia w sektorze LNG) z China National Technical Import and Export Corp. Mjanmar jest jednym z najmniej zelektryfikowanych krajów.

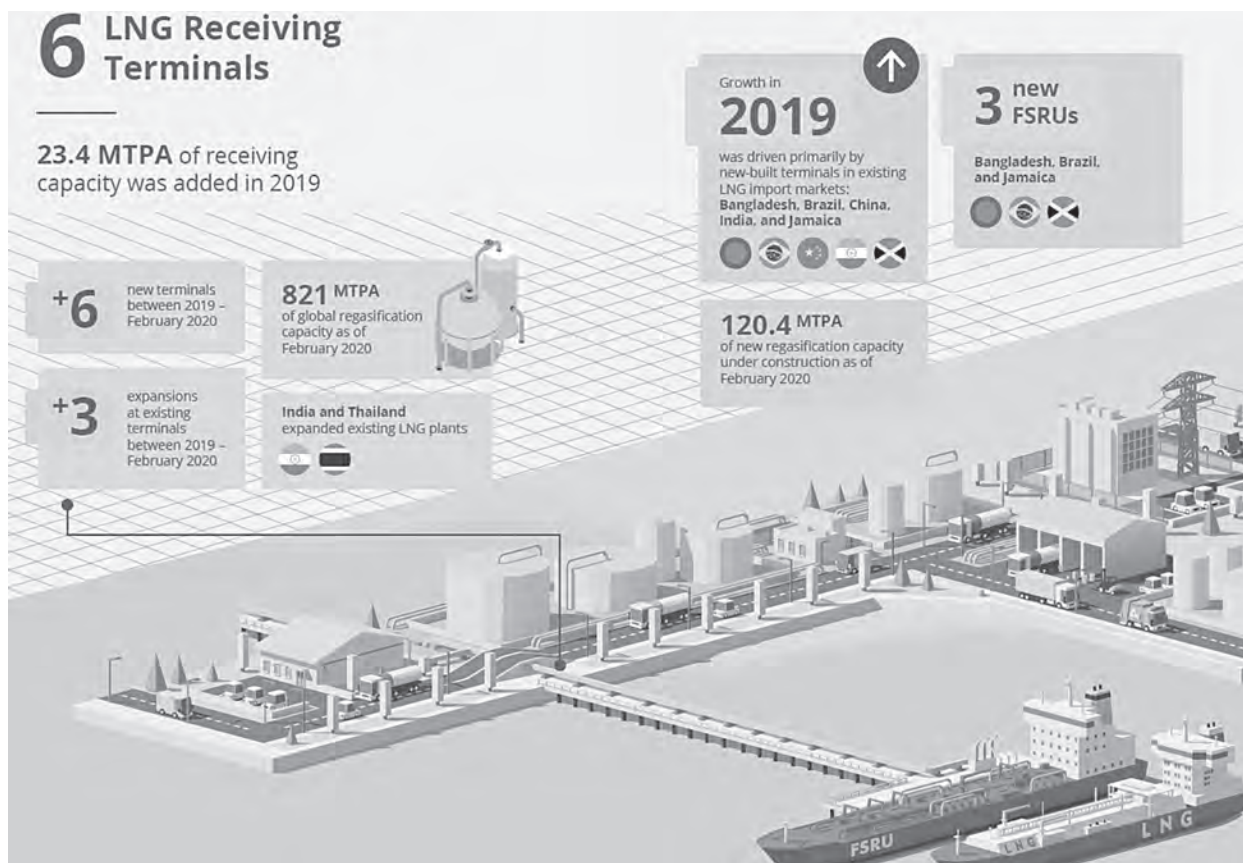
Pavilion Energy z Singapuru podpisał niedawno długoterminową umowę z Qatar Petroleum na dostawy gazu. Każdy ładunek LNG z Qatar Petroleum będzie musiał posiadać świadectwo informujące o emisji gazów cieplarnianych (GHG) wydzielanych w trakcie transportu od odwiertu do portu rozładunku. Chodzi o monitorowanie i ocenę emisji gazów cieplarnianych na każdym etapie łańcucha dostaw LNG, a w efekcie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych są ekscytujące.

AMERYKAŃSKIE PLANY ROZWOJU LNG

Amerykańska EIA próbuje przewidzieć zmiany na rynku LNG, jednak zastrzega się, że wszystko będzie zależało od stabilności źródeł dostaw. Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej EIA (Energy Information Administration) opublikowała niedawno Annual Energy Outlook 2020, w którym zakłada stały wzrost produkcji gazu ziemnego do 2050 r. Produkcja zostanie głównie skierowana na rynki zagraniczne. Polska jest jednym z ważnych kontrahentów amerykańskich producentów LNG. Od 2017 r. Stany Zjednoczone są eksporterem netto gazu ziemnego, w tym także do Polski. Produkcja znacznie przewyższa popyt krajowy. Stany Zjednoczone używają najwięcej tego surowca niż jakikolwiek inny kraj. Są jednocześnie wiodącym w świecie producentem gazu. EIA przewiduje, że w tym roku krajowa produkcja gazu ziemnego w Stanach Zjednoczonych osiągnie 94,16 bcf/d (mld stóp sześciennych dziennie). To ponad 20 bcf/d więcej niż przed pięciu laty, kiedy wyprodukowano 74,1 bcf w 2015 r.

Stany Zjednoczone utrzymują 10% udział w światowym rynku LNG. W 2019 r. wyprzedziły Malesję. Dzisiaj są trzecim co do wielkości eksporterem LNG na świecie. W 2019 r. wyeksportowały drogą morską 13,1 mln t LNG. Ponad 20 mln t gazu USA eksportuje rurociągami do Kanady i Meksyku. Nowe instalacje, które uruchomiono w 2019 r., pozwoliły na znaczne zwiększenie globalnej zdolności skraplania gazu do prawie 28 mln t rocznie. Federalna Komisja Regulacji Energetyki zatwierdziła jeszcze w 2019 r. kolejne 13 wniosków o uruchomienie lądowych instalacji skraplania gazu i produkcji LNG. Zakładano, że kilka z tych nowych projektów uzyska finansowanie w 2020 r. Procesy inwestycyjne opóźniły się i prawdopodobnie sfinalizowane zostaną w 2021 r., a może nawet później. Wpływ pandemii Covid-19 na rynek LNG widoczny jest zarówno po stronie podaży jak i popytowej.

W USA produkcja gazu ziemnego w 2018 r. osiągnęła najwyższy w historii poziom 30 Tcf (bilionów stóp sześciennych), a eksport netto gazu osiągnął poziom 3,3 Bcf/d (mld stóp sześciennych dziennie). Zgodnie z informacjami EIA eksport gazu wyniósł 14 Bcf /d w 2020 r. Eksport wzrośnie w następnych dziesięcioleciach i dobieje do około 28 Bcf/d w 2050 r. zapowiada EIA. Zwiększona produkcja w dużej części skierowana zostanie do odbiorców zagranicznych, w tym do Polski. Amerykański eksport LNG przekroczy 15 Bcf /d. „Przy rosnącej produkcji energii i stosunkowo niskim



zużyciu, Stany Zjednoczone stały się eksporterem energii netto w 2020 r. I dalej pozostaną eksporterem energii netto” - powiedziała Linda Capuano, dyrektor EIA w czasie omawiania Annual Energy Outlook w Waszyngtonie.

RYNEK GAZOWCÓW LNG

Rynek zbiornikowców LNG będzie się wciąż rozwijał nawet przy niskich frachtach. W 2019 r. został on wyceniony przez analityków Dataintelto na około 17,55 mld USD. Z analizy rynku wynika, że rynek ten będzie rósł około 3,6% rocznie i osiągnie w 2026 r. wartość 21,7 mld USD. Aktualnie po oceanach pływa około 580 statków z siłowniami zasilanymi gazem. W stoczniowym portfelu kontraktów jest około 100 statków z silnikami na gaz. W 2023 r. będzie już pływać około 240 takich jednostek, a stocznie będą miały zamówienia na około 200 statków ze zbiornikami LNG. W portach działa aktualnie 27 statków do bunkrowania statków LNG. Większość bunkrowań odbywa się więc z cystern z ładunku lub wjeżdżających na statek. Wśród ciekawych zamówień na statki z siłowniami zasilanymi gazem warto zauważyć serię 9 jednostek Aframax zakontraktowanych przez Sofcomflot. Hapag Lloyd wprowadzi do swojej floty 6 kontenerowców, których siłownie będą zasilane gazem ze zbiorników LNG. Do 2023 r. liczba bunkierów LNG powinna przekroczyć 40 jednostek.

Grand View Research określił wartość globalnego rynku tankowców LPG na 185,1 mln USD w 2019 r. i zakłada jego roczny wzrost na poziomie 6% do 2027 r. Analitycy uzasadniają prognozę rosnącemu handlowi LPG. Tylko obserwacja rynku amerykańskiego pozwala na stwierdzenie, że wzrost wydobycia gazu łupkowego prawdopodobnie będzie dalej napędzał rozwój morskiego rynku transportu gazu. Tendencji nie zahamują nawet zmiany cen ropy naftowej. Ich spadek sprawił, że wzrosło zainteresowanie rozwojem szczelinowania hydraulicznego i metodami odwiertów poziomych. Czyli mówiąc prostym językiem, to co nie udało się w Polsce staje się coraz powszechniejsze w świecie. Wydobycie ropy i gazu ze skał łupkowych rośnie.

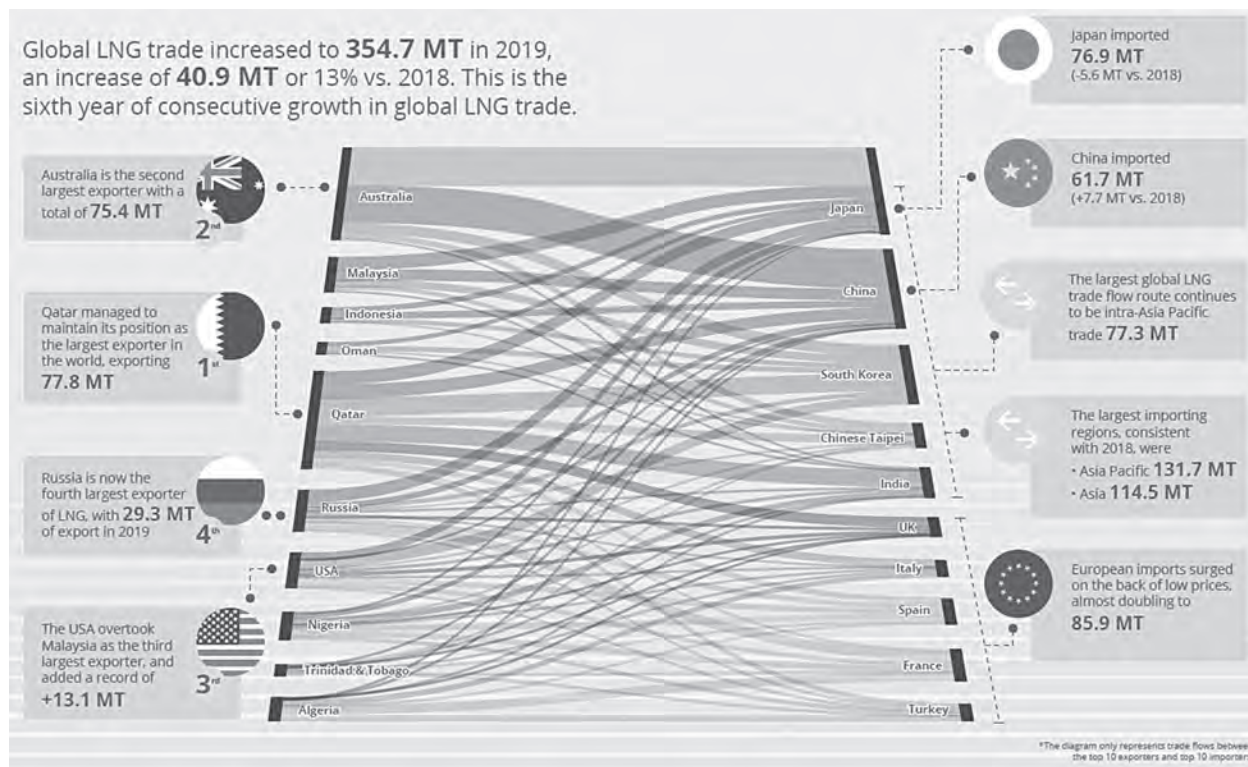
PROGNOZY WYDOBYCIA GAZU ŁUPKOWEGO

Wydobycie gazu łupkowego znajduje się w fazie rozwoju na całym świecie. A to oznacza wpompowywanie na rynek miliardów stóp sześciennych gazu dziennie. Rośnie jednak popyt na gaz na rynku przemysłowym i detalicznym, co może sprawić, że podaż nie będzie znacznie przewyższała popytu. Shell przewiduje, że globalne zapotrzebowanie na LNG do 2040 r. osiągnie 700 mln t. Rozdający karty i rozgrywający będą w Azji. W tym regionie popyt na gaz ziemny nadal silnie rośnie i zyskuje na znaczeniu. Chodzi o pozyskiwanie źródeł energetycznych w celu zasilania trudnych do zelektryfikowania sektorów. Shell przewiduje więc, że zwiększy się aktywność inwestycyjna w krajach eksportujących gaz. Chodzi o to aby uniknąć szacowanej luki podażowej w połowie bieżącej dekady.

POLSKI RYNEK LNG

Dla porównania w 2020 r. PGNiG importowało przez terminal w Świnoujściu około 3,76 mld m³ LNG. Było to o 9,7% więcej niż w 2019 r. W całej strukturze importu LNG osiągnęło udział 25,4% - czytamy w komunikacie PGNiG. Dla porównania import z kierunku wschodniego wyniósł w 2020 r. 9 mld m³ (8,95 mld m³ w 2019). Udział gazu rosyjskiego stanowi 60% łącznego importu gazu ziemnego przez PGNiG. Łączny import gazu przez PGNiG w 2020 r. wyniósł ok. 14,79 mld m³. Wybudowanie terminalu LNG w Świnoujściu było znakomitym wejściem z innowacyjną inwestycją w ciągle rosnący rynek. Aktualnie polski terminal LNG korzysta z dostaw norweskich, amerykańskich i instalacji z Kataru. Po pełnym wdrożeniu podpisanych ostatnich umów, od 2023 roku PGNiG będzie dysponować co najmniej 7,45 mln ton gazu skroplonego, co stanowi ponad 10 mld m³ gazu ziemnego po regazyfikacji.

Polska jest jednym z beneficjentów eksportowej polityki USA. Jak bowiem poinformowało Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo SA w grudniu 2018 r. podpisano umowę z partnerami z USA na dostawy LNG do Polski. Ze strony amerykańskiej partnerami są Port Arthur LNG i spółka zależna Sempra Energy.



PGNiG zakontraktowało na 20 lat dostawy 2 mln ton LNG rocznie (ok. 2,7 mld m³ po regazyfikacji). Odbiór ładunków rozpocznie się w 2023 roku z terminalu Port Arthur LNG, który powstanie w Jefferson County w Teksasie.

Polska na rynku LNG jest aktywna. Na razie jako importer. W przyszłości może działać jako reeksporter. Kilka lat temu zapowiadano, że do 2025 r. jednostka FSRU może zostać zainstalowana w Gdańsku w Porcie Północnym. Informował o tym w 2019 r. Piotr Naimski, pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej w czasie podpisywania umowy o rozbudowie terminala LNG w Świnoujściu w kwietniu tego roku. W efekcie w 2025 r. przez Świnoujście moglibyśmy importować do 7,5 mld m³ rocznie, a instalacja ze statkiem FSRU w Gdańsku do 3 mld m³. Polska zużywa około 17 mld m³ gazu rocznie. Na podstawie rozszerzonego porozumienia między Venture Global i PGNiG do Polski z rynku amerykańskiego docierać będzie z instalacji ulokowanych w Luizjanie 3,5 mln t gazu LNG rocznie. Dostawy mogą rozpocząć się w 2022 r., a więc wtedy gdy wygaśnie kontrakt jamalski. Jeśli wszystkie plany zostaną zrealizowane terminowo, w 2025 r. będziemy mogli importować morzem tyle gazu ile obecnie sprowadzamy rocznie z Rosji.

ROZWÓJ RYNKU IMPORTERÓW

Do 2000 r. liczba krajów zainteresowanych importem LNG nie przekraczała 15, a morskie przewozy zbiornikowcami LNG nie przekraczały 100 MTPA (mln t rocznie). W 2010 r. liczba importerów przekroczyła 25 krajów, a popyt na LNG zwiększył się do około 200 MTPA. W 2018 r. już ponad 35 państw posiada terminale pozwalające na import LNG, a popyt znacznie przekroczył 300 MTPA. Na podstawie analiz strategii bezpieczeństwa energetycznego ogłoszonych przez importerów LNG przewiduje się, że w 2019 r. popyt na morskie przewozy LNG wzrośnie co najmniej o około 10%.

Dziesięć lat temu tylko 23 kraje miały dostęp do LNG. Kosztowne terminale importowe, których budowa trwała latami i nieelastyczne kontrakty na dostawy utrudniały import gazu drogą morską. Również obawy o ryzyko uzależnienia od LNG również zahamowały wzrost popytu na LNG dowożone przez zbiornikowce. ze strony istniejących importerów, nawet jeśli dostępnych było nie-

Główni eksporterzy LNG w 2018 r. i 2019 r.

Kraj	2018 [mln t]	Udział [%] w rynku 2018	2019 [mln t]	Udział [%] w rynku 2019
Katar	78,7	24,9%	77,8	22%
Australia	68,6	21,7%	75,4	21%
Malaysia	24,5	7,7%	26,2	7%
U S A	21,1	6,7%	33,8	10%
Nigeria	20,5	6,5%	20,8	6%
Rosja			29,3	8%

Główni importerzy LNG w 2018 r. i 2019 r.

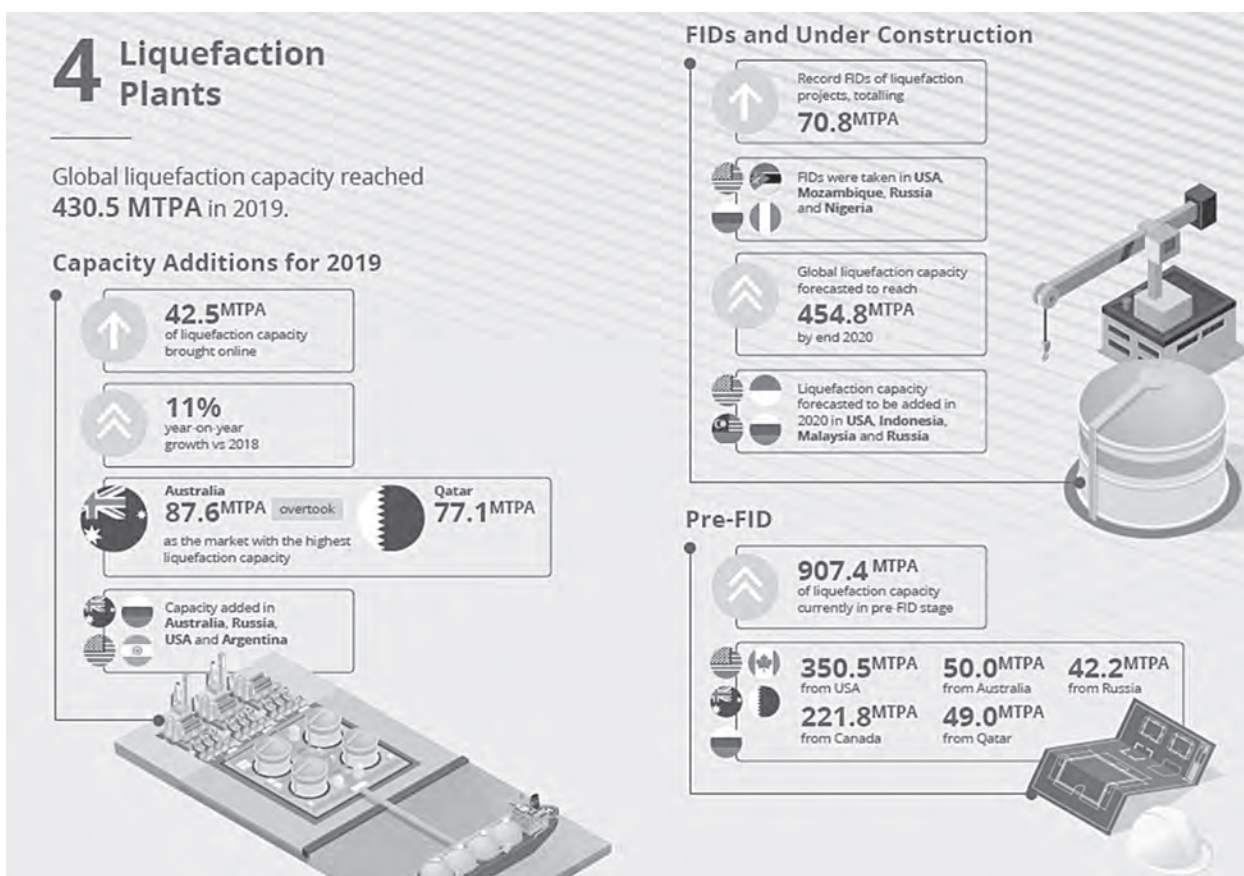
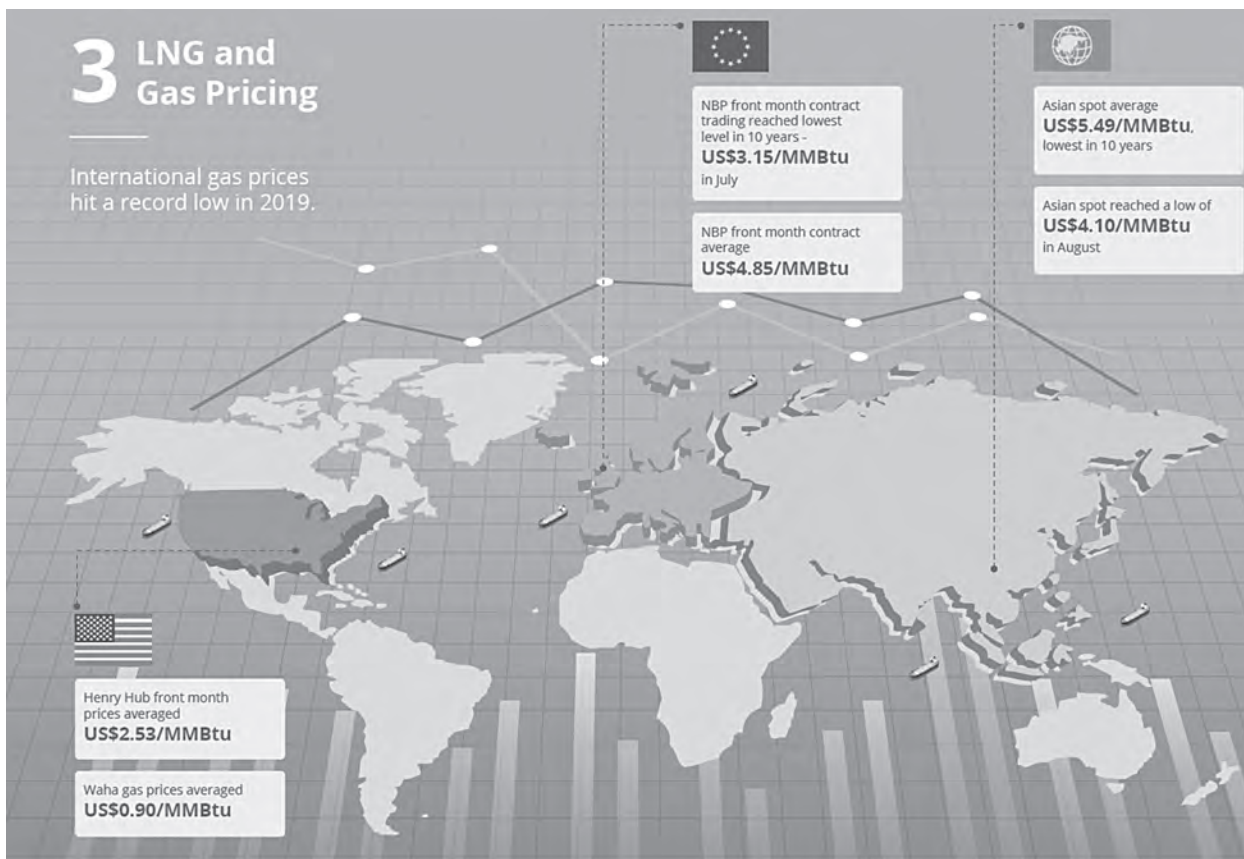
Kraj	2018 [mln t]	Udział w rynku	2019 [mln t]	Udział w rynku
Japonia	83,2	25,4%	76,9	22%
Chiny	54,8	16,7%	61,7	17%
Korea Płd.	44,5	13,6%	40,1	11%
Indie	23,3	7,1%	24	7%
Chiny Taipei	17,1	5,2%	16,7	5%

Źródło: International Gas Union

wiele innych opcji dostaw. W 2020 r. na import LNG zdecydowały się 43 kraje. Rosnąca konkurencja między dostawcami sprawiła, że frachty były tak niskie, że często nie pokrywały produkcji i skraplania gazu. Rozwój technologii budowy i wykorzystania pływających jednostek magazynowania i regazyfikacji (FSRU) sprawił, że potaniała budowa terminali dla odbiorców. Jednocześnie importerzy mogą elastyczniej reagować na zmiany popytu i podaży gazu. W praktyce, jeśli kraj czy region zdecyduje się rozwój importu gazu drogą morską, FSRU pozwala na zbudowanie sprawnej instalacji w ciągu niespełna 2 lat. W ten sposób w krótkim czasie kraj może stać się importem gazu z alternatywnego źródła.

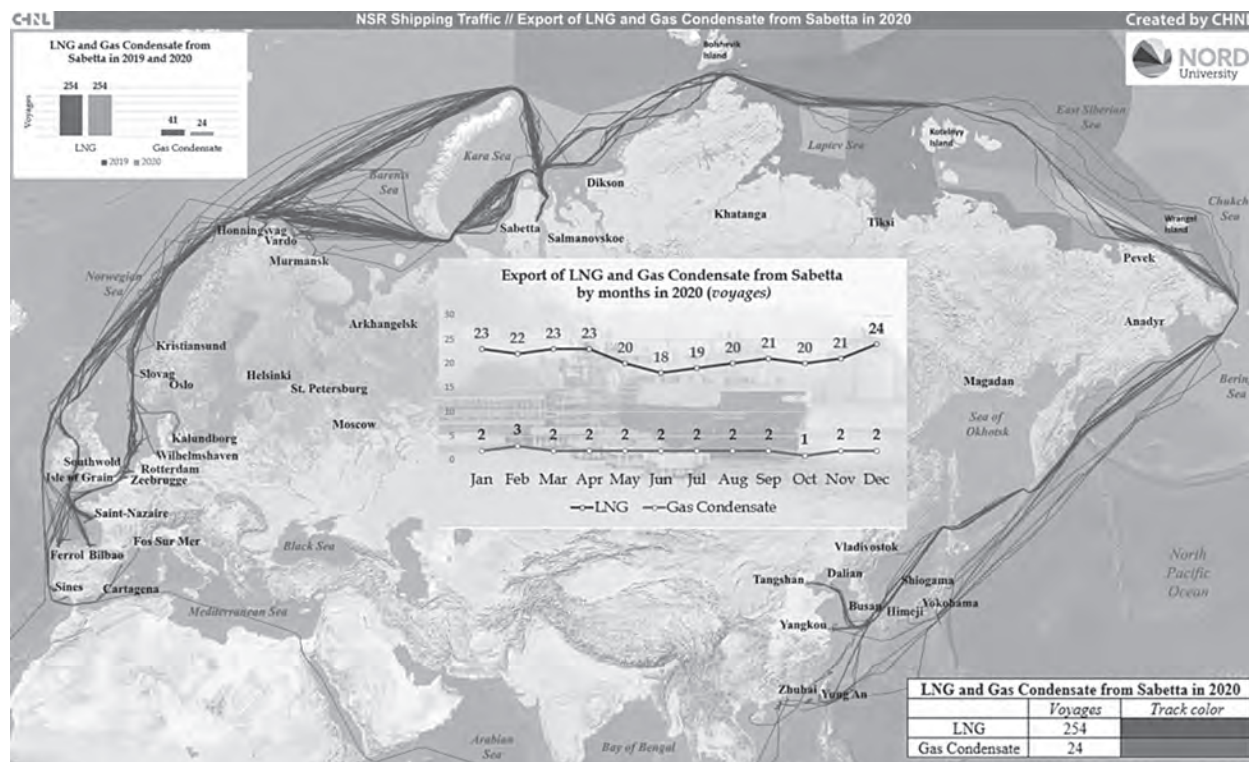
MOCE REGAZYFIKACYJNE

Globalne moce regazyfikacyjne rosną w szybkim tempie. W lutym 2020 r. potencjał instalacji odbiorczych wzrósł o 23,4 mln t



i osiągnął łącznie 821 mln t rocznie. DO tego trzeba dodać potencjał terminali pływających. Zdolności regazyfikacyjne w morskich terminalach pływających wzrosła do 101,2 mln t na początku 2020 r. i do około 120 mln t na początku 2021. 2019 r. był drugim

z rzędu rokiem, w którym przyrosty możliwości regazyfikacji LNG były szybsze niż wzrost mocy skraplania w terminalach eksportowych. Ta sytuacja się powtórzyła w 2020 r. W 2019 r. powstało sześć nowych terminali importowych. Zdolność regazyfikacyjna w ope-



racyjnych terminalach morskich wzrosła o 13,0 mln t w 2019 r. i kolejne 8 mln t w 2020 r.

Dynamicznie rozwija się rynek terminali pływających w 2019 r. Wiele krajów postawiło bowiem na budowę instalacji tańszych niż terminale stacjonarne.

Między innymi odebrano nowy terminal pływający w Brazylii (Sergipe) na Jamajce (Stary Port) i Bangladeszu (Moheshkhali). Od 2016 r. działa w Turcji, w Aliaga trzeci już terminal FSRU. Terminal Mina al-Ahmadi w Kuwejcie podpisał nowy dwuletni kontrakt czarterowy w marcu 2020 na eksploatację FSRU w Golar Igloo. W 2020 r. trwały budowy i instalacje 12 jednostek FSRU o łącznej mocy regazyfikacyjnej 36,6 mln t rocznie. 8 instalacji ukończono, że sprawiło, że w na początku 2021 r. zdolności przeładunkowe FSRU wzrosły o około 20 mln t rocznie.

PODSUMOWANIE

Rynek przewozów morskich LNG będzie się rozwijał. Autorzy „Global Gas Outlook to 2050” uważają, że rok 2020 był rokiem krytycznym dla rynków gazu i LNG. Popyt globalny na gaz spadł o 3%. Popyt na LNG oparł się zwolnieniu gospodarek i zdołał wzrosnąć o 1%. Jednak nie był to czas spokojny dla przewoźników. W 2020 r. odnotowano skoki popytu na przewozy morskie LNG. Te wahania

nie mają jednak wpływu na prognozy długookresowe. Popyt na gaz będzie rósł. To będzie najsilniej rozwijający się rynek. McKinsey przewiduje, że popyt na to paliwo kopalne wzrośnie o 0,9% od 2020 do 2035 r., w 2037 r. popyt na gaz wyhamuje i w okresie 2035 do 2050 r. spadnie o 0,4%. Tak umiarkowany spadek popytu będzie wynikał z tego, że zużycie gazu będzie się utrzymywać w branży chemicznej i innych sektorach przemysłowych.

Popyt na gaz w dłuższym czasie będzie rósł. To skutek przyjętej przez wiele krajów polityki szybkiego dojścia do neutralności węglowej. Trend wytyczają cztery największe światowe rynki LNG: Chiny, Unia Europejska, Japonia i Korea Południowa. Z badań przeprowadzonych przez McKinsey w ramach LNG Buyers Survey wynika, że 33% respondentów zakłada, iż w kontraktach handlowych zawieranych między firmami coraz więcej uwagi zwraca się na klauzule dotyczące ograniczenia emisji. Podejście przyjazne dla środowiska staje się coraz powszechniejsze. A to w długim okresie będzie napędzało popyt na gaz, w tym również LNG i LPG.

Tekst: Marek Grzybowski,

Źródła i grafika: McKinsey Global Gas Outlook to 2050; Shell LNG Outlook 2021, 2020 World LNG Report

SUMMARY

Demand for LNG exceeded 410 million tons in 2020. Global demand for LNG increased by 12.5% to 359 million tons in 2019. Its supply in 2019 increased by the record production of 40 million tons. The demand for gas will grow in the longer term. This is the result of the policy of rapid carbon neutrality adopted by many countries. The trend is set by the world's four largest LNG markets: China, the European Union, Japan and South Korea. Research

conducted by McKinsey as part of the LNG Buyers Survey shows that 33% of respondents assume that in commercial contracts concluded between companies more and more attention is paid to clauses regarding the reduction of emissions. The environmentally friendly approach is becoming more and more common. And this in the long term will drive the demand for gas, including LNG and LPG.

Idea „palestyńskiego morza”. Działalność Związku „Zebulun” w latach 30-tych XX wieku

„Ruch dla wyzwolenia morza palestyńskiego”, który nawiązując do tradycji biblijnej przyjął nazwę „Zebulun” rozwinął się w latach 30. XX w. w Europie (przede wszystkim w Anglii, Austrii, Czechosłowacji, Francji, Polsce i we Włoszech), Ameryce Północnej (głównie w Kanadzie) oraz w Palestynie. Celem organizacji było utworzenie i następnie wspieranie żeglugi, budowa portów, stocznii, stacji hydrobiologicznych, utworzenie i utrzymanie szkół morskich, popieranie prywatnej inicjatywy na morzu, rozwój rybołówstwa morskiego i śródlądowego, zakup okrętów szkolnych dla młodych żeglarzy, powołanie do życia punktów przeszkolenia morskiego w krajach diaspory. Ideologia Związku wynikała z głębokiego prze-

świadczenia, że tylko całe społeczeństwo żydowskie – zarówno w Palestynie, jak i w diasporze – zdolne jest wziąć na siebie zadanie rozwiązania kwestii „żydowskiego morza”. Zdawano sobie sprawę, że nie ma na świecie kraju, w którym żegluga jakiegos narodu rozwinęła się bez pomocy kapitałów i energii społecznej. Przypominano maksymę „*navigare necesse est*” mówiącą wprost o tym, że „żeglowanie jest rzeczą konieczną” i każdy naród, mający dostęp do morza musi „iść ku morzu”. Żydowscy adeptci żeglarstwa i rybołówstwa pojawili się także w Gdyni (w 1934 r.). Był to skromny początek obozów i kursów żeglarskich oraz rybackich, które przeobraziły się w regularną, wielomiesięczną naukę.

„Dziwnie, obco i daleko wciąż jeszcze brzmią w uszach żydowskich dwa słowa w jedno złane pojęcie: morze żydowskie. Nasze morze. Rozumiemy, że istnieje morze angielskie, niemieckie, francuskie i żywo odczuwamy sens tych wyobrażeń. Od 15 lat niestanna propaganda mocno wtłoczyła w umysły także dziwne do niedawna pojęcie morza polskiego. Ale nasze morze? Żydowskie? Problematyka jest nowa. I nieznana jeszcze w całości jej zawartość, nieznane bogactwo szczegółów, dających barwę każdej idei. Dlatego trudno jest mówić i pisać o morzu żydowskim. [...] Morze żydowskie przemawia do nas tylko daleką perspektywą przyszłych osiągnięć i możliwości. Historia żydowska o morzu jest skąpa i nieopracowana dotąd, współczesne zdobycze są nikłe, nieproporcjonalnie małe w stosunku do potrzeb. A przecież idea się szerzy, znajduje swój odzew” – pisał w sierpniu 1935 r. na łamach syjonistycznego miesięcznika „*Diwrej Akiba*” krakowski lekarz i działacz społeczny, dr Emanuel Stein¹. Na XIX Kongresie syjonistycznym w Lucernie (od 20 sierpnia do 4 września 1935 r.), po raz pierwszy w dziejach Organizacji Syjonistycznej, wiele uwagi poświęcono zagadnieniu tzw. „*Kibusz-hajam*”, czyli „palestyńskiego morza” (zamiennie używano pojęcia „żydowskie morze”, jak czynił to choćby ww. Stein). Mówili o nim w swoich referatach m.in. ceniony ekonomista, filozof i socjolog Arthur Ruppin oraz jeden z założycieli państwa żydowskiego, późniejszy premier Izraela (1948-1954, 1955-1962), Dawid Ben Gurion². O sprawach morskich mówiono na komisjach, uchwalono rezolucje chwälące pracę pionierów idei „morza palestyńskiego” oraz dyskutowano o sprawach poruszanych w ulotce propagandowej Związku „Zebulun”. Idea zdobycia morza siłami całego społeczeństwa żydowskiego trafiła na właściwy grunt, odbijając się głośnym echem zarówno w Palestynie, jak i w krajach diaspory. Jak zauważył dr Stein „dokonywał się ważny zwrot w psychologii narodu, zamkniętego przez wieki w murach getta, ludu, mimo tylu wędrówek, dotąd przecież w swej olbrzymiej większości związanej z lądem”³.

Palestyna, choć była krajem przemysłowo „młodym”, w latach 30. XX w. posiadała kilka portów. Największy i wyposażony w nowoczesne urządzenia był port w Tel-Awiwie. Porty starsze, np.: Hajfa, Jaffa, Gaza i Akka były mniejsze i posiadały starą infrastrukturę. Dwa ostatnie były szczególnie zaniedbane, wobec czego zawiąły do nich jedynie małe żaglowce towarowe i kutry rybackie. Jeszcze w 1934 r. udział Żydów w gospodarce morskiej Palestyny był niewielki. Wprawdzie tonaż okrętów wpływających i wypływających z tamtejszych portów wynosił ok. 6 000 000 t., obrót towarowy w 1 300 000 funtów szterlingów, zaś ilość turystów i imigrantów przekroczyła 300 000, jednak żeglugę przybrzeżną zdominowali zagraniczni armatorzy (głównie syryjsko-palestyńsko-egipscy Arabowie), za co we wspomnianym 1934 r. Żydzi zapłacili im ponad 3 000 000 funtów szt. Za te ogromne pieniądze zatrudniono w gospodarce morskiej ok. 15 000 pracowników, ale Żydów w tym gronie było ok. 100. Niewykorzystane było także rybołówstwo na Morzach Śródziemnym i Czerwonym oraz na jeziorze Kineret, w prymitywny sposób eksploatowane przez Arabów i Włochów. Skierować ku morzu naród, nie przyzwyczajony do żeglugi, nie było łatwo. Bezskuteczne okazały się pierwsze próby stworzenia floty żydowskiej drogą inicjatywy prywatnej, bowiem kapitał prywatny „zderzył się” z potężną konkurencją uznanych towarzystw okrętowych, które od lat zaangażowane były w komunikacji na Morzu Śródziemnym i rozporządzały wielkimi kapitałami, wpływami politycznymi oraz doświadczeniem. W żegludze przybrzeżnej, zdominowanej przez przedsiębiorstwa arabsko-syryjskie i arabsko-palestyńskie, napotkano na konkurencję taniach robotników arabskich⁴. Mówiąc o ówczesnej flocie palestyńskiej warto zaznaczyć, że należące do niej statki znajdowały się wyłącznie w rękach żydowskich, dowodzili nimi żydowscy kapitanowie, a ich załogi składały się w 70% z Żydów (w tym praktykantów ze szkół morskich)⁵. Myśl zorganizowania żeglugi żydowskiej i jej propagowanie, sięgało swoimi początkami 1930 r., ale dopiero przedsiębiorczość Żydów niemieckich

¹ E. Stein, Pieśń żydowskiego morza. Słowo o „Zebulun”, *Diwrej Akiba*, nr 8, 1935, s. 260.

² „Morze żydowskie nie powinno stanowić granicy i jest naszym obowiązkiem granice Erec-Izrael rozszerzyć. Musimy mieć żydowskie okręty z żydowskimi kapitanami, żydowską załogą i żydowskimi robotnikami. Już dzisiaj żyją tysiące rodzin z transportu i żeglugi morskiej, już dziś istnieje duży i stale wzrastający ruch okrętowy, jeden największych na Morzu śródziemnym, jako skutek żydowskiej emigracji i turystyki, importu i eksportu. Ale w całym tym ruchu Żydzi prawie wcale nie są reprezentowani” (*Idea morza palestyńskiego*, *Nasz Przegląd*, nr 312, 02.11.1937, s. 12).

³ E. Stein, op.cit., s. 260.

⁴ *Ibidem*, s. 260-265.

⁵ Zagraniczne patenty oficerów morskich były uznawane przez rząd palestyński, jednak nieraz żądano złożenia jeszcze egzaminu uzupełniającego. Jednocześnie czyniono starania, by w Palestynie można było uzyskać stopień marynarza, względnie oficera marynarki handlowej. Patrz też: *Przeszkolenie żydowskich marynarzy na okrętach towarzystw*, *Chwila poranna*, nr 7045, 02.11.1938, s. 10.



Parowiec „HarZion” należący do towarzystwa okrętowego „Palestine Maritime Lloyd Ltd.” (źródło: Israel’s National Maritime Museum)

zapoczątkowała rozwój palestyńskiej floty handlowej⁶⁾. W 1934 r. powstało najbardziej znane towarzystwo żeglugowe „Chewrat Erec Jizraelit Lesapanut” („Palestina Shipping Co. Ltd.”), którego statek „Tel-Aviv” (zbudowany w 1904 r. w Hamburgu) z początkiem 1935 r. rozpoczął regularne rejsy między Hajfą a Triestem. Zarejestrowanie tej jednostki w porcie macierzystym w Hajfie zmusiło rząd palestyński do stworzenia palestyńskiej bandery morskiej. W 1935 r. powstały dwa dalsze żydowskie towarzystwa żeglugowe. Pierwszym było „Lloyd Erec Jizraeli” w Hajfie („Palestine Maritime Lloyd Ltd.”) z kapitałem rumuńskim, posiadające dwa statki s/s „HarZion” (bud. w 1907 r. w Kopenhadze) i s/s „HarCarmel” (bud. w 1907 r.). Miały one tylko dwie klasy (pierwszą i drugą) i kursowały między Hajfą, Stambułem i Konstancą. Były to jednostki mieszane (o poj. 5 300 t.), traktujące przewóz pasażerów na drugim miejscu, po przewozie towarów. Przewoziły towary (głównie drób i drzewo) do portów Bliskiego Wschodu, jednocześnie wywożąc do Rumunii cytrusy i inne owoce oraz skóry bydłce. Z kolei towarzystwo „Szejrut Jami Erec Jizrael Atid” („Atid Navigation Co. Ltd.”) miało najwięcej, bo 4 statki towarowe: „Atid”, „Amal” (bud. w 1902 r.), „Alisa” (bud. w 1911 r.) i „Richard Borcharđ”. Zajmowały się one wyłącznie przewozem towarów wzdłuż wybrzeży Palestyny, odbywając rejsy z Tel-Awiwu i Hajfy do Bejrutu, Trypolisu, Mersinu oraz portów egipskich. Od czasu do czasu zawiązywały również do Stambułu i Pireusu. Przewoziły towary dla odbiorców z Bliskiego Wschodu, pozostając w kontakcie z wielkimi towarzystwami żeglugi i transportu, przejmując część frachtów z okrętów dalekobieżnych (przeważnie w Port Saidzie). Pozostawały także w kontakcie z liniami obsługującymi Dunaj i przewożącymi towary z krajów naddunajskich do Palestyny. W sumie, po dwóch latach pracy na morzu ww. towarzystw, Palestyna posiadała 7 statków o tonażu 24 800 t., co nie było bilansem zawstydzającym. Biorąc pod uwagę konkurencję zagranicznych towarzystw okrętowych i trudną sytuację polityczną, można stwierdzić, że przedsiębiorcy żydowscy stanęli na



Henrietta Diamond (z lewej, l. 30. XX w.)

wysokości zadania, lokując swoje kapitały w nieznanym im dotąd zupełnie działu gospodarki, nie mając pomocy rządowej, czy poparcia społeczeństwa⁷⁾.

„Ruch dla wyzwolenia morza palestyńskiego”, który nawiązuje do tradycji biblijnej przyjął nazwę „Zebulun” (od nazwy jednego z plemion izraelskich, które składało się z potomków Zebuluna, szóstego syna Jakuba i Lei, od którego wzięło swoją nazwę), rozwinął się w latach 30. XX w. w Europie (przede wszystkim w Anglii, Austrii, Czechosłowacji, Francji, Polsce i we Włoszech), Ameryce Północnej (głównie w Kanadzie) oraz w Palestynie. Jego zadaniem było położenie podwalin pod organizację żydowskiej floty i kształcenie marynarzy. Organizacja ta systematycznie zdobywała sobie nowych zwolenników w kolejnych krajach. W Europie szczególne miejsce zajmowała Anglia, z centralą Związku w Leeds, szeregiem komitetów, m.in. w Manchesterze, czy Birminghamu oraz specjalnym komitetem w Londynie, którym kierował członek parlamentu brytyjskiego, Barnett (Baron) Janner. Z krajów pozaeuropejskich na pierwszym planie znajdowała się Kanada, gdzie w 1935 r. największa w tym kraju młodzieżowa organizacja syjonistyczna „Canadian Young Judea” przeprowadziła akcję zbierania funduszy na zakup pierwszego statku szkolnego dla szkoły morskiej „Zebulun” w Tel-Awiwie⁸⁾. Największe zasługi dla rozwoju Związku „Zebulun” oraz rozwijania akcji na rzecz „Kibusz-hajam” miała bezsprzecznie Henrietta Diamond⁹⁾, która następująco wspominała początki swojej pracy: „[w 1931 r. – przyp. JD] otrzymałam zaproszenie na otwarcie szkoły żydowskich skautów morskich, umieszczonej w nowym budynku jednopiętrowym, położonym nad brzegiem morskim w Tel-Awiwie. Po zakończeniu uroczystości, zostałam, raczej przez przypadek, sama na płaskim dachu tegoż domu. I tak patrząc na piękne, tak dziwnie piękne morze palestyńskie, szumiące u stóp tego domu, cisnęły mi się do głowy dziwne, uparte myśli. Dlaczego to boskie, niebieskie morze jest takie martwe?! Ani jednej łódki, tym mniej nie widać okrętu. Nic. Tylko rozigrane fale. Nagle

⁶⁾ Jednym z pierwszych towarzystw było „Chewel Jami l’Israel” („Liga Morska Narodu Żydowskiego”). Próby zorganizowania przez nią żeglugi zakończyły się niepowodzeniem z powodu zatonięcia podczas pierwszych swych podróży statków „Hechaluc” i „Prezydent Artur” (Mały Przegląd, nr 83, 24.03.1939, s. 4).

⁷⁾ F. Goldberg, W walce o morze żydowskie. Diwrej Akiba, nr 3, 23.10.1936, s. 63-64. Żydzi palestyńscy zdobywają morze. „Mamy port w Tel-Awiwie”, 5-ta Rano, nr 83, 07.07.1936, s. 6. W 1937 r. handlowa flota palestyńska została wzbogacona statkiem żaglowym „Rachaf”, zaopatrzonym w motor (Mały Przegląd, nr 83, 24.03.1939, s. 4).

⁸⁾ Żydowski Związek Morski Zebulun, Nowy Dziennik, nr 148, 31.05.1935, s. 8. Patrz też: Diwrej Akiba, nr 38, 31.05.1935, s. 173-174.

⁹⁾ Henrietta Diamond z d. Beckerman (1876-1958). Urodziła się we Frankfurcie nad Menem, skąd ok. 1896 r. przeprowadziła się do Leeds, z pochodzącym z Odessy, mężem, rabinem Salomonem Diamondem, późniejszym kantorem Wielkiej Synagogi w Leeds. Współzałożycielka Stowarzyszenia Syjonistów w Leeds, pierwszej kobiecej organizacji syjonistycznej w Wielkiej Brytanii oraz prekursorka Międzynarodowej Organizacji Syjonistycznej Kobiet (WIZO). Zdając sobie sprawę, że państwo żydowskie będzie potrzebowało sprawnej marynarki handlowej, w 1929 r. zorganizowała „Zebulun Palestine Seafaring Society”. Kluczową postacią komitetu, powstałego celem wsparcia szkoły morskiej „Zebulun” w Tel-Awiwie. W 1949 r. wyemigrowała do Izraela, mając nadzieję, że otworzy szkołę morską w Bat Yam, jednak z powodu złego stanu zdrowia zmuszona została do powrotu do Anglii, mieszkając najpierw w Harrogate, a później w Londynie. The Palgrave Dictionary of Anglo-Jewish History, red. W. Rubinstein, M.A. Jolles, 2011, s. 201. K. Cohen-Hattab, Zionism’s Maritime Revolution: The Yishuv’s Hold on the Land of Israel’s Sea 1917-1948, 2019, passim.



Uczeń szkoły morskiej „Zebulun” na pokładzie łodzi motorowej „Eva Reading”. 01.05.1938 r. (fot. Zoltan Kluger, źródło: The National Photo Collection, Israel)



Uczeń szkoły morskiej „Zebulun” przy sterze łodzi motorowej „Eva Reading”. 01.05.1938 r. (fot. Zoltan Kluger, źródło: The National Photo Collection, Israel)

rozbłysnęła gniewna myśl co Organizacja Syjonistyczna zrobiła dla morza? Pochodzę z Anglii i wiem, czym jest morze dla Anglii. Wróciłam do Anglii z postanowieniem przystąpienia natychmiast do pracy. Syjoniści muszą zdobyć morze! Morze palestyńskie dla żydowskiej żeglugi, dla żydowskich marynarzy, dla okrętów pod białoniebieską banderą! W pierwszym rządzie pozyskałam dla tych myśli lady Erleigh i razem dopiero powołaliśmy do życia komitet. Przez 3 lata objeżdżałam Anglię werbując członków dla tej organizacji i równocześnie pisywałam do wszystkich krajów, gdzie jakby pod wpływem dotknięcia różdżki czarodziejskiej powstawały podobne organizacje, dla nawiązania z nimi kontaktu¹⁰⁾.

W listopadzie 1931 r., z inicjatywy H. Diamond, odbyła się w Londynie narada pod przewodnictwem Ewy Violet Mond Isaacs z d. Melchett - synowej markiza Reading i wicehrabiny Erleigh, na której wyłoniony został komitet, mający za zadanie wspieranie i rozwój wyższych szkół żeglugi morskiej w Tel-Awiwie i Hajfie. Jego przewodniczącą została lady Erleigh, zaś wiceprzewodniczącymi H. Diamond i brytyjski syjonista Leon Simon. Do dyspozycji komitetu biznesmen i społecznik baron James de Rothschild oddał wielki plac na brzegu morskim w Tanturze, nieistniejącej dziś arabskiej wiosce, położonej w Dystrykcie Hajfy, na którym miała zostać zbudowana nowa szkoła morska. Inicjatywę poparli m.in. poeta i syjonista Chaim Nachman Bialik, kierownik Żydowskiego Funduszu Narodowego (*Keren Kajemet LeIsrael*) inż. Abraham Menachem Uszyszkin, lady Burton (M. I. Sief) oraz markiz Reading sir Refus Daniel Isaacs. Lady Erleigh w imieniu komitetu zapowiedziała, że w nowej szko-

le uruchomione zostaną wydziały żeglugi morskiej, pracy portowej, budowy okrętów i rybołówstwa¹¹⁾. Wkrótce H. Diamond z wielkim zapałem zabrała się do tworzenia struktur Związku „Zebulun” w Erec Israel. Udało jej się pozyskać dla tej sprawy wpływowe i wybitne osoby. Na czele „Zebulun” w Tel Awiwie stanęła Estera Epstein, żona burmistrza inż. Jisraëla Rokacha. Jednocześnie Diamond podróżowała po Europie, głosząc propagandę na rzecz „żydowskiego morza”, pokrywając z własnej kieszeni wszystkie z tym związane wydatki. Wkrótce jej drugi po angielskim, dom w Nachlath-Icchak (obecnie w granicach miasta Tel-Awiw), zbudowany w kształcie okrętu, stał się lokalnym biurem „Zebulun” w Palestynie. Dzięki jej staraniom w strukturze Agencji Żydowskiej (*„Jewish Agency”, „Ha-Sochmut ha-Jehudit le-Erec Israel”*) w Jerozolimie utworzona została Komisja ds. Żeglugi, Szkolnictwa i Handlu Morskiego. Ponadto rząd palestyński wydał przepisy, w których - po raz pierwszy w dziejach Mandatu Palestyńskiego - unormowano sprawy morskie¹²⁾. Celem H. Diamond i angielskiego „Zebulun” było utworzenie żydowskiej żeglugi, budowa portów, stoczni, stacji hydrobiologicznych, utworzenie i utrzymanie szkół morskich, popieranie prywatnej inicjatywy na morzu, rozwój rybołówstwa morskiego i śródlądowego, zakup okrętów szkolnych dla młodych żeglarzy, powołanie do życia punktów „hachszary” (przeszkolenia) morskiej w krajach diaspory. Ideologia Związku wynikała z głębokiego przeświadczenia, że tylko całe społeczeństwo żydowskie – zarówno w Palestynie, jak i w diaspory – zdolne jest wziąć na siebie zadanie rozwiązania kwestii „żydowskiego morza”. Zdawano sobie sprawę, że nie ma na świecie kraju, w któ-

¹⁰⁾ Nowy Dziennik, nr 212, 04.08.1935, s.5-6.

¹¹⁾ Pierwsza żydowska szkoła marynarki stanie w Tel Awiw, Chwila, nr 4889a, 03.11.1932, s. 8.

¹²⁾ Ustawa regulowała sprawy portowe, statków oraz szkolnictwa morskiego na wzór brytyjski (Nowy Dziennik, nr 212, 04.08.1935, s. 5-6).

rym żegluga jakiegoś narodu rozwinęła się bez pomocy kapitałów i energii społecznej. Przypominano maksymę „*navigare necesse est*” mówiącą wprost o tym, że „żeglowanie jest rzeczą konieczną” i każdy naród, mający dostęp do morza musi „iść ku morzu”¹³.

Pierwszą szkołę morską w Tel-Awii zorganizowano w oparciu o istniejącą tam wcześniej szkołę skautów morskich oraz sekcje sportów wodnych klubów „Makkabi” i „Hapoel”, trenujących u ujścia rzeki Jarkon do Morza Śródziemnego. W 1930 r. członek „Makabi”, Dawid Almagor pożegłował na małym jachcie aż do Bejrutu i Port Saidu. Niedługo później powstał klub wioślarski „Delphins”, corocznie wprowadzając grupy chłopców i dziewcząt w arkana żeglugi przybrzeżnej. Żydowska prasa już wiosną 1931 r. pisała o „szkole marynarzy Zebulun” w Tel-Awii, która miała dysponować kompletnie wyposażoną łodzią. Na jej pokładzie pływali młodzi marynarze, którzy po zajęciach paradowali w charakterystycznych białych mundurach, śpiewając z dumą hymn marynarzy żydowskich pt.: „*Nasziw laam et hod hajam*” („Zwrócimy narodowi wielkość na morzu”)¹⁴. Założycielem i organizatorem pierwszej szkoły morskiej „Zebulun” był inż. budowy okrętów E. Tuvim, który w tym celu, za własne pieniądze, wybudował skromny budynek, składający się z jednego dużego i drugiego mniejszego pokoju, postawił maszt ćwiczebny na brzegu morza oraz zakupił łódź żaglową „Ofek” (o poj. 20 t.) dla 12-14 osób. Dwie podróże morskie do Syrii (później pływał m.in. do Aleksandrii oraz Port-Saidu) wykazały, że łódź jest odpowiednia dla kształcenia przyszłych marynarzy. Pierwsze kursy zorganizowano dla pracującej młodzieży szkolnej w wieku od 15 do 17 lat (50% z nich stanowili członkowie „Makkabi”). Zajęcia z wszystkich gałęzi wiedzy morskiej i żeglarskiej prowadził ówczesny merytoryczny kierownik placówki, M. Podolly. Barki szkolne oraz jacht „Saar” (pol. „Burza”) z jego uczniami dopływały aż do portów Cypru¹⁵. Absolwenci szkoły „Zebulun” znajdowali następnie zatrudnienie przy robotach portowych w Tel-Awii, ale byli wśród nich i tacy, którzy po 4-letniej praktyce zostali wysłani do szkoły morskiej w Londynie i następnie stali się dyplomowanymi oficerami marynarki handlowej¹⁶. Szkoła morska w Tel-Awii nie była jedyną placówką tego typu w Palestynie. W 1933 r. w innym ośrodku morskim „Zebulun”, przy Politechnice w Hajfie (w dzielnicy Hadar HaCarmel), kurs morski, prowadzony przez kapitana Ze`ev (Zvi) Hayama, który następnie przeniósł się do Tel-Awii, ukończyło 12 osób, uzyskując świadectwa żeglarskie¹⁷. Na początku września 1935 r. z Hajfy w kierunku Bejrutu i Trypolisu pływał żaglowiec „Bat-Galim”, na którym odbywały się ćwiczenia siedmioosobowej grupy słuchaczy pod kierownictwem dyrektora szkoły Ben-Jakoby¹⁸. W 1935 r. szczegółowy program nauki dla szkół „Zebulun” został zatwierdzony przez Wydział Morski Agencji Żydowskiej w Jerozolimie. We wrześniu 1937 r. brytyjska Centrala przesłała do Palestyny (lub kupiła w regionie) 4 łodzie „wzorowane na łodziach marynarki brytyjskiej”. W sumie „Zebulun” miał wówczas dysponować 6 łodziami żaglowymi i statkiem szkolnym¹⁹. W listopadzie 1938 r. właściciele gruntów osadniczych w mieście



Kapitan Ze`ev Hayam (pierwszy z lewej) oraz inż. E. Tuvim (trzeci od lewej, w okularach) z uczniami szkoły morskiej „Zebulun” w Tel-Awii podczas parady. 01.04.1935 r. (fot. Zoltan Kluger, źródło: The National Photo Collection, Israel)

Herzlija ofiarowali Związkowi nadmorskie tereny o pow. ponad 1 000 m² ziemi, pod budowę przystani dla łodzi. Późną jesienią prace przygotowawcze były na ukończeniu, zaś do budowy przystani przystąpiono wczesną wiosną 1939 r. Była to druga (po przystani pod Jarkonem w Tel-Awii) przystań dla łodzi wybudowana z inicjatywy „Zebulun”²⁰. Prawdopodobnie od października 1938 r. w szkole morskiej w Tel-Awii uczyli się Żydzi z Polski (nie więcej niż kilka osób) oraz z innych krajów diaspory. W związku z tym podjęto starania celem uzyskania certyfikatów szkolnych dla kandydatów, pragnących się tam kształcić i otrzymano przyrzeczenie od władz palestyńskich, że po rejestracji kandydatów, sprawa ta zostanie pozytywnie rozpatrzona²¹. Podczas posiedzenia egzekutywy Światowej Organizacji Syjonistycznej (ŚOS), które odbyło się późną jesienią 1938 r. w Londynie, omawiano m.in. zagadnienia „palestyńskiego morza”, które znalazły swój wyraz w referatach m.in. prezydenta ŚOS, dr Chaima Weizmanna oraz D. Ben Guriona. Wg przekazanych przez nich informacji szkoła morska w Tel-Awii kształciła wówczas 40 uczniów i oczekiwała na przyjazd specjalisty z Anglii, który miał poprowadzić dział nawigacyjny. W najbliższym czasie szkoła miała także otrzymać nowy statek

¹³ E. Stein, op. cit., s. 260-265.

¹⁴ Purim w Erec Israel, Chwila, nr 4300, 15.03.1931, s. 8.

¹⁵ Chwila, nr 6194, 18.06.1936, s. 9.

¹⁶ M. Wolman-Sieraczkowa, Marynarka żydowska in statu nascendi. Z działalności Henrietty Diamond w Palestynie. Szkoła Morska „Zebulun” i jej wychowankowie, Nasz Przegląd, nr 353, 13.12.1937, s. 5. „Zebulun” wraz z Wydziałem Morskim przy Agencji Żydowskiej organizował także harcerstwo morskie w Palestynie.

¹⁷ I. Schwarzbart, Frontem także ku morzu, Chwila, nr 5648, 11.12.1934, s. 2. Żydowski Związek Morski Zebulun, Nowy Dziennik, nr 148, 31.05.1935, s. 8. Patrz też: Diwrek Akiba, nr 38, 31.05.1935, s. 173-174.

¹⁸ Żaglowiec palestyński „Bat-Galim”, Nasz Przegląd, nr 252, 05.09.1935, s. 5. Żeglarze żydowscy na wodach śródziemnomorskich, Nowy Dziennik, nr 266, 27.09.1935, s. 7.

¹⁹ „Zebulun” powiększa swą flotyllę, Nasz Przegląd, nr 3256, 05.09.1937, s. 7. W obu szkołach (Tel-Awii i Hajfy) miało wówczas pobierać naukę 150 osób. Część z nich miała równocześnie pracować przy budowie portu telawińskiego (Morze żydowskie musi odżyć! Wywiad z przewodniczącą „Zebulun” Henriettą Diamond, Nowy Dziennik, nr 299, 30.10.1936, s. 7-8.).

²⁰ 5-ta Rano, nr 335, 01.12.1938, s. 2.

²¹ Certyfikaty dla uczniów szkoły morskiej „Zebulun” w Tel-Awii, 5-ta Rano, nr 266, 22.09.1938, s. 7. Nowy rok szkolny w szkole morskiej „Zebulun” w Tel-Awii, Chwila poranna, nr 7002, 27.09.1938, s. 13. Rejestrację do szkoły prowadził Zarząd Główny „Zebulun” w Polsce w Krakowie przy ul. św. Gertrudy 27 m. 5.



Uczniowie szkoły morskiej „Zebulun” w Tel-Awiiwii podczas zajęć żeglarskich. 01.05.1935 r. (fot. Zoltan Kluger, źródło: The National Photo Collection, Israel)



Uczniowie szkoły morskiej „Zebulun” w Tel-Awiiwii podczas zajęć żeglarskich. 01.05.1935 r. (fot. Zoltan Kluger, źródło: The National Photo Collection, Israel)

(nie wiadomo, czy chodzi o zwykłą łódź żaglową, czy statek szkolny). Z budżetu szkoły, którego wysokość ustalono na 1 000 funtów szterlingów, zebrano na ten cel 300 funtów²²⁾. Być może był to statek szkolny „Wilk Morski”, który w czerwcu 1939 r. z uczniami oraz instruktorami na pokładzie, opuścił port telawiwski, udając się w miesięczny rejs do portów Północnej Syrii, Turcji i Cypru²³⁾.

Rok wcześniej Związek „Zebulun” doprowadził również do powstania w Tel-Awiiwie Żydowskiego Instytutu Rybackiego, będącego zarazem biologiczną stacją morską, koordynującą wszystkie prace z zakresu rybołówstwa morskiego w Palestynie (podobną rolę w zakresie badań rolniczo-gleboznawczych odgrywała stacja doświadczalna w Rechowot). Organizacją stacji morskiej zajęli się byli pracownik Uniwersytetu we Wrocławiu, dr Walter Steinitz (m.in. autor opublikowanej w 1929 r. rozprawy naukowej o wędrówkach fauny morskiej z Oceanów Indyjskiego i Spokojnego przez Kanał Sueski do Morza Śródziemnego). Z jego inicjatywy na nadmorskim terenie (5 000 m²), wydzierżawionym na 25 lat od ratusza Tel-Awiiwu, powstał jednokondygnacyjny budynek (planowano również budowę akwarium) oraz zakupiono łódź motorową²⁴⁾. Protektorat nad placówką objął sam prof. Albert Einstein, a jednym z donatorów był baron J. de Rothschild²⁵⁾. Świadectwem kształtowania się wów-

czas wiedzy o biologii „palestyńskiego morza”, była bogato ilustrowana książka popularnonaukowa w j. hebrajskim pt. „Hajom” („Morze”), opublikowana w 1935 r. Jej autor, dr Emanuel Liebman, jeden z założycieli palestyńskiego „Zebulun”, przyjechał we wrześniu 1935 r. na kilka dni do Krakowa jako gość Zarządu Głównego Związku „Zebulun” w Polsce. Zwiedził Zakład Ichtibiologii i Rybactwa w Krakowie, wylegarnię pstrągów w Czatkowicach pod Krzeszowicami i słynne gospodarstwo stawowe z największą hodowlą karpia w Polsce w majątku Potockich w Zatorze. Pokłosiem tej wizyty był postulat założenia w Palestynie stacji limnologicznej, w której prowadzone byłyby badania z zakresu biosocjologii organizmów żyjących w wodach śródlądowych. Najkorzystniejszym miejscem powstania takiej stacji były Kfar Nahum (Kafarnaum) i Kfar Zemach nad rzeką Jordan ale ostatecznie nie udało się tego dokonać²⁶⁾. Z Żydowskim Instytutem Rybackim w Tel-Awiiwie współpracował m.in. wiceprezes Zarządu Głównego Związku „Zebulun” w Polsce dr Alfred Ehrenpreis, który zapewnił ww. placówce pomoc znakomitego biologa i oceanologa, dr Edouarda Le Danois, dyrektora Państwowego Naukowo-Technicznego Urzędu Połowów Morskich we Francji oraz generalnego sekretarza Międzynarodowej Komisji Badań Morza Śródziemnego²⁷⁾.

²²⁾ Żądanie otwarcia żydowskiej linii okrętowej. Jak pracuje związek morski w Palestynie, Nowy Dziennik, nr 350, 22.12.1938, s. 9.

²³⁾ Statki szkolne „Zebulun”, Chwila, nr 246, 29.06.1939, s. 9.

²⁴⁾ Zarząd Główny Związku „Zebulun” w Polsce nawiązał ścisły kontakt z dr W. Steinitzem, projektodawcą stacji hydrobiologicznej w Tel-Awiiwie. Związek zobowiązał się sfinansować kilka miejsc badawczych w stacji, które w przyszłości miały zostać obsadzone młodymi uczniami z Polski (Z działalności „Zebulun” w Polsce”, Nasz Przegląd, nr 326, 20.11.1935, s. 11).

²⁵⁾ Żydowski Instytut Rybacki w Tel-Awiiwie, 5-ta Rano, nr 246, 02.09.1938, s. 9. Żydowski Instytut Rybacki w Tel-Awiiwie, Nowy Dziennik, nr 243, 03.09.1938, s. 4.

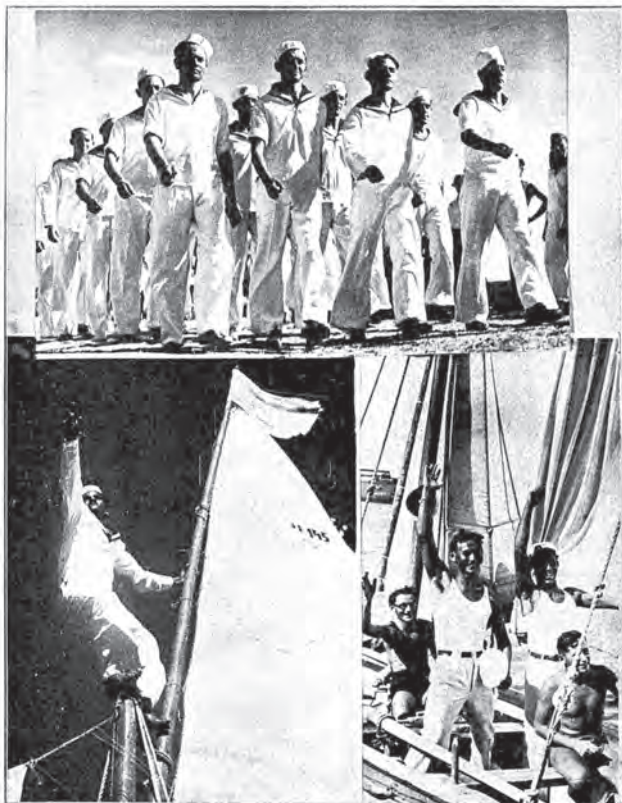
²⁶⁾ A. Ehrenpreis, Morze palestyńskie warsztatem pracy naukowej i gospodarczej, Nowy Dziennik, nr 238, 21.10.1935, s. 5-6.

²⁷⁾ „Zebulun”, Nasz Przegląd, nr 273, 28.09.1938, s. 15. Rybołówstwem w 1935 r. trudniło się w Palestynie ok. 1 000 osób, z których 800 pracowało nad samym morzem. Przeważająca większość rybaków rekrutowała się z Arabów, zaś pozostały odsetek stanowili Włosi. Rybołówstwo arabskie stało na prymitywnym poziomie, a zakres jego działania rozciągał się przeważnie na pas wody nie przekraczający 2 km od brzegu. Szczupły zasięg połowów miał przyczynę w małych łódkach rybackich, które wpływać mogły tylko przy spokojnym morzu. Włosi posiadali większe, kryte łodzie motorowe, dlatego połowy odbywali także na pełnym morzu. Jednak tych dosłownie kilka włoskich łodzi nie odegrało większej roli w zaopatrywaniu rynku. Roczna produkcja arabskiego rybołówstwa osiągała ok. 1 000 t., zaś włoskiego 200 t. (E. Liebman, Możliwości żydowskiego rybołówstwa w Palestynie i drogi prowadzące do jego rozwoju, Diwrej Akiba, nr 32, 05.06.1936, s. 261-263).

NASZ PRZEGLĄD

~ ILLUSTROWANY ~

Marynarze żydowski w Palestynie.



Pierwszy zastęp wychowanków Żydowskiej Szkoły Morskiej „Zebulun” — w Tel-Awiiwie.

Okladka żydowskiego czasopisma „Nasz Przegląd Ilustrowany” z 01.12.1935 r.

Ruch „Zebulun” zdobył sobie wielu zwolenników także w Polsce. Obok centrali w Krakowie i komitetów w Warszawie oraz Lwowie, powstało wiele kół prowincjonalnych²⁸⁾, skupiające zarówno sympatyków „palestyńskiego morza”, jak i młodzież interesującą się „hachszarą” morską²⁹⁾. Centrum organizacyjne znajdowało się w Krakowie, gdzie powołano egzekutywę, na której czele stanął dr Emanuel Stein - inicjator akcji „Frontem ku morzu palestyńskiemu”³⁰⁾. Na początku marca 1935 r. w Krakowie odbył się II walny zjazd związku z udziałem delegatów całego kraju. Telegramy powitalne nadeszły m.in. od Agencji Żydowskiej, markiza Reading, organizacji syjonistycznych z Polski, Niemiec i Czechosłowacji. Po otwarciu zjazdu przez prezesa E. Steina wysłuchano sprawozdania z działalności organizacji, po czym wiceprezes dr A. Ehrenpreis

wyłosił referat pt.: „Naród Żydowski nad własnym morzem”. Po ożywionej dyskusji uchwalono wówczas szereg rezolucji dotyczących dalszej pracy „Zebulun”. Po jednogłośnie uchwaleniu absolutorium dla ustępującego zarządu, wybrano nowy, na czele którego stanęli: E. Stein (prezes), A. Ehrenpreis (wiceprezes), Maurycy Goldenberg (sekretarz) i Markus Sindel (skarbnik). Przy okazji spotkania, walny zjazd wysłał telegramy do Agencji Żydowskiej oraz dyrekcji portu w Tel-Awiiwie z okazji otwarcia portu pasażerskiego. Postanowiono także wyrazić podziękowanie prasie żydowskiej, która aktywnie propagowała ideę morską w społeczeństwie żydowskim³¹⁾. Wyrazem aktywnej działalności Zarządu Głównego „Zebulun” było zwołane na 3 stycznia 1937 r. w Krakowie Walne Zgromadzenie Związku. Do lokalu Syjonistycznego Klubu Towarzyskiego przy ul. Grodzkiej 71 przybyli także zaproszeni goście z innych miast, m.in. z Gdyni. Na porządek obrad składały się: sprawozdanie z dotychczasowej działalności oraz wybory władz na kolejny rok. Otwierając spotkanie, przewodniczący dr E. Stein nakreślił historię ruchu „Zebulun”, uczcił pamięć Nachuma Sokołowa, Meira Dizengoffa, dr Ozjasza Thona oraz członka koła krakowskiego, inż. Józefa Lilienthala. Obszerne sprawozdanie z piętnastomiesięcznej działalności (organizacyjnej, propagandowej, finansowej) przyjęto jednogłośnie oraz udzielono absolutorium ustępującemu zarządowi, powołując nowy w tym samym składzie. Walne zgromadzenie uchwaliło kontynuację akcji na rzecz zakupu kutra motorowego oraz rozbudowę sieci kół w Polsce³²⁾. W związku z rozwojem ruchu „Zebulun” w całym kraju i wobec konieczności pogłębienia pracy na rzecz „idei morza palestyńskiego”, postanowiono wysłać delegatów do najważniejszych ośrodków życia żydowskiego (Ehrenpreis odwiedził Częstochowę i Łódź, zaś Goldenberg m.in. Warszawę, Łódź, Lublin, Lwów i Gdynię)³³⁾. W czerwcu 1937 r. w Krakowie odbył się krajowy zjazd „Zebulun” z udziałem licznych delegatów z różnych dzielnic kraju. Wiceprezes Zarządu Głównego A. Ehrenpreis złożył na nim sprawozdanie z działalności związku i poinformował o kursach rybackich w Gdyni. Po ożywionej dyskusji, w której omówiono sprawy ideologiczne i organizacyjne, uchwalono także rozwinąć szeroką akcję na rzecz morskiej stacji hydrobiologicznej w Tel-Awiiwie³⁴⁾. Ostatnim przed wybuchem II wojny św. ważnym wydarzeniem w dziejach Związku „Zebulun” był II Walny Zjazd, który odbył się 20 lutego 1938 r. w Krakowie z udziałem delegatów kół z całego kraju. Po otwarciu zjazdu przez prezesa E. Steina złożono sprawozdania z działalności Związku „Zebulun” w Polsce, po czym referat nt. „Naród żydowski nad własnym morzem” wyłosił A. Ehrenpreis. Po jego zakończeniu, odbyła się ożywiona dyskusja, podczas której poruszono cały szereg aktualnych spraw, uchwalono rezolucje odnoszące się do dalszej pracy „Zebulun” oraz przeprowadzono zmianę statutu. Po jednogłośnie uchwaleniu absolutorium dla ustępującego Zarządu, wybrano (jak to było w zwyczaju) nowy-stary zarząd, na którego czele stanęli ponownie Stein, Ehrenpreis, Goldberger i Sindel³⁵⁾.

Ważną rolę w rozwoju Związku „Zebulun” w Polsce odegrało warszawskie koło, powołane do życia 4 maja 1935 r. w lokalu stowarzyszenia „Bnei Brith” z inicjatywy prof. dr Mojżesza Schorra,

²⁸⁾ M.in. w Łodzi, Katowicach, Gdyni, Tarnowie i Jaworznie. Patrz: Nasz Przegląd, nr 288, 13.10.1935, s.8. Wiadomości z Łodzi. Konferencja prasowa Tow. „Zebulun”, Nasz Przegląd, nr 13, 20.03.1937, s. 14. Akcja na rzecz Morza Palestyńskiego, Nasz Przegląd, nr 13, 11.06.1935, s. 10. Ukonstytuowanie się zarządu koła „Zebulun” w Tarnowie, Nowy Dziennik, nr 323, 24.11.1937, s.15. Kronika Katowicka. Walne zgromadzenie koła „Zebulun”, Nowy Dziennik, nr 61, 02.03.1938, s.15.

²⁹⁾ Żydowski Związek Morski Zebulun, Nowy Dziennik, nr 148, 31.05.1935, s. 8. Patrz też: Diwrej Akiba, nr 38, 31.05.1935, s. 173-174.

³⁰⁾ Frontem do Morza Żydowskiego, Nasz Przegląd, nr 13, 11.06.1935, s. 10. Akcja na rzecz Morza Palestyńskiego, Nasz Przegląd, nr 13, 11.06.1935, s. 10.

³¹⁾ Zjazd Związku „Zebulun” w Polsce, Nasz Przegląd, nr 63, 04.03.1935, s. 5.

³²⁾ Walne Zgromadzenie Związku „Zebulun” w Polsce, Chwila poranna, nr 6383, 27.12.1936, s. 13. Walne Zebranie Stowarzyszenia „Zebulun”, Nasz Przegląd, nr 13, 12.01.1937, s. 13.

³³⁾ Akcja na rzecz Związku „Zebulun” w Polsce, Nasz Przegląd, nr 102, 09.04.1937, s. 12.

³⁴⁾ Krajowa konferencja „Zebulun”, Chwila poranna, nr 6538, 03.06.1937, s. 2.

³⁵⁾ Walny Zjazd Związku „Zebulun” w Polsce, Nowy Dziennik, nr 56, 25.02.1938, s. 19.

prezesa Maurycego Mayzla, dr H. Gotliba, dyr. M. Hindesa i inż. Antoniego Eigera. Spotkanie organizacyjne rozpoczął Mayzel, mówiąc o celach i zadaniach nowej organizacji³⁶⁾. Następnie zebrani wysłuchali referatu o idei „morza palestyńskiego”, wygłoszonego przez dr E. Steina, „pierwszego szermierza hasła zdobycia morza dla kolonizacji żydowskiej w Palestynie”. Krakowianin skutecznie wykazywał, że położenie geograficzne Palestyny oraz jej rozwój gospodarczy, związany z żydowską imigracją, predestynuje ten kraj do odegrania ważnej roli w handlu morskim. Zauważył, że na „morzu palestyńskim” pojawiły się pierwsze żydowskie okręty, lecz brakuje na nich żydowskich marynarzy oraz innych Żydów, pracujących we wszelkich pozostałych zawodach, związanych z morzem. Po referacie wywiązała się żywa dyskusja, w której aż do późnego wieczora udział brali: adwokaci A. Hartglas, S. Seidenman, i D. Fajgenberg, dr Szoszkies dyr. Włodawski oraz w imieniu organizacji „Akiba” Edward Rajnfeld i J. Löffelholz. W rezultacie dyskusji postanowiono przystąpić do pracy organizacyjnej, wybierając w tym celu Komitet Organizacyjny, w skład, którego weszli: M. Schorr, poseł dr Ożjasz Thon, prezes Leon Lewite, M. Mayzel, H. Gotlib, A. Hartglas, S. Seidenman, redaktor J. Appenzlak, Szoszkies, M. Hindes. A. Eiger, dr B. Ferber, D. Fajgenberg, M. Włodawski, E. Rajnfeld, J. Löffelholz i E. Stein. Wybrana została również komisja, która do 13 maja opracowała statut stowarzyszenia oraz złożyła podanie do władz celem jego rejestracji³⁷⁾. Doszło do niej 23 czerwca 1937 r., kiedy to Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, wydało decyzję nr 162, m.in. udzielając Związkowi „Zebulun” pozwolenia na używanie odznaki w kształcie kotwicy, której trzonem była hebrajska litera „Zain”, jako pierwsza litera słowa „Zebulun”. Otok stanowił łańcuch kotwiczny. U góry znajdował się dodatkowo hebrajski napis „Zebulun”, a u dołu, nad falami, wschodzące słońce³⁸⁾. Bezpośrednio po uzyskaniu legalizacji utworzony został sekretariat techniczny oraz przystąpiono do akcji rejestrowania młodzieży, pragnącej przysposobić się do zawodów związanych z morzem oraz do akcji werbowania członków stowarzyszenia w Warszawie i na prowincji. Do zadań Komitetu należało także zebranie funduszy na zakup statków szkolnych, organizowanie obozów i kursów instruktorskich oraz popieranie harcerstwa wodnego wśród organizacji³⁹⁾.

Najszerza akcja, popularyzująca działalność Związku „Zebulun” w Polsce, została zainicjowana podczas pobytu w naszym kraju Henrietty Diamond. Opracowano wówczas szczegółowy plan i organizację pracy „Zebulun”. Inicjatywę i pracę wykonawczą w poszczególnych dziedzinach przekazano komisjom: prasowo-propagandowej, finansowej, przysposobienia zawodowego, żeglarskiego i naukowej. Proklamowano przekształcenie kursów w Gdyni w stałą szkołę rybacką, rozpatrzono kwestię utworzenia funduszu



Plakat reklamowy towarzystwa okrętowego „Palestine Maritime Lloyd Ltd.” (źródło: The Palestine Poster Project Archives)

na kupno kutra motorowego, potrzebnego do podróży dalekomorskich uczestnikom „hacszary”⁴⁰⁾. Angielka przyплыnęła do Gdyni 12 października 1936 r. na pokładzie statku „Lwów”, należącego do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego⁴¹⁾. Pierwsza oficjalna konferencja z jej udziałem odbyła się dopiero 23 października 1936 r. w warszawskim lokalu Organizacji Syjonistycznej. Podczas tego spotkania, które otworzył dr Kahan, zwróciła ona uwagę zebranym na fakt, że społeczeństwo żydowskie nadal nie zdaje sobie

³⁶⁾ „Morze, które przywiera do brzegów palestyńskich na przestrzeni setek kilometrów, bezmiarem swych wód, bogactwem swych głębi, otwiera nowe wielkie dla Żydów horyzonty. Toć samo geograficzne położenie Palestyny, toć sama natura predestynuje ten kraj dla zamorskiego handlu, dla tranzytu zamorskiego. Czyż mamy więc obojętnym okiem spoglądać na to, jak drudzy zdobywają palestyńskie morze dla swych Okrętów towarowych i pasażerskich, dla handlu i turystyki? Czyż mamy tak długo zwlekać, że dla nas będzie za późno? Czyż mamy powtórzyć ten błąd, jaki popełniliśmy za czasów własnej państwowości nie potrafiąc docenić znaczenia morza dla życia i gospodarstwa kraju. A przecież, jeśli mnie wiadomości nie mylą, Żydów zajętych na morzu, mamy dotychczas około 30 zaledwie. Pamiętajmy, iż morze i przemysł morski mogą dać zatrudnienie tysiącom żydów, mogą one się stać źródłami nowej bogatej produkcji i dobrobytu. Pamiętajmy, że morze i przemysł morski, to budowa okrętów, to doki, stocznie, warsztaty, to marynarze, żeglarze, mechanicy, rzemieślnicy, robotnicy portowi, to szeregi oficerów, lekarzy okrętowych, inżynierów, elektrotechników, to agencje i towarzystwa, to rozbudowa licznych gałęzi przemysłu, to rybołówstwo, to rybacy, to wędkarze, chłodnie, fabryki konserw itd. Czyż jeszcze mało, aby zrozumieć, co za perspektywy otwierają się dla tysięcy młodzieży żydowskiej. Dla tej młodzieży, która jest ciężką naszą troską, którą czeka niepewne jutro, o ile nie pomyślimy o tym jutrze zawczasu, o ile nie przygotujemy naszej młodzieży do fizycznej pracy, o ile nie zahartujemy jej do walki o byt i nie uczynimy jej zdolną do tej walki. Działacze społeczni zdają sobie z tego sprawę, czynią starania w tym kierunku, dążąc do produktywizacji młodzieży, ale dotychczas myślno tylko o roli, o rzemiośle - słowem o pracy na lądzie. Czyż nie należy pomyśleć i o morzu, które wprost samo o to się naprasza, które uderzeniami swych fal o palestyńskie wybrzeże do pracy na wodzie wzywa.” (Cele i zadania Związku Morza Palestyńskiego „Zebulun”, Nasz Przegląd, nr 159, 07.06.1935, s.10).

³⁷⁾ Z akcji „Zebulun” w Polsce, Nasz Przegląd, nr 180, 25.06.1935, s. 7.

³⁸⁾ Dziennik Urzędowy MSW, nr 22, s. 368. Za odznaki członkowskie Zarząd pobierać może od członków jednolitą opłatę tytułem zwrotu kosztów, nie więcej jednak niż 2 zł. Wydawanie odznaki stowarzyszenia osobom, nie będącym jego członkami, jest zakazane.

³⁹⁾ Frontem do morza, Diwrej Akiba, nr 35, 10.05.1935, s. 92-94. Chwila, nr 5790, 06.05.1935, s. 4

⁴⁰⁾ Ze związku „Zebulun”, Nasz Przegląd, nr 23, 23.01.1937, s. 11.

⁴¹⁾ Kierownicza angielskiego związku „Zebulun” w Polsce, Chwila poranna, nr 6300, 04.10.1936, s. 13.



Uczniowie szkoły morskiej "Zebulun" w Tel-Awiiw podczas parady. 01.05.1935 r.
(fot. Zoltan Kluger, źródło: The National Photo Collection, Israel)

sprawy z tego, iż faktycznie istnieje, pływająca pod biało-niebieską banderą, żydowska flota handlowa, i że „należy ją stale powiększać i rozszerzać jej zasięg”. Opowiadała o żydowskich towarzystwach okrętowych, utrzymujących komunikację handlową i pasażerską na wodach palestyńskich. Omawiając działalność Związku „Zebulun”, zaznaczyła, że jego grupy organizują się w wielu krajach na obu półkulach. Po zakończeniu referatu, zabrali głos przedstawiciele krakowskiej centrali, dr Ehrenpreis i dr Stein, informując zebranych dziennikarzy, że idea „palestyńskiego morza” zyskuje z każdym dniem na popularności, że w Gdyni i Gdańsku zorganizowane są grupy kursantów, a w tym ostatnim mieście działa nawet „hachszara” marynarska pod kierownictwem oficerów polskiej marynarki handlowej⁴². Najważniejszym punktem wizyty H. Diamond w Polsce był Kraków, gdzie syjonistka swój pierwszy odczyt (ilustrowany przezroczami) pt. „Rola Zebulun w rozwiązaniu zagadnień morskich w Erec Izrael” wygłosiła 29 października 1935 r. w sali stowarzyszenia „Bnei Brith” (przy ul. Gertrudy 7). Na zebraniu tym wystąpili również z referatami krakowscy gospodarze, członkowie Zarządu Głównego „Zebulun”, E. Stein i A. Ehrenpreis⁴³. Kolejnym etapem wizyty Angielki w Polsce był Lwów, do którego przybyła 1 listopada 1936 r. i tego samego dnia

w sali Koła Kobiet Żydowskich wygłosiła referat na ten sam temat co w Krakowie. Spotkanie rozpoczął inż. N. Landau, zaś koreferaty wygłosili ponownie Stein i Ehrenpreis⁴⁴. Nie była to ostania wizyta H. Diamond w Polsce. Niecały rok później, w lipcu 1937 r. przyjechała ona do Krakowa, będąc specjalnym gościem na konferencji prezydium Zarządu Głównego Związku „Zebulun” w Polsce. W wydarzeniu tym uczestniczył również prezes gdańskiego „Zebulun”, Walter Sielmann, który miał udział w organizacji w Gdyni kursów rybackich⁴⁵.

O tej ostatniej inicjatywie autor niniejszego opracowania pisał szczegółowo w monografii poświęconej społeczności żydowskiej Gdyni oraz w artykułach na łamach „Nautologii” oraz „Studia Maritima”⁴⁶. Pierwsi żydowscy adepci żeglarstwa i rybołówstwa pojawili się w Gdyni w 1934 r., kiedy to kilku młodzieńców z organizacji „Gordonia”, odbyło przeszkolenie w zakresie pracy portowej. Był to skromny początek gdyńskiej „hachszary” morskiej, która przeobraziła się niebawem w regularną, wielomiesięczną naukę⁴⁷. Ale oprócz ww. kursów „Zebulun” organizował także krótsze, miesięczne obozy nadmorskie, by zapoznać ich uczestników (co najmniej osiemnastolatków) z pięknem i „użytecznością” morza. Pierwszy obóz zorganizowano (kosztem 95 zł od osoby)

⁴² Flota Żydowska jest faktem. Należy ją tylko rozbudować. Wywiad z p. Diamond, Nowy Dziennik, nr 294, 25.10.1936, s. 8.

⁴³ Dziś odczyt Mrs. Henrietty Diamond w Stow. „Bnei-Brith”, Nowy Dziennik, nr 298, 29.10.1936, s. 8.

⁴⁴ Henrietta Diamond we Lwowie. Świetne perspektywy ruchu „Zebulun”, Chwila poranna, nr 6328, 01.11.1936, s. 13. Frontem ku morzu w Erec. Przedstawiciele org. „Zebulun” opowiadała o morza palest., okrętach żydowskich i hachszarze morskiej naszej młodzieży, Chwila poranna, nr 6330, 03.11.1936, s. 7.

⁴⁵ Z ruchu Zebulun w Polsce, Nowy Dziennik, nr 211, 01.08.1937, s. 13.

⁴⁶ J. Drozd, Gdynia to Neve-Yam: The Jewish fisherman's courses within the Bays of Gdańsk and Puck in the interwar period, „Studia Maritima”, 26, 2013, s. 55-68; Idem, Kursy portowe i rybackie dla Żydów w Gdyni w okresie międzywojennym, „Nautologia”, 142, 2005, s. 37-41.

⁴⁷ Chalucim morscy w Gdyni, Nowy Dziennik, nr 267, 29.09.1934, s. 2. I. Schwarzbart, Frontem także ku morzu, Chwila, nr 5648, 11.12.1934, s. 2.

w dniach od 6 do 30 sierpnia 1935 r. w Swarzewie. W ramach kursu odbywały się następujące zajęcia: a) ćwiczenia w pływaniu, żeglowaniu, rybołówstwie, (wyjazdy na połów z rybakami), gimnastyka, gry sportowe, skauting itd.; b) warsztaty: kajakowy (budowa kajaków) modelarski, rybacki, fotograficzny; c) wycieczki do Gdyni, Pucka, Wejherowa i Helu, zwiedzanie portów i ich urządzeń, statków itd. d) pogadanki z zakresu: nauki o morzu, ichtiologii, geografii, meteorologii, nauki o okrętach, nawigacji, ratownictwa, historii morza palestyńskiego i samej Palestyny, kartografii, chór obozowy, orkiestra, radio i gawędy marynarskie przy ognisku. Instruktorami byli wykwalifikowani sportowcy, zaznajomieni z morzem i sportami wodnymi oraz zawodowi marynarze. Program obozu miał na celu wszechstronne zapoznanie uczestników z walorami morza i jego zagadnieniami⁴⁸⁾. Dnia 5 lipca 1936 r. w nadmorskiej willi położonej na Kamiennej Górze w Gdyni (przy ul. Paderewskiego 17), uroczystym podniesieniem bandery „Zebulun”, w obecności zaproszonych gości, rozpoczął się w pełni profesjonalny obóz morsko-żeglarski. Jego program konsultowano wcześniej w Ośrodku Morskim Przysposobienia Obronnego i Wychowania Fizycznego oraz w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni. Kursanci szkolili się w zakresie pływania, wiosłowania, teoretycznej i praktycznej nauki żeglowania, sporządzania i naprawy sprzętu żeglarskiego, prac szkutniczych i linyowych, niezbędnych wiadomości z nawigacji, meteorologii, praktyki jachtowej, prawa dróg wodnych śródlądowych i morskich, sygnalizacji, budownictwa łodzi żaglowych śródlądowych i morskich. Przed zakończeniem obozu odbyło się kilkudniowe pływanie morskie dla najbardziej zaawansowanych żeglarzy. Obóz zakończono egzaminem. Uczestnicy, którzy go zdali, otrzymali odpowiednie świadectwa. Pod koniec sierpnia 1936 r. odbyło się uroczyste zamknięcie obozu. W sumie odbyły się dwa turnusy: 1) od 1 do 30 lipca, 2) od 1 do 30 sierpnia. Uczestnicy każdego z nich podzieleni byli na dwie grupy (początkujących i zaawansowanych). Chcąc umożliwić udział szerszym rzeszom młodzieży żydowskiej, ustalono koszt jednego turnusu na 135 zł. W zamian organizatorzy zapewнили przyjezdnym mieszkanie i utrzymanie, pranie bielizny, stałą opiekę lekarską oraz dyspozycyjność instruktorów. W dniu zgłoszenia na konto bankowe „Zebulun” w Gdyni należało wpłacić 50 zł, zaś pozostałą sumę wpłacano w dniu przyjazdu na ręce skarbnika. Każdy uczestnik kursu musiał być członkiem Związku „Zebulun”. O ile nim nie był, mógł

wstąpić w jego szeregi, dokonując formalności z tym związanych w sekretariacie gdyńskiego koła, ale tylko wówczas, gdy w jego rodzinnej miejscowości nie istniał oddział tego stowarzyszenia. Aby mieć możliwość brania udziału w wycieczkach, organizowanych na teren Wolnego Miasta Gdańska, każdy z uczestników musiał być zaopatrzony w dowód osobisty lub urzędowe zaświadczenie o obywatelstwie polskim. Poza tym każdy z kursantów musiał przywieźć ze sobą: koc (nawet jeśli posiadał swoją kołdrę), 2 prześcieradła, poduszkę lub jasek, 2-3 pary bielizny, 2 ręczniki, 2 pary skarpetek do pracy (pożądane wełniane), komplet sztućców i kubek, parę gumowych pantofli lub tramppek, parę grubszego obuwia, ubranie gimnastyczne, sweter, ubranie nieprzemakalne lub wiatrówkę, granatowy beret, kostiumy kąpielowy i gimnastyczny oraz ubiór galowy (klubowy, mundur skautowski, zaś niezrzeszeni białe spodnie, koszulę, buty, skarpetki, czapkę marynarską i wg możliwości granatową marynarkę; dziewczęta białą sukienkę). Przy obozie uruchomiono kolonię wypoczynkową dla tzw. seniorów „Zebulun”. Koszt dziennego utrzymania jej uczestnika wynosił 5,50 zł, a miesięcznie 150 zł⁴⁹⁾. Te krótkie, bo tylko miesięczne, obozy w Swarzewie i Gdyni w latach 1935-1936 mogły być wstępem do pełnych, 12-17 miesięcznych kursów rybackich, które przeprowadzono w Gdyni dzięki inicjatywie „Zebulun”. Pierwszy rozpoczął się 1 maja 1936 r. i zakończył 15 maja 1937 r., zaś drugi rozpoczął się na wiosnę 1938 r. i trwał przez 17 miesięcy. Zajęcia trzeciego kursu, rozpoczętego latem 1939 r. przerwał wybuch II wojny św.⁵⁰⁾ Prowadzone w Gdyni zajęcia wizytowali delegaci Zarządu Głównego z Krakowa w osobach samego prezesa Zarządu Głównego „Zebulun”, dr E. Steina i wiceprezesa dr A. Ehrenpreisa, którzy mogli na miejscu przyglądać się szkoleniu, poznać warunki zakwaterowania uczestników oraz przekonać się bezpośrednio o postępach kursantów i możliwościach rozwoju jedynej w Polsce placówki „hachszary” morskiej⁵¹⁾.

Działający w l. 30. XX w. w Europie, Ameryce Północnej i Palestynie Związek „Zebulun” skutecznie realizował swoje statutowe zadania, popierając rozwój żydowskiej floty handlowej i pasażerskiej, uczestnicząc w rozbudowie palestyńskich portów handlowo-pasażerskich i rybackich, dążąc do stworzenia żydowskiego rybołówstwa, organizując i popierając kursy rybackie, szkolnictwo morskie, tworząc morską literaturę fachową i powieściową w języku hebrajskim, czy w końcu tworząc instytuty badawcze⁵²⁾.

⁴⁸⁾ Obóz nadmorski „Zebulun”, Hanoar hacijoni, nr 13-14, 01.07.1935, s. 428. Patrz też: Diwrej Akiba, nr 3, 28.06.1935, s. 29.

⁴⁹⁾ O ożywieniu turystyki wodnej wśród Żydów. Obóz żeglarski Stow. „Zebulun” w Gdyni, Chwila, nr 6211, 05.07.1936, s. 12. Patrz też: Morski Obóz Żeglarski Zebulun, Chwila, nr 6163, 18.05.1936, s. 8. Obóz morski „Zebulun”, Hanoar Hacijoni, nr 4, 01.06.1936, s. 92.

⁵⁰⁾ Przed reaktywowaniem kursów „Zebulun” w Polsce, Nowy Dziennik, nr 200, 22.07.1938, s. 10.

⁵¹⁾ M. Korzennik, U rybaków żydowskich nad morzem. Hachszara rybacka tworzy nowy typ człowieka dla Palestyny. Rozmowa z delegatami Zarządu Głównego „Zebulun”. Kurs rybacki w Gdyni, Nowy Dziennik, nr 198, 19.07.1936, s. 8.

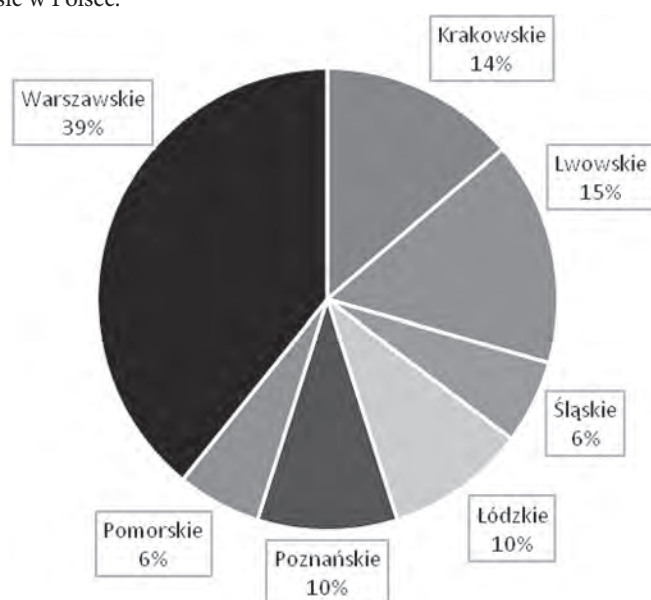
⁵²⁾ O żydowską myśl morską. Odezwa, Nowy Dziennik, nr 25, 25.01.1939, s. 6.

Krzysztof Chalimoniuk

Z działalności konsulatów w międzywojennej Gdyni w latach 1923-1939

Uruchamianie i działalność przedstawicielstw dyplomatycznych określają zazwyczaj potrzeby „wielkiej polityki”. Efektywna jej realizacja, bez posiadania takich placówek wydaje się niemożliwa, a na pewno mało efektywna. W literaturze przedmiotu odnoszącej się do lat 1918-1939 znaleźć można stwierdzenie: *Trafne posunięcia dyplomatyczne znaczyły wówczas* (w pierwszych latach 20. XX w.) *Nie mniej niż setki szabel i bagnietów*¹⁾. Natomiast o otwieraniu konsulatów decydowały różnorodne „pozapolityczne” (przynajmniej oficjalnie) powody, istotne dla krajów, które takie placówki uruchamiały.

Do 1924 r., kiedy jako pierwsza w Gdyni, powstała francuska Honorowa Agencja Konsularna, mieszkańcy województwa Pomorskiego mogli korzystać jedynie z funkcjonującego w Bydgoszczy konsulatu szwedzkiego²⁾ oraz konsulatu Niemiec i francuskiej Agencji Konsularnej w Toruniu³⁾. Stanowiły one sześć procent ogółu placówek konsularnych funkcjonujących w tym czasie w Polsce.



Wykres 1. Placówki konsularne w poszczególnych województwach w 1924 r. Źródło: „Liste du corps diplomatique à Varsovie 1924, opracowanie własne

Owe sześć procent stawiało wówczas województwo pomorskie (podobnie jak katowickie) na ostatniej pozycji. Taka niekomfortowa sytuacja wymuszała podróże do miejscowości, gdzie funkcjonowały placówki państw niemających przedstawicielstw w tym

województwie. Wprawdzie w Wolnym Mieście Gdańsku, a więc stosunkowo blisko funkcjonowała liczna grupa konsulatów⁴⁾, jednak korzystanie z nich nie zawsze było dla obywateli polskich możliwe. Sytuacja zaczęła się zmieniać począwszy od 1924 r. Powstała wówczas w Gdyni honorowa agencja konsularna, której szefem został Roger Paul Le Goff. Kolejną placówką, był uruchomiony w 1926 r. konsulat honorowy, kierowany przez M. Einara Nielsena i M. Lauritza Myrebøe⁵⁾. Dwa lata później (w roku 1928) otwarty został honorowy konsulat szwedzki, kierowany przez Napoleona Korzóna⁶⁾.

Wspomniana placówka była ostatnią, jaka powstała w latach 20. Z początkiem nowej dekady (w 1931 r.) otwarto placówki: belgijską, duńską i Wielkiej Brytanii⁷⁾. Ich powstanie cieszyło mieszkańców, sfery gospodarcze i władze, jednak ich liczba nie satysfakcjonowała.

Na problem ten zwrócono uwagę już w roku 1931. Wówczas na łamach Rocznika Rady Interessantów Portu stwierdzono: ... *Brak konsulatów szeregu państw, których porty utrzymują ruch z naszym portem, daje się naszym przedsiębiorstwom portowym dotkliwie we znaki. Ruch statków między niektórymi państwami jest związany z formalnościami konsularnymi, których załatwienie w konsulatach domicylowanych poza Gdynią nie jednokrotnie utrudnia odprawę statku i opóźnia jego odejście. Kompetentne dla Gdyni konsulaty niektórych państw mają swoje siedziby w Warszawie lub Poznaniu, inne państwa znowu powierzyły funkcje konsularne na Gdynię swym agendum w Gdańsku. Jeden i drugi stan rzeczy jest dla Gdyni niekorzystny, gdyż legalizacja dokumentów w Poznaniu czy Warszawie wymaga normalnie 3 do 4 dni. Załatwienie spraw konsularno-administracyjnych w sąsiednim Gdańsku wymaga zwykle średnio jednej doby ...*⁸⁾.

Jednak w latach następnych, tj. po 1931 r., pojawiać się zaczęły coraz liczniej, różnej rangi placówki. Przyrost ten był imponujący, nie tylko w skali województwa pomorskiego, ale całego kraju. Gdyby brać pod uwagę ilość otwartych lub planowanych (co przewidywał wybuch wojny), placówek konsularnych to 1939 r. województwo pomorskie (właściwie Gdynia) znalazło się na drugim miejscu za woj. warszawskim (Warszawą).

Gdyby zaś nie brać tego województwa pod uwagę z racji specyficznej roli i znaczenia stolicy w polityce – dyplomacji. To Gdynia zdecydowanie wyprzedziła pozostałe polskie miasta. Wyrazem intensywnego rozwoju sieci gdyńskich placówek konsularnych było ukonstytuowanie się w mieście korpusu dyplomatycznego. Jego dziekanem został konsul Szwecji Napoleon Korzón, a prodziekanem konsul francuski Xavier Gauthier⁹⁾. Zarazem jednak w miarę upły-

¹⁾ S.M. Nowinowski, Służby zagraniczne II Rzeczypospolitej i I Republiki w latach 1918/1925. Próba analizy porównawczej, [w:] Dwa państwa, trzy narody. Ustroje polityczne Polski i Czechosłowacji (1918-1939), Warszawa 2004, s. [33].

²⁾ W Toruniu funkcjonowały konsulaty Niemiec i Francji, „Liste du corps diplomatique à Varsovie en juillet 1924, Warszawa 1930, s. 40.

³⁾ Tamże, s. 52.

⁴⁾ Zob. E. Pałyga, Stosunki konsularne drugiej Rzeczypospolitej, Warszawa 1970, s. 232-235; B. Hajduk, Ekonomiska relationer mellan Fria staden Gdansk och Danmark under åren 1920-1939, „Studia Maritima”, 2018, vol. XXXI, s. 189-192, 204; Tenże, Z działalności Skandynawów w międzywojennej Gdyni (1922-1939), [w:] Miscelanea pomorskie pod redakcją Wojciecha Skóry, Słupsk 2018, s. 108-110; Tenże, Anglia i Anglicy w gospodarce Gdańska ze szczególnym uwzględnieniem okresu międzywojennego XX wieku (1919-1939), [w:] „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego”, 2012, z. 49, s. 9-10.

⁵⁾ Liste du Corps diplomatique à Varsovie, en mai 1926, Warszawa 1926, s. 56.

⁶⁾ A. Matla, Działalność norweskiego koncernu Bergenske w portach polskiego obszaru celnego w latach 1919-1939, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego”, 1992, z. 41, s. 40, 43; Tenże, Polsko norweskie kontakty żeglugowe w latach 1919-1926, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego”, 1986/1987, z. 38/39, s. 63; Tenże, Organizacja zbytu norweskich sędzi na rynku polskim w latach 1919-1939, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego”, 1988/1991, z. 40, s. 111, 113-115, 132-133; J. Siemianowski, Działalność norweskich armatorów w Gdańsku i Gdyni w latach 1919-1939, Szczecin 2020, s. 101-102, 151, 276-277, 313.

⁷⁾ Rocznik Rady Interessantów Portu w Gdyni, Gdynia 1931, s. 149.

⁸⁾ Tamże.

wu czasu coraz bardziej widoczna stawała się przewaga placówek honorowych, których ograniczone kompetencje nie spełniały oczekiwań gdyńskich sfer gospodarczych.

Wprawdzie na tę sytuację zwracano uwagę już od 1931 r., jednak dopiero w 1934 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych podjęło działania na rzecz powstania nowych oraz podwyższenia rangi istniejących w Gdyni konsulatów. Przesłano wówczas pismo do londyńskiego poselstwa. Stwierdzono w nim: *W mieście Gdyni, które jest największym i najruchliwszym portem bałtycki, mają siedzibę konsulowie niektórych tylko państw. W szczególności Danji, Estonji, Finlandji, Francji, Wielkiej Brytanji, Łotwy, Holandji, Finlandji i Szwecji. Inne państwa nie są reprezentowane przez swoich Konsulów z siedzibą w Gdyni; jurysdykcję wykonują Konsulowie ich w Poznaniu lub w Warszawie. Ten stan rzeczy łącznie z faktem, że Konsulowie obcy rezydujący w Gdyni, są Konsulami honorowymi, powoduje, że właściwe kola gospodarcze, jak i kola związane z żeglugą morską pozbawione są korzyści z powyższych reprezentantów konsularnych. Załatwianie wszelkich ważniejszych spraw odbywać się bowiem musi poza Gdynią w zawodowym Konsulacie danego państwa, kory ma siedzibę zbyt odległą od Gdyni, bo albo w Poznaniu, albo nawet w Warszawie ...¹⁰⁾.*

Stwierdzono, iż stały rozwój obrotów handlowych (ruchu statków) bezwzględnie wymaga, by w Gdyni mieli siedzibę konsulowie przynajmniej tych państw, z którymi żegluga polska utrzymuje stały kontakt, jak i tych państw których statki stałe do Polski zawijają. Dlatego też uznano za niezbędne, aby konsulowie gdyńscy posiadali pełne kompetencje rzeczowe we wszystkich sprawach konsularnych (wydawanie paszportów, wiz, jurysdykcja wobec statków handlowych itp.).

Dyrektor Departamentu Konsularnego Tomasz Dynar poprosił o podjęcie przez londyńskie poselstwo działań na rzecz podwyższenia rangi gdyńskiej placówki reprezentującej Wielką Brytanię¹¹⁾. Działania takie zostały podjęte, ostatecznie jednak nie udało się do września 1939 r. do tego doprowadzić. Bowiem ambasada Wielkiej Brytanii zawiadomiła, że ze względu na niemożność upoważnienia wicekonsula *hon. W. Brytanii w Gdyni do wydawania wiz, przedsięwzięła wszelkie kroki w kierunku uproszczenia dotychczasowej procedury drogą korespondencyjnego udzielania wiz przez konsulat Gen. W. Brytanii w Warszawie i Gdańsku.*

Dopiero jednak w końcu lat 30. XX w. (1937 r.) podjęto intensywniejsze, a przede wszystkim skoordynowane działania na rzecz zwiększenia kompetencji istniejących i uruchamiania nowych placówek, głównie południowo i środkowoamerykańskich oraz konsulatu Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

W sierpniu 1937 r. Komisarz Rządu przesłał do MSZ pismo, w którym stwierdził ... *iz wśród istniejących w mieście 21 placówek konsularnych wizy wydają jedynie placówka łotewska, norweska, holenderska i francuska. Pozostałe konsulaty nie posiadają uprawnień do wydawania wiz, tak że osoby pragnące wyjechać za granicę muszą wysłać paszporty do wizowania do Gdańska, Bydgoszczy, Torunia wzgl. Warszawy, zależnie od tego, z którego konsulatu muszą otrzymać wizę.*

Dla mieszkańców Gdyni, pracujących w towarzystwach żeglugowych wzgl. firmach portowych, którzy często i nieraz nagle na telegraficzne wezwanie muszą wyjeżdżać za granicę w sprawach związanych z ich zawodem, brak na miejscu konsulatów autory-

zowanych posiadających prawo wizowania paszportów, stanowi wielkie utrudnienie komplikuje znacznie wyjazdy za granicę, zwłaszcza, jeśli chodzi o wyjazdy pilne. Szczególnie wchodzi w rachubę konsulaty belgijski, duński, estoński, finlandzki, rumuński, szwedzki, brytyjski i niemiecki, którym należałoby przyznać prawo do wizowania paszportów.

Proszę wobec tego Ministerstwo Spraw Zagranicznych o podjęcie starań w kierunku uzyskania upoważnienia dla wspomnianych konsulatów do udzielania wiz. Poza tym uważam za celowe, aby w Gdyni powstał Konsulat Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Ożywiony ruch pasażerski i towarowy między Polską a USA. wymaga załatwiania różnych formalności w konsulacie amerykańskim, jak np. zatwierdzanie list załogi statków udających się do USA. Obywatele obcy, bawiący w Polsce przejazdem a pragnący wyjechać na kilka dni do USA mogą otrzymać wizy tylko w Warszawie ... Polskie linie okrętowe są z tego względu oczywiście poszkodowane. Proszę wobec tego Ministerstwo Spraw Zagranicznych o poczynienie starań również w tym kierunku, aby w Gdyni została otwarta placówka konsularna amerykańska. Wymaga tego wspólność interesów gospodarczych Polski i Ameryki¹²⁾.

Podobny w treści memoriał przygotowała w listopadzie 1938 r. Rada Interesantów Portu, przesyłając do Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego pismo w sprawie przyznania niektórym konsulatom prawa do wydawania wiz i otwarcia w Gdyni placówki konsularnej Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Coraz częściej zwracają się nasze firmy zrzeszone do nas z prośbą o interwencję, aby tutejszy Konsulat Niemiecki oraz konsulaty: Belgijski, Holenderski i Brytyjski, ale w szczególności Niemiecki, miały pozwolenie na udzielanie wiz. Obecny stan rzeczy, gdzie trzeba zwracać się po wizę niemiecką do Torunia, a po wizę belgijską, holenderską i brytyjską do Warszawy, przedstawia niejednokrotnie duże trudności, jeżeli chodzi o repatriację marynarzy drogą lądową. Jeżeli np. statek grecki, czy włoski, członków swej załogi wysyła drogą lądową do kraju, musi posiadać wizę tranzytową niemiecką. Czekanie na tę wizę powoduje niepotrzebne koszty i niejednokrotnie utrudnia marynarzowi korzystanie z drogi lądowej.

Do niedawna było można w drodze wyjątku załatwić formalności wizowo-paszportowe w ruchu lub tranzycie niemieckim w Generalnym Konsulacie Niemieckim w Gdańsku. Obecnie odmawia Konsulat ten załatwienia jakichkolwiek formalności i z każdą sprawą trzeba zwracać się do Torunia. W porcie, gdzie bandera niemiecka jest na jednym z pierwszych kilku miejsc oraz z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo granicy niemieckiej z naszym portem wydaje się konieczne, aby wszelkie formalności wizowo-paszportowe Gdynia mogła załatwiać w tutejszym Konsulacie Niemieckim, nie musiała skierować sprawy do Konsulatu, mającego swą siedzibę o 200 km w kraju¹³⁾.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych zgodziło się z tą opinią. Wyrazem tego było zwrócenie się do ambasady niemieckiej, aby gdyńskiemu konsulatowi nadać prawo wydawania wiz. Motywowano to następująco: ... *Konsulat Honorowy Niemiec w Gdyni nie włącza do czynności swych czynności urzędowych wydawania wiz na paszportach zgłaszających się osób. Ponieważ ruch osobowy pomiędzy Gdynią a portami Rzeszy Niemieckiej jest znaczny – jest to poważną niedogodnością, gdyż osoby te, częstokroć przyjezdne, muszą udawać się do konsulatów, położonych w innych miejscowościach¹⁴⁾.*

⁹⁾ Ukonstytuowanie się korpusu dyplomatycznego w Gdyni, zob. „Dzień Bydgoski” 1935, z 21 listopada, s. 10.

¹⁰⁾ Archiwum Akt Nowych. Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Departament Konsularny (Dalej AAN. MSZ. DK), Sygn. 10/259/0/4.1/908, W sprawie wyposażenia obcych konsulatów w Gdyni w uprawnienia pierwszej klasy, Warszawa 11 kwietnia 1934 r.

¹¹⁾ AAN. MSZ. DK, Komisarz Rządu [w Gdyni], [wpisać]: Sygn. 10/259/0/4.1/908, W sprawie wyposażenia obcych konsulatów w Gdyni w uprawnienia pierwszej klasy, Warszawa 4 lipca 1934 r.

¹²⁾ AAN. MSZ. Komisarz Rządu [w Gdyni], Sygn. 10/259/0/4.1/908, s. 1, Konsulaty obce w Gdyni-uprawnienia do wydawania wiz, Gdynia, 19 sierpnia 1937 r.

¹³⁾ AAN. MSZ, Sygn. 10/301/0/4.5/911, s. 7, Rada Interesantów Portu w Gdyni, Do Komisariatu Rządu w Gdyni, Gdynia, 20 października 1938 r.

¹⁴⁾ Nota Słowna, [Pismo do Ambasady Niemieckiej w Warszawie], Warszawa październik 1938 r.

Przy czym w MSZ zwrócono uwagę na potrzebę otwierania w Gdyni konsulatów reprezentujących kraje zamorskie. ... *Równocześnie Ministerstwo nadmienia, że w związku z rozwojem Gdyni, zwłaszcza zaś sieci regularnych linii, łączących Gdynię nie tylko z Ameryką Północną, lecz również i Łacińską, Ministerstwo uważa za celowe utworzenie również konsulatów Państw Ameryki Południowej. Coraz bowiem żywsza wymiana handlowa i wzmożony ruch pasażerski z Republikami Południowo-Amerykańskimi, a zwłaszcza z Brazylią i Argentyną ...*¹⁵⁾

Podjęte wówczas przez MSZ i MPiH działania na rzecz zwiększenia kompetencji konsulatów w kilku przypadkach zakończyły się sukcesem. Tak było w przypadku placówki szwedzkiej, którą upoważniono do wydawania wiz konsularnych¹⁶⁾.

Nie udało się jednak zwiększyć kompetencji placówki niemieckiej i belgijskiej¹⁷⁾. Poselstwo belgijskie zawiadomiło, iż obywatelom polskim z Gdyni Poselstwo może wydawać wizeny na drodze korespondencyjnej¹⁸⁾. Nie było również szans na powstanie placówki konsularnej Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

W styczniu 1938 r. MPiH zwróciło się do MSZ z prośbą o rozważenie utworzenia w Gdyni konsulatów Kolumbii, Peru, Ekwadoru i Brazylii. ... *Ze względu na wysokie kary, które obciążają linię w wypadku, o ile towary nadchodzą do wyżej wspomnianych Republik bez wszystkich wymaganych dokumentów, towary wysyłane z Polski z przeładunkiem w New Yorku nie są wysyłane dalej do czasu otrzymania przez New York wszystkich wymaganych dokumentów i o ile dokumenty te nie przychodzą na czas, towar jest składowany w New Yorku, co pociąga za sobą nie tylko zwłokę w dostarczeniu towaru, lecz również powoduje poważne koszty składowania w New Yorku i wywołuje duże niezchęcenie do portu w Gdyni.*

Gdynia nie posiadając bowiem żadnego z wyżej wymienionych konsulatów, zmuszona jest posługiwać się konsulatami w Gdańsku, względnie Warszawie. Ostatnio zaś konsulat Kolumbii w Gdańsku robi pewne utrudnienia, twierdząc, że nie jest upoważniony do legalizowania dokumentów na terenie Rzeczypospolitej Polskiej i odsyła zainteresowanych do Konsulatu Kolumbii w Warszawie.

Należy podkreślić przy tym, że Gdańsk nie posiada Konsulatu Peru, Warszawa natomiast nie posiada Konsulatu Ekwadoru, co ze względu na znacznie wzrastający ruch towarów z Polski do wyżej wspomnianych krajów może być powodem znacznych utrudnień.

*Uważając powyższą sprawę za bardzo istotną dla interesów Gdyni, Ministerstwo Przemysłu i Handlu prosi o potraktowanie jej jako b. pilnej*¹⁹⁾.

Działania podjęte przez MSZ przyniosły skutek, bowiem kilka miesięcy później (marzec 1939 r.) stwierdzono: *W związku z przewidywanym założeniem w Gdyni szeregu nowych konsulatów Ameryki Południowej i Środkowej, Ministerstwo Spraw Zagranicznych komunikuje, iż rządy Peru, Ekwadoru i Boliwii wyraziły zasadniczą zgodę na utworzenie w Gdyni konsulatów honorowych.* Natomiast Rząd Kolumbii zawiadomił poselstwo w Meksyku, że nie przewiduje utworzenia konsulatu w Gdyni, uważając konsulat generalny w Warszawie ze względu na jego kategorię i jurysdykcję za wystarczający dla załatwienia spraw handlowych pomiędzy Kolumbią a Polską.

Zachowane w polskich archiwach dokumenty nie pozwalają na szersze przedstawienie placówek i ich personelu w różnych aspek-

tach ich funkcjonowania. Życie codzienne gdyńskich konsulatów biegło raczej spokojnie. Brak tu jakichś dramatycznych wydarzeń, jakie miały miejsce w placówkach konsularnych funkcjonujących w innych polskich miastach. Od tej reguły były jednak wyjątki, które zostawiły ślad w dokumentach i prasie, pozwalając zarazem na ukazanie choćby w zarysie, nieznanych aspektów stosunków panujących w gdyńskich konsulatach.

W kwietniu 1939 r. Urząd Celny poinformował, iż ... *Dnia 4 kwietnia br. do Oddziału Pocztowo-Celnego tut. Urzędu nadeszła paczka pocztowa z Anglii ... Z deklaracji celnej nadawcy, nadeszłej wraz z dokumentami pocztowymi ... Paczka była opakowana w zwykły szary papier, związany sznurkiem bez plomb i pieczęci.*

Przesyłka miała charakter wybitnie prywatnej, jednak Oddział Pocztowo-Celny wstrzymał się z rewidowaniem paczki i zawiadomił o jej nadejściu telefonicznie konsulat z prośbą o wydelegowanie kogoś z ramienia konsulatu, aby był obecny przy rewizji przesyłki. W odpowiedzi konsul zastrzegł, że przybędzie na pocztę osobiście. Przybyły do Oddziału Pocztowo-Celnego osobiście p. konsul Cabral w obecności tłumacza, przez którego zakomunikowano mu jeszcze raz o nadejściu paczki i proszono o wyjaśnienie, czy przesyłka przeznaczona jest do użytku służbowego Konsulatu, czy też jest to paczka prywatna.

Konsul odpowiedział, że chociaż jest to przesyłka prywatna, jednak on stanowczo sprzeciwia się jej rewidowaniu, twierdząc że zawartość jest wyraźnie wymieniona na dokumentach pocztowych, a co do zwolnienia od cła to takie zwolnienie – wg. jego słów – również mu przysługuje, w okresie 6-ciu miesięcy od dnia przybycia do Polski. Zaznaczył, że sprzeciwia się rewizji ze względów zasadniczych, by jak się wyraził – nie stwarzać precedensów na przyszłość.

... *Zwrócił uwagę kierownikowi Oddziału Pocztowo-Celnego, że odpowiednio do postępowania władz celnych polskich do niego będą się odnosił władze brazylijskie do naszych placówek konsularnych w Brazylii. Kierownik Oddziału Pocztowo-Celnego w sposób uprzejmy wyjaśnił Konsulowi, że sprawa zwolnienia od cła paczki jest kwestia dalszą, która zostanie załatwiona po rewizji ustaleniu zawartości przesyłki, oraz że domagając się rewizji nie chce w niczym umniejszyć przysługujących Konsulowi praw, a kieruje się jedynie wyraźnymi przepisami, odstąpienie, od których przekracza jego kompetencje*²⁰⁾.

Wobec stanowczego stanowiska konsula zakomunikowano mu w dalszym ciągu, że paczka nie będzie na razie otwierana, sprawę przedstawi urzędowi celnemu i odpowiednio do instrukcji otrzymanych z Urzędu odstąpi, zaś o decyzji Urzędu powiadomi Konsulat bezzwłocznie telefonicznie.

Ponieważ Urząd zadecydował, że w danym wypadku od rewizji odstąpić nie może, przeto stanowisku Urzędu Oddział Pocztowo-Celny zakomunikował telefonicznie sekretarce Konsulatu Brazylii z prośbą o poinformowanie o tym Konsula.

Kierownik Oddziału zaznaczył dodatkowo, że cały szereg konsulatów, które mają siedzibę w Gdyni, nie robi w podobnych wypadkach żadnych kwestii. W odpowiedzi na telefon kierownika Oddziału Pocztowo-Celnego pan Konsul zarządził najpierw zwrot paczki zagranicę, a następnie zarządzenie zmienił, polecając dostać paczkę do odprawy do Warszawy na adres Poselstwa Brazylii

¹⁵⁾ AAN. MSZ. PD, Sygn. 10/301/0/4.5/911, s. 7, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Dalej AAN. MSZ. MPiH), Sygn. 2/322/0/2/382, [Pismo] Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Warszawa 4 września 1937 r.

¹⁶⁾ AAN. MSZ. Protokół Dyplomatyczny (Dalej: AAN. MSZ. PD) Sygn. 2/322/0/2/380, s. 3, Wniosek Ministerstwa Przemysłu i Handlu wyrażony w piśmie MP.XII/6/18 z dnia 4 października 1937 r.

¹⁷⁾ AAN. MSZ. PD, Sygn. 10/259/0/4.1/908, [W sprawie] wydawania wiz przez konsulaty w Gdyni, Warszawa 7 listopada 1938 r.

¹⁸⁾ Tamże.

¹⁹⁾ AAN, MSZ, Sygn. 2/322/0/2/372, s. 3, MPiH do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwraca się z prośbą o rozważenie sprawy utworzenia w Gdyni konsulatów Kolumbii, Peru, Ekwadoru i Brazylii, Warszawa 10 stycznia 1938 r.

²⁰⁾ AAN. MSZ, Sygn. 2/232/0/2/382, s. 1, Urząd Celny w sprawie paczki pocztowej, Gdynia, 6 kwietnia 1939 r.

w Warszawie. Sekretarka Konsula zaznaczyła urzędnikowi pocztowemu, że postępowanie Urzędu Pocztowego Konsul złoży zażalenie do Ministerstwa²¹⁾.

Konsul brazylijski wobec odmowy Urzędu Celnego w Gdyni od odstąpienia od rewizji celnej spowodował przekazanie omawianej przesyłki do odprawy celnej w Warszawie, gdzie została ona zwolniona ona od cła na zasadzie załączonego w odpisie certyfikatu Poselstwa Brazylii. Ostatecznie paczka trafiła do rąk konsula nieotwarta przez polskie władze celne. Natomiast MSZ poprosiło o udzielenie stosownych wyjaśnień Poselstwu Brazylii, co do obowiązujących w tej mierze na polskim obszarze celnym przepisów celnych, tudzież zwrócenia uwagi na niedopuszczalność wystawienia certyfikatów tego rodzaju przypadkach²²⁾.

Konsul brazylijski pojawił się ponownie, jednak nie w urzędowym raporcie, a na łamach prasy w 1939 roku, będąc jednym z bohaterów nieprzyjemnego, a być może nawet niebezpiecznego wydarzenia: *Statkiem „Batory” przybyła do Gdyni p. Cecylia Ruy-Barbosa, żona sekretarza poselstwa brazylijskiego w Warszawie. W Gdyni p. Ruy-Barbosa została na dworcu morskim powitana przez swego małżonka oraz przez miejscowego konsula Brazylii p. Cabrala. Całe towarzystwo udało się z Gdyni na przejażdżkę do Sopotu i Gdańska.*

Sekretarz poselstwa p. Ruy-Barbosa posiadał aparat fotograficzny i zamierzał upamiętnić wycieczkę kilku okazjnymi zdjęciami. Podczas dokonywania tych amatorskich zdjęć na ulicy został zatrzymany i następnie wraz p. Cabralem odstawiony do prezydium policji. Nie pomagały żadne tłumaczenia i legitymowanie się paszportami dyplomatycznymi.

Dopiero interwencja konsula Brazylii, do którego zwróciła się p. Cecylia Ruy-Barbosa, uwolniła dyplomatów z rąk policji. Zatrzymano jednak aparat, który policja zdecydowała się oddać dopiero dnia następnego, w środę ...²³⁾.

Ofiarą innego wydarzenia, które wzburzyło pracowników konsulatu estońskiego, była rewizja osobista sekretarki Konsulatu Generalnego Finlandii p. Karittu Kärr²⁴⁾, przeprowadzona na przejściu granicznym Gdynia – Orłowo²⁵⁾. O tym jaki przebieg miało wydarzenie mówi pismo Ministerstwa Skarbu Departamentu Politycznego. Wydziału Wschodniego²⁶⁾.

Dnia 20.10.1936 r. p. Kerttu Käär chcąc jechać z Gdyni do Gdańska pociągiem pospiesznym odchodzącym o godz. 15.15, wsiadła do wagonu izolowanego niepodlegającego rewizji dewizowej, zamiast do wagonów przeznaczonych dla podróżnych, udających się na teren W.M. Gdańska.

Pomyłkę swoją p. Kerttu Käär zauważyła na stacji Orłowo-Kolibki, gdzie zamyka się wagony izolowane/tranzytowe, wobec czego usiłując przejść do wagonu gdańskiego bez rewizji, została przytrzymana przez organa Kontroli Skarbowej w celu przeprowadzenia rewizji. Ponieważ wspomniany pociąg w Orłowie ma postój jednonominutowy, dlatego p. Kerttu Käär, mimo pośpiechu przy rewizji, nie zdążyła odjechać tym samym pociągiem.

Wspomniany sposób przesiadywania w Orłowie z wagonów izolowanych do wagonów gdańskich praktykują przemysłowcy wul, a ponieważ p. Kerttu Käär nie była znaną Kontroli Skarbowej, wzbudziła swoim postępowaniem podejrzenie u organów Kontroli Skarbowej i została poddana rewizji osobistej.

Równocześnie nadmienia się, że podobne wypadki zajmowania miejsc w niewłaściwych wagonach przez osoby niemające zamiaru wyjechania do W.M. Gdańska bez rewizji zdarzają się b. rzadko, gdyż o ustalonym porządku zajmowania miejsc informują podróżnych urzędnicy kolejowi i skarbowi, jak również napisy polsko-niemieckie na tablicach ustawianych przed odpowiednimi wagonami. Poddanie zatem Kerttu Käär rewizji osobistej było skutkiem jej własnej nieuwagi.

Przedstawione powyżej wydarzenie choć niewątpliwie przykre dla pracownicy konsulatu trudno z perspektywy lat uznać za poważne. Zdarzały się jedna wydarzenia o zdecydowanie innym charakterze.

Przykładem wydarzeń poważniejszej natury, odnoszącym się do zawodowych aspektów funkcjonowania konsulatów i ich pracowników (szefów) była „sprawa” Witolda Kukowskiego. W pierwszej połowie lat trzydziestych Komisarz Generalny RP w Wolnym Mieście Gdańsku podjął działania, aby usunąć Witolda Kukowskiego ze stanowiska konsula. Po raz pierwszy w październiku 1933 r. i ponownie w styczniu 1935 r. postawił taki wniosek. Pisał: ... *Stanowisko to zajmuje dotychczas p. Witold Kukowski, (obywatel polski) nie cieszący się jednak najlepszą opinią, narodowo niepewny i nie odgrywa na tutejszym terenie roli ani społecznej, ani towarzyskiej, ani gospodarczej. Zastąpienie p. Kukowskiego przez innego odpowiedniejszego kandydata narodowości polskiej uważałbym za pożądane i byłbym Ministerstwu wdzięczny za polecenie dyskretnego zbadania odpowiednich możliwości w Tallinie²⁷⁾.*

Działania na rzecz odwołania W. Kukowskiego zakończyły się 29 sierpnia 1935 r. Wystawiono wówczas w Tallinie listy komisyjne, którymi Minister Spraw Zagranicznych w imieniu Rządu Republiki Estońskiej upelnomocnił Andrzeja Cieńciałę, jako Konsula Honorowego Republiki Estońskiej na obszar Województwa Pomorskiego z siedzibą w Gdyni. Zaś prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur jego listom komisyjnym.

Jeśli chodzi o życie prywatne pracowników konsulatów, to poza kilkoma wzmiankami w prasie brak jest jakichkolwiek informacji. Bohaterami jednego z takich wydarzeń byli konsul belgijski i jego małżonka ... *Państwo konsulostwo królestwa Belgii, Giacomini, nie mieli szczęścia do służących w Gdyni. W przeciągu niezbyt długiego czasu przez kuchnię ich przewinęły się 3 służące – Ewa Kopicka, Aniela Kupc i Urszula Pek. Każda z nich opuściła służbę z mniej lub więcej nagłych przyczyn, gdyż w czasie ich pobytu ginęły z mieszkania konsulostwa różne wartościowe przedmioty.*

Pani domu początkowo nie podejrzewała dziewczyn o kradzież, w końcu jednak dała znać policji, iż jest systematycznie okradana. Policja przeprowadziła nagłą rewizję, w czasie której znaleziono u dziewcząt wszystkie skradzione przedmioty. Wszystkie trzy panny powędrowały do więzienia. Mimo dość sprytnej obrony, podczas której dziewczęta twierdziły, iż są to „prezenty”, sąd skazał każdą z nich po 6 miesięcy więzienia²⁸⁾. Wiadomo też o wypadku samochodowym jednego z konsułów. Historię życia codziennego gdyńskich konsułów zamknąć morza wydarzeniem, jakie miało miejsce we wrześniu 1939 r., kiedy to wzburzenie gdynianie zdemolowali pomieszczenia niemieckiego konsulatu.

Jak dotychczas problematyka gospodarcza w funkcjonowaniu gdyńskich placówek konsularnych, została opracowana kom-

²¹⁾ Tamże.

²²⁾ AAN. Ministerstwo Skarbu, Sygn. 2/322/0/2/382, b. pag, Konsul Brazylii w Gdyni – odprawa przesyłki pocztowej, Warszawa 14 czerwca 1939 r.

²³⁾ Aresztowanie konsula Brazylii w Gdańsku, zob. „Gazeta Kaszubska” 1939, nr 160, s. 1.

²⁴⁾ Inna wersja imienia i nazwiska: Kerttu Käär

²⁵⁾ AAN. MSZ. PD, Sygn. 2/322/0/2/480, s. 2, Pismo dyrektora Departamentu St. Fr. Królikowskiego, Warszawa 1 listopad 1936 r.

²⁶⁾ Tamże.

²⁷⁾ AAN. MSZ, PD, Sygn. 2/232/0/2/472, s. 1, Komisarz generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, w sprawie Konsula Estońskiego w Gdańsku. Do MSZ, Gdańsk 4 stycznia 1935 r.

²⁸⁾ 3 służące – złodziejkami. Okradły konsula belgijskiego w Gdyni, „Dzień Dobry” 1938, nr 204, s. 5.

pleksowo jedynie w przypadku konsulatu czechosłowackiego²⁹. Dopiero po przeprowadzeniu kwerend w archiwach ministerstw zagranicznych państw, których konsulaty w Gdyni funkcjonowały, będzie możliwe kompleksowe omówienie tego zagadnienia.

Niemniej dokonując pewnego uogólnienia, można w międzywojniu wydzielić trzy rodzaje podejmowanych przez konsulaty zawodowe inicjatyw. Pierwszą grupę działań stanowiły sprawy załatwiane w placówkach, na rzecz przedstawicieli lokalnego – regionalnego biznesu. Druga, to były działania własne – własne inicjatywy konsułów. Wreszcie na trzecią grupę spraw, składały się działania konsulatów – załatwianie spraw, w związku z zapytaniami przychodzącymi z krajów które konsulaty reprezentowały.

Tego rodzaju działania podejmowały konsulaty zawodowe, np. czechosłowacki. Przykładowo placówka ta odpowiadając na zapytania lokalnych przedstawicieli biznesu, zwróciła się do Czechosłowackiej Izby Eksportu³⁰, prosząc o informację, jakie przedsiębiorstwo w Czechosłowacji produkuje maszyny do wyrobu świeczek oraz prasy do formowania mydeł³¹. Nie była to, jak widać kwestia w jakikolwiek sposób związana z morskim – portowym charakterem miasta, w którym konsulat funkcjonował. Podobny charakter miały poszukiwania w Czechosłowacji, dla któregoś z gdyńskich biznesmenów (być może dla gdyńskiej rzeźni) adresów producentów jelit. W końcu roku 1938 pojawił się w konsultacji biznesmen, chcący nawiązać kontakty z producentami i eksporterami węgla aktywnego³². Spraw takich było oczywiście więcej. Przykładowo firma „Banan-Import” Sp. z o.o. z Gdyni poszukiwała producentów maszyn do sortowania cebuli i ziemniaków³³. Natomiast przykładem działań związanych z gospodarką morską były poszukiwania przez konsulat czechosłowackich dostawców maszyn, żeliwa i farb miniowych dla jednej z gdyńskich spółek, będących dostawcą tego typu produktów (urządzeń i materiałów) dla gdańskich stoczni. Poza pośrednictwem między lokalnym gdyńskim biznesem a firmami czechosłowackimi, konsulat często realizował różnego rodzaju działania całkowicie samodzielnie. Przykładem takiego działania było pismo z lipca 1938 r., w którym konsulat prosił o znalezienie producentów i eksporterów towarów galanteryjnych z imitacji bursztynu Konsulat zapytanie owo argumentował tym, że w Gdyni i okolicach jest duży ruch turystyczny, a goście z polskiego Pomorza kupują wiele pa-

miątek z imitacji bursztynu. Chodziło mu o to, że można znacząco zwiększyć zbyt czechosłowackich wyrobów tego rodzaju w tutejszym rejonie³⁴.

Innym przykładem działań – inicjatyw własnych konsulatu były raporty na tematy związanych tematycznie z całymi branżami. Takim właśnie raportem opracowanym i przesłanym do Ministerstwa Spraw Zagranicznych było opracowanie na temat polskiego eksportu żywności z 19 listopada 1938 r. Raport ten okazał się na tyle interesujący, iż Ministerstwo Spraw Zagranicznych przesłało go do Czechosłowackiej Izby Eksportu, ta zaś rozesała go eksporterom produktów żywnościowych³⁵.

Poza działaniami związanymi z rozwojem czechosłowacko-polskich stosunków handlowych podejmowanych przez konsulat samodzielnie oraz pracą na rzecz gdyńskiego (regionalnego) biznesu w Czechosłowacji, placówka załatwiała też sprawy zlecone przez instytucje czechosłowackie. Dobrym przykładem może być zapytanie wysłane za pośrednictwem czechosłowackiego ministerstwa spraw zagranicznych przez Izbę Eksportu w sprawie oszczędności przy transporcie za pomocą małych statków z portu gdyńskiego, do portów na Morzu Bałtyckim³⁶.

Przeważające w Gdyni placówki honorowe nie pozwalały ich szefom na prowadzenie tego typu działań. Niemniej promocja gospodarek państw, które reprezentowali mogła być realizowana pośrednio. Choćby poprzez udział w różnego rodzaju imprezach. Dobrym przykładem takiej aktywności był udział konsula francuskiego w uroczystości poświęcenia sztandaru Towarzystwa Powstańców i Wojaków w październiku 1924 r. w Wejherowie³⁷. Z kolei honorowy konsul Portugalii J. Mack opiekując się przybyłym do Gdyni dziennikarzem portugalskiego pisma „Avoz”, złożył z nim wizytę w Urzędzie Morskim³⁸. Konsulowie honorowi brali również udział w zawodach sportowych, wydarzeniach kulturalnych, witali i otaczali opieką delegacje, np. kombatanów, dziennikarzy, przedstawicieli biznesu. Publikowali artykuły promujące kontakty gospodarcze reprezentowanych przez siebie krajów.

Lata międzywojenne zapisały się w Gdyni pozytywne także w aspekcie kontaktów konsularnych. Owe kontakty – rosnąca liczba funkcjonujących w mieście placówek konsularnych świadczy o rosnącej atrakcyjności miasta. Przede wszystkim na polu gospodarczym, choć nie tylko.

²⁹ K. Chalimoniuk, Konsulat Republiki Czechosłowackiej w Gdyni 1937-1939, [w:] „Ekonomia i historia: wybrane aspekty rozwoju cywilizacyjnego” 2016, s. 232-246.

³⁰ Ta instytucja była właściwie jedynym odbiorcą pism w kwestiach gospodarczych wysyłanych przez konsulat w Gdyni.

³¹ Národní archiv České republiky (dalej: NAP), Export do Polska 1938, Č. [b.d.], Praha 18 V 1938.

³² NAP, Exportnimu Ústavu Českoslovenkému v Praze [Konsulat w Gdyni do Czechosłowackiej Izby Eksportu w Pradze], Gdyně 2 XI 1938.

³³ NAP [Konsulat w Gdyni do Czechosłowackiej Izby Eksportu w Pradze], Č. [b.d.], Gdyně 9 IX 1938.

³⁴ NAP [Konsulat Republiki Czechosłowackiej do Czechosłowackiej Izby Eksportu w Pradze], Č. [b.d.], Gdyně 11 VII 1938.

³⁵ NAP [Czechosłowacka Izba Eksportu do konsulatu w Gdyni], Č. [b.d.], Praha 14 XII 1938.

³⁶ NAP, Export, Č [b.d.], Praha 9 VIII 1938.

³⁷ Uroczystość poświęcenia sztandaru Towarzystwa Powstańców i Wojaków w Wejherowie, zob. „Gazeta Kaszubska” 1924, nr 124, s. 1.

³⁸ Dziennikarz Portugalski w Gdyni, zob. „Gazeta Kaszubska” 1938, nr 130, s. 3.

Kwestia składania wizyt dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni przez dowódców okrętów obcych bander w okresie międzywojennym

Składanie wizyt dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni przez dowódców okrętów obcych bander nie budziło do 1934 r. kontrowersji. Jednak po wizycie floty szwedzkiej w 1933 r., gdy dowódca szwedzkich okrętów wyraził zdziwienie, że musiał spotkać się z dyrektorem Urzędu Morskiego postanowiono, nie uwzględniać w programach kolejnych wizyt obcych okrętów w Gdyni audiencji u dyrektora Urzędu Morskiego. Sytuacja ta spowodowała spór pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu, któremu podlegał Urząd Morski, a Ministerstwem Spraw Zagranicznych i Ministerstwem Spraw Wojskowych, któ-

re to odpowiadały za przebieg ów wizyt. Zarówno Ministerstwo Spraw Zagranicznych jak i Ministerstwo Spraw Wojskowych po zasięgnięciu opinii w Kierownictwie Marynarki Wojennej i Dowództwie Floty w Gdyni postanowiły iż odwiedzanie szefa Urzędu Morskiego nie będzie uwzględniane w programach wizyt dowódców obcych okrętów jako zwyczaj nie przyjęty przez marynarki wojenne państw obcych, jak i Polskiej Marynarki Wojennej w międzynarodowych ceremoniałach i zwyczajach morskich.

Wizyty okrętów zagranicznych odbywają się według ustalonego ceremoniału. Dowódca okrętu wizytującego dany port odbywa szereg spotkań z władzami lokalnymi. W Gdyni przed wojną powitanie okrętu wizytującego miało uroczysty charakter. Zazwyczaj w powitaniu okrętu przy nabrzeżu uczestniczyli: komendant portu wojennego lub przedstawiciel Dowództwa Marynarki Wojennej, przedstawiciel dyplomatyczny państwa z którego okręt przybywa, kompania honorowa. Dowódca okrętu po zawinięciu do portu składa wizytę przedstawicielowi dyplomatycznemu z kraju z jakiego przybywa. Następnie dowódca okrętu składa wizyty urzędowe miejscowym władzom: najwyższym władzą cywilnym, najwyższym władzom wojskowym morskim rezydującym na lądzie, najwyższym władzom wojskowym. Po każdej wizycie następuje w ciągu 24 godzin rewizyta. Po odbyciu wszystkich wizyt dowódca okrętu przyjmuje rewizyty na okręcie w kolejności: przedstawiciela najwyższych władz cywilnych, przedstawiciela najwyższych władz wojskowych morskich, przedstawiciela najwyższych władz wojskowych, przedstawiciela dyplomatycznego własnego kraju¹⁾. Precyzuje to instrukcja normująca postępowanie w stosunku do władz obcego państwa przy odwiedzaniu portów zagranicznych przez O. O. R. P. i zespoły O. O. R. P. oraz normująca wzajemny stosunek pomiędzy dowódcami morskimi a przedstawicielami dyplomatycznymi i konsularnymi, która zatwierdzona została w dniu 17 grudnia 1931 r. przez Ministra Spraw Zagranicznych i Ministra Spraw Wojskowych. Paragrafy 13 i 14 teje instrukcji brzmią następująco:

§ 13. Po złożeniu wizyty przedstawicielowi dyplomatycznemu względnie konsularnemu R. P. dowódca składa wizyty urzędowe władzom miejscowym w kolejności:

Najwyższe władze cywilne,

Najwyższe władze morskie (rezydujące na lądzie),

Najwyższe władze wojskowe

Przy wizytach pod a) towarzyszy dowódcy przedstawiciel dyplomatyczny R. P. lub jego zastępca, względnie przedstawiciel konsularny. W razie wyznaczenia przez przedstawiciela dyplomatycznego zastępcy, ten ostatni musi być w stopniu co najmniej równym z dowódcą. Przy wizytach pod b) i c) – attaché wojskowy, a jeżeli takowego niema, to przedstawiciel dyplomatyczny lub wyznaczony przez niego urzędnik, dobrze zaznajomiony z wyższymi władzami. Wizyty władzom morskim na okrętach – dowódca składa sam według odnośnych przepisów Regulaminu Morskiego. Na życzenie przedstawiciela dyplomatycznego RP, może być złożona wizyta grzecznościowa na przykład: Dziekanowi Korpusu Dyplomatycznego, biskupowi, zasłużonemu działaczowi,

wielkiemu przyjacielowi Polski itp. W tych wypadkach wizyta składana jest bez broni.

§ 14. Na każdą wizytę cudzoziemcom musi nastąpić rewizyta w ciągu 24 godzin w formie:

Rewizyty osobistej,

Rewizyty przez zastępcę,

Nadesłanie biletów wizytowych,

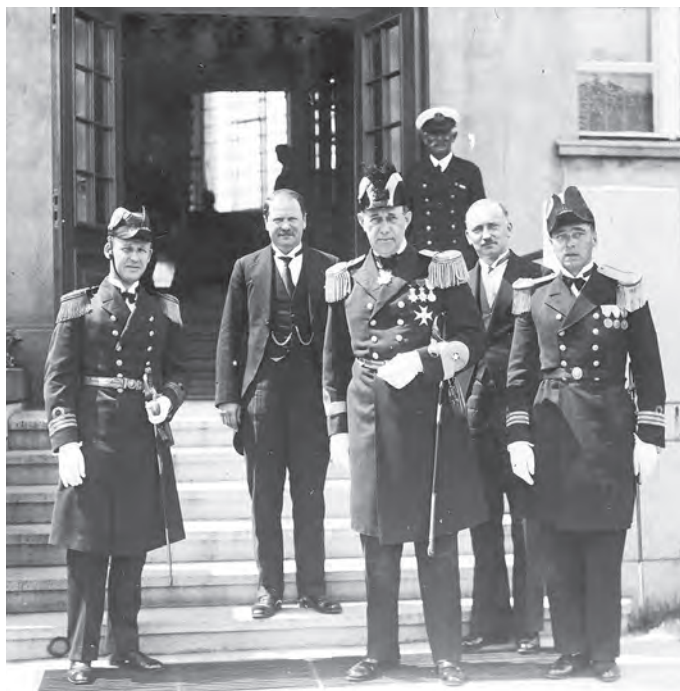
Zależnie od formy złożenia wizyty przez dowódcę oraz od wzajemnego stosunku stopnia i stanowiska dowódcy i osoby urzędowej cudzoziemskiej. W razie nie otrzymania rewizyty lub rewizyty w niewłaściwej formie względnie w niewłaściwym czasie – dowódca ORP winien oficjalnie powiadomić przedstawiciela RP w celu zażądania wyjaśnień. W tym przypadku należy traktować wizyty i rewizyty nie jako osobiste, a jako urzędowe, Tj. władza-władzy. Z tym winien się liczyć przedstawiciel dyplomatyczny RP przy układaniu wizyt. Cudzoziemskie osoby urzędowe, składające wizyty na okrętach w zagranicznych portach, są honorowane zgodnie z miejscowymi zwyczajami, lecz w możliwie ograniczonej interpretacji²⁾.

Podobnie było w porcie gdyńskim już przed wojną. W połowie lat trzydziestych ubiegłego wieku podczas odwiedzin zagranicznych okrętów w Gdyni ich dowódcy składali wizyty w odpowiedniej kolejności: Dowódcy Floty, Komisarzowi Rządu i dyrektorowi Urzędu Morskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego uczestniczył w spotkaniach z dowódcami obcych okrętów wizytujących gdyński port, a spotkania te ujęte były w oficjalnych programach. Taki stan rzeczy trwał do 1934 r. Ostatni raz dyrektor Urzędu Morskiego uwzględniony został w programie pobytu okrętów holenderskich, które gościły w Gdyni w dniach od 27 czerwca do 2 lipca 1934 r. O godzinie 8.00 oficerowie komplementacyjni i konsul holenderski Francois Giacomini spotkali okręty holenderskie przy boi „GD” przed portem gdyńskim w odległości około 1 mili morskiej od lądu. Po minięciu boi „GD” Hr. Ms. „Evertsen” oddał salut narodowy, 21 strzałów. Na salut odpowiedział ORP „Bałtyk”. Następnie Hr. Ms. „Evertsen” oddał salut fladze kontradmirała, 13 strzałów. ORP „Bałtyk” odpowiedział strzał za strzał. O godzinie 8.45 okręty holenderskie weszły do portu handlowego i przycumowały w basenie „Prezydenta” przy nabrzeżu Wilsona. Pilotował oficer komplementacyjny por. mar. Wacław Antoni Lipkowski. Pomocą przy manewrach udzielił holownik Marynarki Wojennej „Lech”. O godzinie 10.00 dowódca Hr. Ms. „Evertsen” kmdr. P. Koenraad w towarzystwie por. mar. W. A. Lipkowskiego jako oficera łącznikowego i konsula holenderskiego F. Gacominiego złożył wizyty: Dowódcy Floty, Komisarzowi

¹⁾ Szerzej na ten temat zob. E. Koczorowski, J. Koziarski, R. Pluta, *Zwyczaje i ceremoniał morski*, Gdańsk 1972, s. 75-79.

²⁾ Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej (R.S.O.), Warszawa 1932, s. 309-316. Załącznik Nr 5.



Fot. 1. Szwedzki kontradmirał Fabian Tamm (trzeci od lewej)³⁾ podczas wizyty u dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Stanisława Łęgowskiego (drugi z lewej) 28 czerwca 1933 r. Źródło: APG Oddział w Gdyni, sygn. 93/0/860



Fot. 2. Łotewski komandor Teodor Spade przed wejściem do gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni podczas składania wizyty dyrektorowi Stanisławowi Łęgowskiemu w dniu 26 lipca 1933 r. Źródło APG. Oddział Gdynia, sygn. 93/0/860

Rządu, Dyrektorowi Urzędu Morskiego. Następnie od godziny 12.30 dowódca Hr. Ms. „Evertsen” przyjął rewizyty: Dowódcy Floty kontradmirała Józefa Unruha, Komisarza Rządu Franciszka Sokoła i dyrektora Urzędu Morskiego Stanisława Łęgowskiego⁴⁾.

Podczas wcześniejszej wizyty szwedzkich pancerników obrony wybrzeża „Gustaw V” i „Drottning Victoria” w dniach 28 czerwca 1 lipca 1933 r. szwedzki kontradmirał Fabian Tamm⁵⁾ oprócz spotkań z kontradmirałem Józefem Unrugiem, honorowym konsulem szwedzkim Napoleonem Korzonem, komisarzem rządu F. Sokołem, również uczestniczył w spotkaniu z dyrektorem Urzędu Morskiego S. Łęgowskim o czym informowała prasa⁶⁾. Wyraził on wówczas ponoć zdziwienie w nieoficjalnej rozmowie co do złożenia wizyty u dyrektora Urzędu Morskiego, jako nieprzyjętej w zwyczajach międzynarodowych. Również miesiąc później podczas wizyty łotewskiej marynarki już podczas pierwszego dnia pobytu marynarzy łotewskich w Gdyni w dniu 26 lipca, dowódca kmdr. por. Teodor Spade⁷⁾ złożył wizytę zastępcy Dowódcy Floty komandorowi Stefanowi Frankowskiemu, komisarzowi rządu F. Sokołowi oraz dyrektorowi Urzędu Morskiego S. Łęgowskiemu⁸⁾.

Jednak od roku 1934 po zastrzeżeniach szwedzkiego dowódcy z 1933 r. odwiedziny u naczelnika Urzędu Morskiego nie były uwzględniane w programach wizyt okrętów obcych bander jakie przyplwały do Gdyni. Wspomniana wizyta okrętów holenderskich z czerwca 1934 r. była ostatnią podczas której w programie oficjalnie uwzględnione było spotkanie u dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Zmiana w protokole wizyt okrętów obcych bander w Gdyni, począwszy od pobytu jednostek sowieckich we wrześniu 1934 r. spowodowała spór i wymianę korespondencji pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu (MPIH) a Ministerstwem Spraw Zagranicznych (MSZ) i Ministerstwem Spraw Wojskowych (MSW). Dotyczył on protokołu wizyt okrętów wojennych w Gdyni, a konkretnie punktu w którym to dowódca obcych okrętów składał wizytę u dyrektora Urzędu Morskiego. Zwyczaj składania audiencji dyrektorowi Urzędu Morskiego został wykreślony z programów wizyt obcych bander w Gdyni od czasu pobytu eskadry sowieckiej w dniach 3-8 września 1934 r. Wówczas to dowódca sowieckiej eskadry Lew Galler⁹⁾ pierwszego dnia postoju sowieckich okrętów po spotkaniach m. in. z Dowódcą Floty kontradmirałem J. Unrugiem, Komisarzem

³⁾ Za pomoc w identyfikacji oficerów na zdjęciach dziękuje Piotrowi Czerepakowi.

⁴⁾ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), Dowództwo Floty, sygn. 300.21.588. Sprawozdanie z pobytu okrętów holenderskich Hr. MS. „Evertsen” i „K 17” w Gdyni od dnia 27. VI do dnia 2. VII. 1934 r.

⁵⁾ Fabian Tamm (1879 – 1955). Urodził się 13 listopada 1879 r. Szwedzki oficer marynarki wojennej, pełnił wiele ważnych funkcji i stanowisk. W 1901 r. został podporucznikiem, a sześć lat później awansował na porucznika. Attache morski Szwecji w Berlinie i Kopenhadze. Od 1921 do 1925 r. był szefem Królewskiej Szwedzkiej Akademii Marynarki Wojennej. W 1927 r. awansował do stopnia kapitana, a od 1933 r. był w stopniu wiceadmirała. W latach 1939-1945 pełnił funkcję szefa szwedzkiej marynarki wojennej. Zmarł 4 października 1955 r. (zob. <http://runeberg.org/vemarvem/sthlm45/0870.html>, odczyt 23. 12. 2020).

⁶⁾ Przyjazd Floty Szwedzkiej do Gdyni, „Wiadomości Portu Gdynińskiego”, 1933 nr 7, s. 39; Pancerniki szwedzkie w Gdyni, „Dziennik Białostocki”, 1933 z dn. 29 czerwca; Na Święto Morza do Gdyni przybędzie w gościnę flota wojenna Szwecji, „Dzień Bydgoski”, 1933 nr 141, z dn. 23 czerwca, s. 3.

⁷⁾ Teodor Spade (1891–1970). Oficer łotewskiej marynarki wojennej. Urodził się 7 marca 1891 r. w Ventspils. Uczestniczył w I wojnie światowej. Absolwent szkoły oficerskiej w Petersburgu. Służył w rosyjskiej Flocie Czarnomorskiej, flocie Ukraińskiej Republiki Ludowej i flocie Republiki Gruzji. W 1920 r. powrócił na Łotwę. Ukończył w 1928 r. Akademię Marynarki Wojennej w Paryżu. W 1938 r. awansował do stopnia admirała i został dowódcą łotewskiej marynarki wojennej. Po zajęciu Łotwy przez ZSRR został aresztowany i deportowany na wschód. Do Łotwy już nie powrócił. Zmarł w 25 lipca 1970 r. w mieście Termirtau w Kazachstanie (zob. http://www.karamuzejs.lv/lv/Izstades/generali/admiralis_SpadeTeodors.aspx, odczyt 05. 01. 2021).

⁸⁾ Wizyta łotewskiej marynarki wojennej w Gdyni, „Kurjer Warszawski”, 1933 nr 205, s. 4, z dn. 27 lipca.

⁹⁾ Lew Galler (1883 – 1950). Urodził się 29 listopada 1883 r. w Petersburgu. Służył na okrętach Floty Bałtyckiej. Podczas I wojny światowej był oficerem na okręcie liniowym Sława. Po wybuchu rewolucji październikowej przystąpił do bolszewików. W 1920 r. mianowany został szefem sztabu Floty Bałtyckiej. Pełnił funkcję szefa sztabu sił morskich ZSRR w latach 1921-1927. W marcu 1932 r. mianowany został dowódcą Floty Bałtyckiej. Od 1938 r. był na stanowisku szefa Głównego Sztabu Morskiego. W 1948 r. w wyniku represji stalinowskich został aresztowany i pozbawiony stopnia. Zmarł 12 lipca 1950 r. w Kazaniu.



Fot. 3. Grupa oficerów angielskich z niszczycieli HMS „Viceroy” i HMS „Venetia” wraz z dyrektorem Urzędu Morskiego Stanisławem Łęgowskim (pierwszy z prawej) podczas zwiedzania portu gdynińskiego 23 czerwiec 1933 r. Źródło: APG Oddział Gdynia, sygn. 93/0/860

Rządu F. Sokolem o godzinie 13.00 wysłał jedynie bilety/karty wizytowe dyrektorowi Urzędu Morskiego S. Łęgowskiemu i do kpt. ż.w. Gustawa Karola Kańskiego Kapitana Portu¹⁰⁾.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu we wrześniu 1935 r. zwróciło uwagę MSZ, że od czasu pobytu w Gdyni sowieckich okrętów wojennych zaprzestano zwyczaju składania wizyt dyrektorowi Urzędu Morskiego przez dowódców okrętów wojennych państw obcych. W Departamencie Morskim MPiH uważano, że jeśli zagraniczne okręty wojenne przybywają do Gdyni i cumują w porcie handlowym, to ich dowódcy powinni składać wizytę również dyrektorowi Urzędu Morskiego, jako przedstawicielowi resortu do którego należy władza nad portem handlowym. Zastępca dyrektora Protokołu Dyplomatycznego w MSZ Aleksander Łubieński¹¹⁾ zwrócił się z tą sprawą do Ministerstwa Spraw Wojskowych. Szef Gabinetu Ministra podpułkownik dyplomowany Adam Korwin-Sokołowski¹²⁾ zapytanie Ministerstwa przesłał w dniu 17 października 1935 r. dalej do Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie, a to zwróciło się z prośbą o opinie w tej sprawie do Dowództwa Floty na miejscu w Gdyni. Dowódca Floty kontradmirał J. Unrug w piśmie do Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie kontradmirała Jerzego Świrskiego stwierdził, że nie uważa za wskazane wprowadzenie zwyczaju składania wizyt przez dowódców zagranicznych okrętów wojennych dyrektorowi Urzędu Morskiego, jako przedstawicielowi resortu, któremu podlega port handlowy. Jest ogólnie przyjęte, że dowódca zespołu lub okrętu wojennego, przybywając do portu zagranicznego, składa wizyty na lądzie: najwyższej władzy cywilnej, najwyższej władzy morskiej rezydującej na lądzie, najwyższej władzy wojskowej. Zostało to ustalone w Regulaminie Służby na Okrętach (zał. Nr. 5) i dotychczas dowódcy zespołów i O. O. R. P. marynarki stosowali się do tych norm ogólnie przyjętych. Dowódca Floty uwa-

żał na podstawie praktyki osobistej i podległych mu dowódców, że oficerowie marynarki polskiej również nie składali wizyt cywilnym władzom portowym poza jedną wizytą u najwyższej władzy cywilnej. Podczas pobytów polskich okrętów w Sztokholmie, Leningradzie i Kopenhadze ich dowódcy nie składali wizyt władzom portowym. Kontradmirał J. Unrug zwrócił uwagę, że wprowadzenie z polskiej strony inicjatywy polegającej na składaniu wizyt w Gdyni naczelnikowi Urzędu Morskiego, która to w zwyczajach międzynarodowych nie była przyjęta, spowodowałoby każdorazową potrzebę tłumaczenia dowódcom obcych okrętów o konieczności dodatkowej wizyty. W tej sprawie J. Unrug stał na stanowisku przestrzegania utartych zwyczajów międzynarodowego ceremoniału morskiego. Uważał, że będzie niewskazane aby dowódcy obcych bander mieli obowiązek składania oficjalnej wizyty dyrektorowi Urzędu Morskiego w jego siedzibie. Szef Gabinetu Ministra Spraw Wojskowych kmdr. por. Karol Korytowski¹³⁾ przesłał 5 listopada 1935 r. do MSZ pismo, w którym przytoczył wyżej już przedstawioną argumentację Dowódcy Floty dotyczącą składania wizyt dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni przez dowódców obcych okrętów¹⁴⁾.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych nie przystało na prośbę MPiH dotyczącą wprowadzenia zmiany w protokole odnośnie audjencji u dyrektora Urzędu Morskiego przy okazji odwiedzin Gdyni przez okręty obcych bander. Zarówno MSW jak i Kierownictwo Marynarki Wojennej stały na stanowisku, że zmiana w protokole wizyt okrętów spowoduje niefortunny i niezrozumiały precedens, z którego każdorazowo trzeba będzie się tłumaczyć. Do wybuchu wojny wizyty w Urzędzie Morskim i rewizyty dyrektora Urzędu Morskiego na okrętach były wyrazem jedynie kurtuazji – często praktykowane z okazji zwiedzania gdynińskiego portu lecz nie stanowiły jednak oficjalnego punktu w programach ich pobytu.

¹⁰⁾ Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, sygn. 322/939. Program pobytu floty ZSRR w Polsce.

¹¹⁾ Aleksander Łubieński (1894 – 1951), mjr Wojska Polskiego, attaché wojskowy w Helsinkach 1924 – 1925, od 1933 r. w służbie w Protokole Dyplomatycznym (od 1 VIII 1935 r. zastępca dyrektora, a od 1 XII 1938 r. p.o. dyrektora Protokołu Dyplomatycznego), zob. W. Michowicz, Organizacja polskiego aparatu dyplomatycznego w latach 1918-1939, [w:] Historia dyplomacji polskiej, Tom IV 1918 – 1939, pod red. P. Lossowskiego, Warszawa 1995, s. 40; Zob. też. R. Pullat Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym, Warszawa 1998, s. 109.

¹²⁾ Adam Korwin-Sokołowski (1896 – 1979), podpułkownik dyplomowany kawalerii Wojska Polskiego, wojewoda nowogródzki. Od 26 sierpnia 1930 r. był szefem Gabinetu Ministra Spraw Wojskowych, marszałka Józefa Piłsudskiego. Obowiązki szefa gabinetu przyjął od podpułkownika dyplomowanego Józefa Becka. (Rocznik oficerski 1932, Warszawa 1932, s. 144, 429)

¹³⁾ Karol Walerian Franciszek Korytowski, ps. Karol Mora (ur. 28 stycznia 1892 w Krakowie, zm. 11 października 1966 w Londynie). W latach 1933–1939 był szefem Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie. W 1936 otrzymał awans na komandora. Z racji pełnienia przez niego funkcji szefa Sztabu KMW często uczestniczył w spotkaniach z delegowanymi do Warszawy oficerami obcych okrętów, które przybywały do Gdyni. (Czy wiesz kto to jest?, pod red. S. Łoży, Warszawa 1938, s. 364; J. Pertek, Korytowski Karol Walerian Franciszek, [w:] Polski Słownik Biograficzny, T. XIV, s. 152-153; Kadry morskie Rzeczypospolitej, Tom II, Polska Marynarka Wojenna, cz. I Korpus oficerów 1918-1947, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 363.)

¹⁴⁾ CAW, Dowództwo Floty, sygn. 300.21.588. Korespondencja pomiędzy MPiH, MSZ, Dowódcą Floty w Gdyni a Szefem Sztabu Kierownictwa Marynarki w Warszawie.

Sytuacje takie zdarzały się już wcześniej. Przykładowo w dniu 23 czerwca 1933 r. podczas pobytu angielskich niszczycieli HMS „Viceroy” i HMS „Venetia” grupa starszych oficerów zwiedzała chłodnię, łuszczarnię, olejarnię oraz wszystkie baseny portowe i urządzenia przeładunkowe na holowniku „Ursus” w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego, który udzielał gościom wszelkich wyjaśnień¹⁵⁾. Podobnie było podczas pobytu okrętów lotewskich w Gdyni w ostatnich dniach lipca 1933 r. Wówczas to dyrektor S. Łęgowski również odbył przejażdżkę po porcie z oficerami lotewskiej marynarki¹⁶⁾. Odstąpienia od oficjalnych zapisów i ustaleń w Regulaminie Morskim z okazji wizyt okrętów obcych bander zdarzały się w Gdyni częściej. Ówczesny ppor. mar. Borys Karnicki wspomina że dla osób z wyjątkową pozycją i wpływami można było zmienić system salutów armatnich jakie oddawano by oddać honory osobom przewidzianym w Regulaminie. Taka sytuacja miała miejsce podczas wspomnianej już wizyty okrętów szwedzkich na przełomie czerwca i lipca 1933 r. Zgodnie z przyjętymi zasadami ambasadorowi przysługiwał salut armatni złożony z 19 strzałów, ministrowi pełnomocnemu z 17, chargé d'affaires z 13, konsulowi generalnemu danego kraju z 11, a konsulowi z siedmiu¹⁷⁾. Konsulowi honorowemu Szwedzkiemu N. Korzonowi¹⁸⁾ i konsulowi honorowemu Danii Tadeuszowi Byczkowskiemu¹⁹⁾ saluty się nie należały. Konsulowie honorowi nie mieli immunitetu dyplomatycznego, jedynie na swych pojazdach mogli zamieszczać skrót CC (Corps Consulaire). Napoleon Korzon był jednak jedynym w Gdyni konsulem honorowym generalnym i uważał siebie za osobistość, która ma pozycję i wpływ²⁰⁾. Podczas wystawnego przyjęcia urządzonego dla oficerów szwedzkich, które zgromadziło całą ówczesną śmietankę towarzyską Gdyni nie brakowało niczego oprócz salutów armatniego dla konsula N. Korzona. Ten jednak został oddany, gdyż drogą dyplomatyczną nakłoniono do tego stronę szwedzką. Król szwedzki Gustaw V zezwolił by pancernik obrony wybrzeża „Drottning Victoria” oddał na cześć szwedzkiego konsula honorowego N. Korzona pięć strzałów. Z kolei podczas wizyt duńskich okrętów, konsul tego państwa w Wolnym Mieście Gdańsku Herald Koch²¹⁾ odstąpił swój salut dla T. Byczkowskiego²²⁾.

Od czasu wizyty okrętów sowieckich w Gdyni z września 1934 r. dyrektor Urzędu Morskiego oraz kapitan portu otrzymywali jedynie karty wizytowe z możliwością złożenia wizyty na okręcie. Zwyczaj ten przyjął się i był praktykowany w latach późniejszych o czym informowała prasa np. 22 sierpnia 1935 r. podczas wizyty niemieckiego krążownika „Königsberg” w dniach 22-25 sierpnia²³⁾. Podobnie było rok później 3 lipca 1936 r., gdy do Gdyni przyplęły okręty fińskiej marynarki²⁴⁾. Dyrektor Urzędu Morskiego uczestniczył ewentualnie w licznych spotkaniach, bankietach i rautach dla oficerów i marynarzy z obcych okrętów jakie organizowano w Gdyni przez dowództwo floty czy też władze miejskie.

BIBLIOGRAFIA

Źródła:

1. Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Zespół Ministerstwo Spraw Zagranicznych, sygn. 322/939.
2. Centralne Archiwum Wojskowe w Rembertowie. Zespół Dowództwo Floty, sygn. 300.21.588.
3. Archiwum Państwowe w Gdańsku. Oddział w Gdyni. Zespół Gdańskiego Urzędu Morskiego 1926-1976, sygn. 93/0/860.

Źródła drukowane:

1. *Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej (R.S.O.)*, Warszawa 1932.
2. *Rocznik oficerski 1932*, Warszawa 1932.
3. *Czy wiesz kto to jest?*, pod red. S. Łoży, Warszawa 1938.

Prasa:

1. „Dzień Bydgoski”, 1933 nr 141, s. 3, z dn. 23 czerwca.
2. „Dziennik Białostocki”, 1933 z dn. 29 czerwca
3. „Gazeta Gdańska”, 1936 nr 151, s. 3, z dn. 4 lipca.
4. „Gazeta Polska: pismo codzienne”, 1935 nr 233, s. 2, z dn. 23 sierpnia.
5. „Kurjer Warszawski”, 1933 nr 205, s. 4, z dn. 27 lipca.
6. „Nowiny Codzienne”, 1935 nr 194, s. 1, z dn. 24 sierpnia.
7. „Polska Zbrojna”, 1936 nr 181, s. 1, z dn. 4 lipca.
8. „Przegląd Morski”, 1936 z. 89.
9. „Wiadomości Portu Gdynińskiego”, 1933 nr. 7, 8.

Wspomnienia

1. Darski S., *W służbie żeglugi*, Gdańsk 1978.
2. Karnicki B., *Marynarski worek wspomnień*, Warszawa 1987.

Opracowania

1. *Byczkowski-Topór Tadeusz Lucjan*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, red. M. Sokołowska, Gdynia 2006, s. 90.
2. Koczorowski E., Koziarski J., Pluta R., *Zwyczaje i ceremoniał morski*, Gdańsk 1972.
3. *Korzon Napoleon*, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, red. M. Sokołowska, Gdynia 2006, s. 357.
4. *Korytowski Karol Walerian Franciszek*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, Tom II, *Polska Marynarka Wojenna, cz. I Korpus oficerów 1918-1947*, pod red. J. K. Sawickiego, Gdynia 1996, s. 363.
5. *Michowicz W., Organizacja polskiego aparatu dyplomatycznego w latach 1918-1939*, [w:]
6. *Historia dyplomacji polskiej, Tom IV 1918 - 1939*, pod red. P. Łossowskiego, Warszawa 1995.
7. Pertek J., *Korytowski Karol Walerian Franciszek*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, T. XIV, s. 152-153.
8. Pullat R., *Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym*, Warszawa 1998.

Strony internetowe

1. <http://sopocianie.muzeumsopotu.pl/relacja/harald-koch-relacja>, [odczyt 22. 12. 2020].
2. <http://runeberg.org/vemarvem/sthlm45/0870.html> [odczyt 23. 12. 2020].
3. http://www.karamuzejs.lv/lv/Izstades/generali/admiralis_SpadeTeodors.aspx [odczyt 05. 01. 2021].

¹⁵⁾ Kontorpedowce angielskie w Gdyni, „Wiadomości Portu Gdynińskiego”, 1933 nr 7, s. 39.

¹⁶⁾ Flota lotewska w Gdyni, „Wiadomości Portu Gdynińskiego”, 1933 z. 8, s. 35.

¹⁷⁾ Regulamin służby na okrętach Rzeczypospolitej..., s. 313.

¹⁸⁾ Napoleon Korzon ur. 29 stycznia 1885 r. w Homlu. Należał do wpływowych przedstawicieli żeglugi polskiej. Był dyrektorem zarządu przedsiębiorstwa żeglugo-wego, maklerskiego i spedycyjnego „Polskarob” w Gdyni, członkiem Rady Portu w Gdyni i prezesem Rady Interesantów Portu. Piastował też funkcję konsula generalnego Szwecji. Po wojnie pozostał na emigracji. Zmarł w Londynie. (Encyklopedia Gdyni..., s. 357).

¹⁹⁾ Tadeusz Lucjan Byczkowski-Topór ur. 15 maja 1892 r. w Piotrkowie Trybunalskim. Od 1922 do 1927 zastępca Towarzystwa Eksportowego w Belgii. W 1928 r. kierownik Warszawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdyni. Przed wojną był m. in. członkiem Magistratu i wiceprezesem Rady Interesantów Portu. Pełnił też funkcję konsula honorowego królestwa Danii i Islandii. Po wojnie pozostał na emigracji. (Encyklopedia Gdyni..., s. 90).

²⁰⁾ S. Darski, *W służbie żeglugi*, Gdańsk 1978, s. 79.

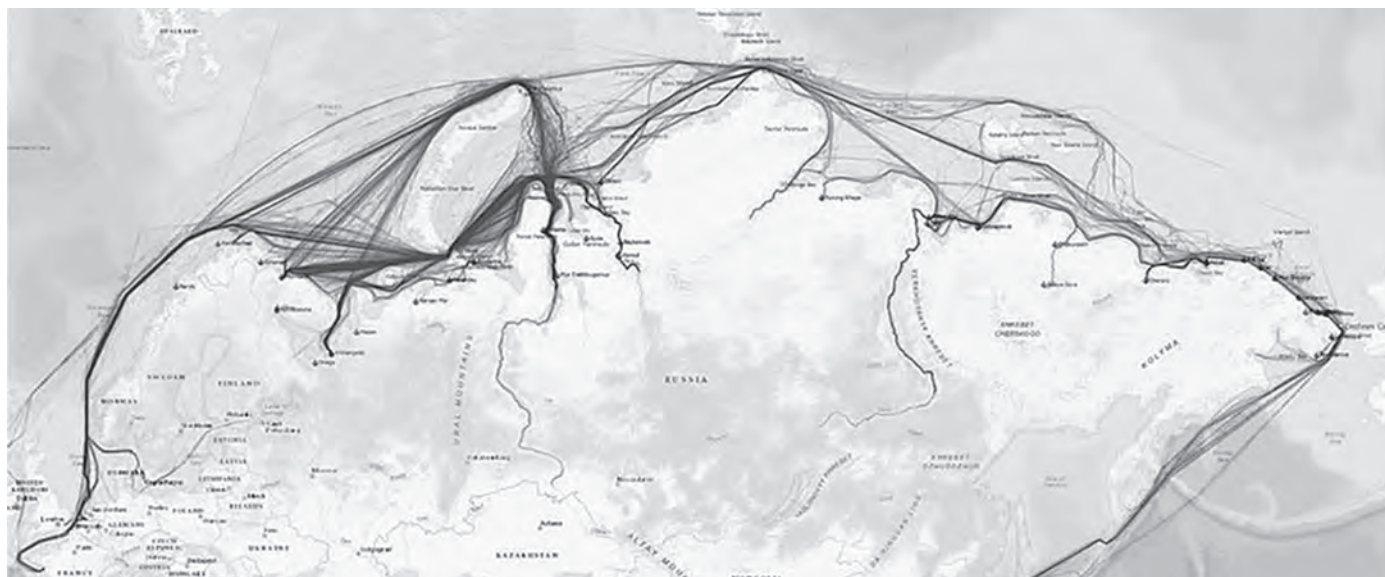
²¹⁾ Herald Koch ur. 20 września 1878 r. w Kopenhadze. W latach 1922-1936 pełnił funkcję konsula generalnego Królestwa Danii w WMG. Od 1925 r. był też dziekanem korpusu konsularnego w WMG. Mieszkał w Sopocie, tam też zmarł 5 lipca 1936 r. (zob. <http://sopocianie.muzeumsopotu.pl/relacja/harald-koch-relacja>, odczyt 22. 12. 2020).

²²⁾ B. Karnicki, *Marynarski worek wspomnień*, Warszawa 1987, s. 14-15.

²³⁾ Wizyta krążownika niemieckiego w Gdyni, „Gazeta Polska: pismo codzienne”, 1935 nr 233, s. 2, z dn. 23 sierpnia; Krążownik „Königsberg” rewizytuje polską flotę, „Nowiny Codzienne”, 1935 nr 194, z dn. 24 sierpnia, s. 1; Dział Kronika, „Przegląd Morski”, 1935 nr 78, s. 735.

²⁴⁾ Okręty fińskie przybyły do Gdyni, „Gazeta Gdańska”, 1936 nr 151, z dn. 4 lipca, s. 3; Dział Kronika, „Przegląd Morski”, 1936 z. 89, s. 648; Wizyta floty fińskiej w Gdyni, „Polska Zbrojna”, 1936 nr 181, s. 1, z dn. 4 lipca.

Nowy Jedwabny Szlak i Północna Droga Morska szansą dla rozwoju polskich portów



Wielkość obrotów handlowych między Chinami a krajami leżącymi na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku (Belt and Road Initiative) osiągnęła w 2019 r. 1,3 bln dol. podało chińskie Ministerstwo Handlu. Import Polski z Chin 125 mld zł, a w 2020 r. około 140 mld zł. W 2020 r. Północną Drogą Morską w transzycie przepłynęły 64 statki, w 2019 r. – 37 jednostek, a w 2018 – 27 statków. Kanał Sueski dziennie pokonuje około 500 jednostek. Czy wobec tego Północna Droga Morska może stanowić alternatywę dla szlaków handlowych prowadzących przez Pacyfik, Ocean Indyjski i Morze Śródziemne?

Do Gdyni docierają rekordowe dostawy elementów farm wiatrowych z Chin. Część z nich płynie Północną Drogą Morską. Wymiana handlowa Polski z Chinami systematycznie rośnie. Korzystają na niej głównie polskie terminale kontenerowe.

Blokada Kanału Sueskiego stanowi sygnał, że należy rozwijać alternatywne warianty strategicznych morskich szlaków transportu morskiego. Dla Polski i krajów Europy Środkowej Północna Droga Morska, wiodąca przez rosyjską Arktykę może być dodatkowym szlakiem transportowym. Przez polskie porty można zainicjować tranzyt towarów z Chin do rynków położonych wzdłuż Europejskiego Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

NOWY JEDWABNY SZLAK DOCIERA DO POLSKI

Stale bezpośrednie połączenia oceaniczne z portami Chin zapewnia DCT Gdańsk. W Gdyńskich terminalach kontenerowych w pierwszych 2 miesiącach podaż kontenerów wzrosła o około 10%. To między innymi efekt rozwiniętych kontaktów handlowych z Chinami. To między innymi efekt tego, że w pierwszych dwóch miesiącach br. handel zagraniczny Chin wzrósł o 32,2%.

Belt and Road Initiative (BRI – Inicjatywa „Pasa i Szlaku”) to kilka najaktywniejszych morskich i lądowych szlaków z Azji do Europy, które „zahaczają” również o Afrykę i Bliski Wschód. Ma on swój początek w czołowych portach Chin, a na Bałtyku kończy swoją drogę w terminalach kontenerowych polskich portów Zatoki Gdańskiej. Pandemia tylko na krótko spowolniła aktywność na połączeniach morskich i lądowych. Już w pierwszym kwartale 2020 r. obroty handlowe między Chinami a partnerami wspólno-

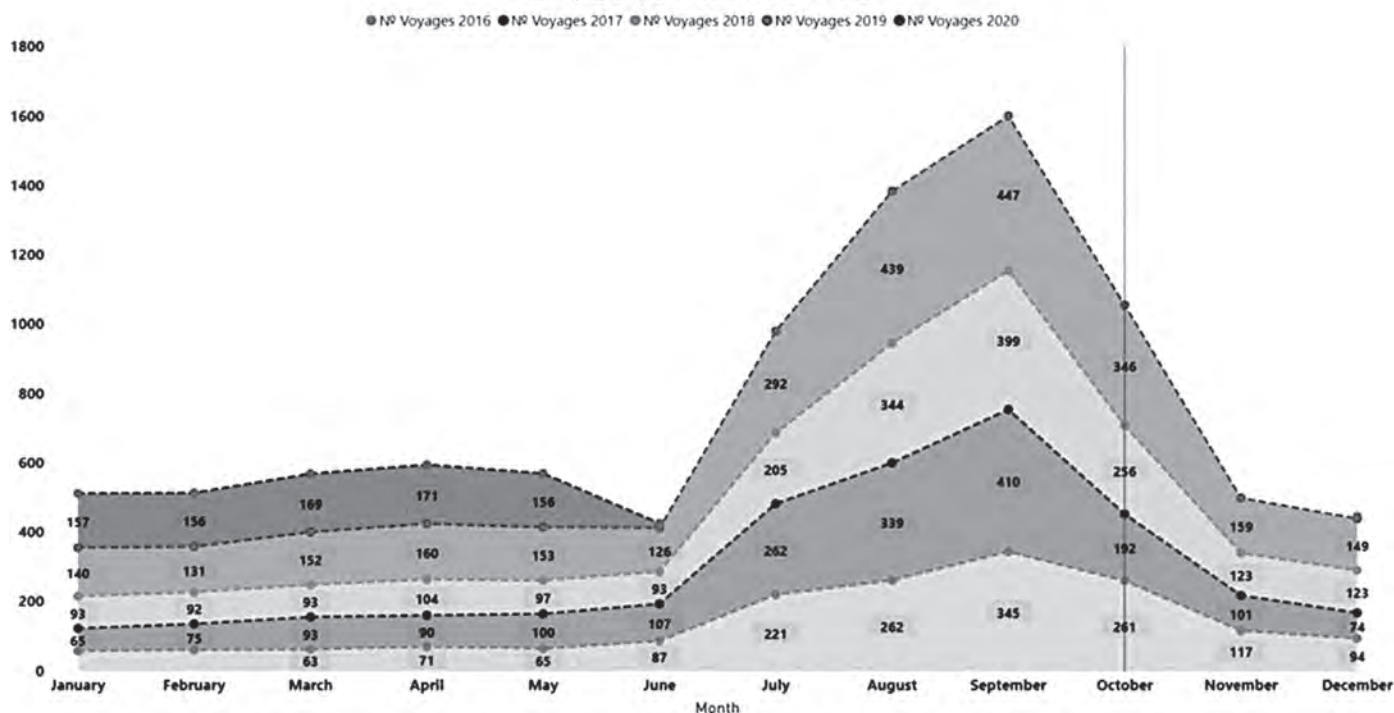
rzącymi projekt „Pas i szlak” wzrosły o 3,2% rok do roku, a bezpośrednie inwestycje wzrosły o 11,7% - informowała Liu Guangyuan z Ambasady Chińskiej Republiki Ludowej w Polsce. Rośnie tempo wymiany handlowej w między krajami współpracującymi w ramach Nowego Jedwabnego szlaku. W 2019 r. wielkość handlu towarami między Chinami a partnerami w ramach inicjatywy BRI przekroczyła 1,3 bln USD. Mimo pandemii w 2020 r. chińskie obroty w wymiarze międzynarodowym wzrosły o 1,8% - poinformował minister handlu Wang Wentao na „Central Economic Work Conference” zorganizowanej w Pekinie przez rząd chiński w grudniu 2020 r. Ostatecznie w 2020 r. po przyspieszeniu w ostatnim kwartale eksport wzrósł o 3,6%, a wymiana handlowa zwiększyła się o 1,9%. „Przez cały rok 2020 eksport wzrósł o 3,6% do 2,59 biliona dol. Import wzrósł o 6,5% do 203,75 miliardów dolarów w grudniu, a za cały rok spadł o 1,1% do 2,06 biliona dol. – podał Li Kuiwen z Generalnej Administracji Celnej. Jednak szczególnego podkreślenia wymaga fakt, że w pierwszych dwóch miesiącach br. handel zagraniczny Chin wzrósł o 32,2% r/r do 5,44 biliona juanów (837,3 mld dol.).

POLSKIE PORTY NA JEDWABNYM SZLAKU

Istotną rolę w tym, że na nasz rynek docierają w ramach BRI towary z Chin odgrywają polskie porty w Gdyni i Gdańsku. Głębokowodny terminal kontenerowy DCT Gdańsk łączy z rynkiem chińskim statki największych operatorów liniowych skupionych w dwóch porozumień żeglugowych. Jeden z nich to Alliance 2M, który tworzą armatorzy Maersk Line (AE10) i MSC (SILK) wraz z Hamburg Süd (NERA 6) oraz Hapag-Lloyd (FE8). W aliansie OCEAN, połączenia liniowe z Chinami zapewniają CMA-CGM (FAL5), COSCO (AEU1), EVERGREEN (NE1) oraz OOCL (LL1). Do terminali kontenerowych w Gdyni kontenery z Chin, wypełnione elektroniką, sprzętem AGD, wyrobami tekstylnymi i innymi dobrami, docierają statkami MSC oraz feederami z portów Morza Północnego. Z Chin do Polski przez nasze terminale docierają również elementy farm wiatrowych.

W 2018 r. wymiana handlowa między Chinami a krajami usytuowanymi na Nowym Jedwabnym Szlaku (BRI) wzrosła o 16,3%.

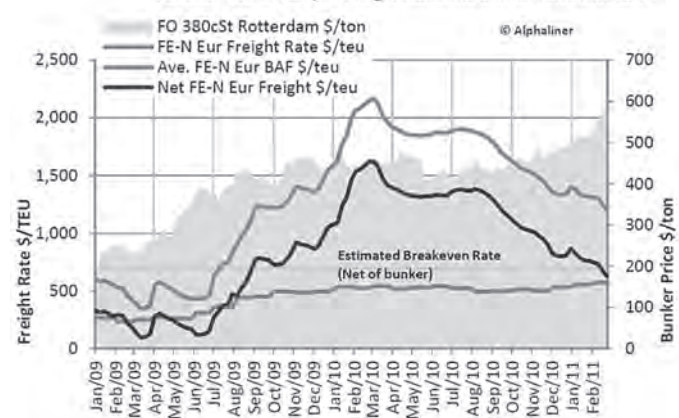
№ Voyages per month 2016 - 2020



Bunker price and BAF on the FE-North Europe trade : 2000-2011



Far East - North Europe : Freight Rates and Bunker Price 2009-2011



i rosła w tempie szybszym o 3,7% niż wymiana handlowa Chin w 2018 r. W 2019 r. odnotowano wzrost około 6%, a w 2020 r. przyrosty były na poziomie przekraczającym 3%. Można więc szacować, że w 2021 r. wartość wymiany handlowej z krajami współpracującymi w ramach BRI osiągnie 1,4 bln dol.

IMPORT PRZEBIJA EKSPORT

Wymiana handlowa Polski z Chinami w 2020 r. przekroczyła 32,6 mld dol. Nasz eksport towarów i usług do Chin w ubr. osiągnął wartość 4,4 mld dol. (w 2018 r. 3,6 mld dol.) – wynika z danych Generalnej Administracji Celnej ChRL. Natomiast import w 2020 r. wyniósł około 27,2 mld dol. (21,1 mld dol. w 2019) – podaje GUS w informacji z lutego br. W ten sposób Chiny znalazły się na drugim miejscu po Niemczech (wartość importu 56 mld dol. Z Chin importujemy towary o wartości łącznej odpowiadającej importowi z Włoch, Rosji i Niderlandów. W 2017 r. nasz eksport do ChRL przekroczył wartość 2,3 mld dol., a import 27 mld dol., podczas gdy w 2016 r. – odpowiednio 1,9 mld dol. oraz około 24 mld dol. – informuje GUS.

Przedsiębiorcy z Chin znajdują się w czołówce dostawców towarów do Polski (około 9,5% udziału w polskim rynku), zaraz po firmach z Niemiec (około 27%), a przed importem z Niderlandów (6,1%) i Włoch (5%). Polska importuje z Chin głównie towary przemysłowe. Przeważają artykuły wysoko przetworzone. Natomiast znaczną część polskiego eksportu na rynek chiński stanowią towary nisko przetworzone, co świadczy o luce innowacyjnej między naszymi gospodarkami. „Podpisałem dwa dokumenty bilateralne z Generalną Administracją Celną ChRL określające warunki eksportu do ChRL kolejnych grup polskich produktów: mąki oraz produktów mlecznych z przeznaczeniem na pasze” – poinformował w lutym br. minister rolnictwa i rozwoju wsi Grzegorz Puda. Do Chin eksportujemy również wieprzowinę, kurczaki, puch i pierze. Wartościowo największy udział w polskim eksporcie do Chin ma miedź i wyroby z miedzi. Dobrze gdyby były to wyroby przetworzone o wysokim poziomie innowacji.

Rynek polski kreuje popyt na chińskie telefony i urządzenia do sieci telefonicznych, a także komputery, odbiorniki radiowe i telewizory, aparaty fotograficzne, urządzenia techniczne oraz części dla przemysłu i na rynek detaliczny. Łączna ich wartość szacowana jest na około 15 mld dol. Za ponad 1,5 mld dol. kupujemy w Chinach zabawki, za około 2 mld dol. – odzież i wyroby z dzianin, za ponad 1 mld dol. meble. Drobne narzędzia dla majsterkowiczów, urządze-

nia elektryczne i pomiarowe, a także części i wyposażenia samochodów można znaleźć na półkach sklepowych wielu marketów. Wydajemy na nie corocznie równowartość ponad 1 mln dol.

TRANSPORT MORSKI I ŻEGLARZE NA PÓŁNOCNYM SZLAKU

W 2020 r. Północną Drogą Morską, między portami rosyjskimi i w handlu międzynarodowym przewieziono łącznie 33 mln t. towarów. Natomiast wzdłuż arktycznych granic Rosji, w tranzycie przewieziono statkami około 1,3 mln t towarów – podał w marcu 2021 r. Wiaczesław V. Ruksza, zastępca dyrektora ROSATOM i dyrektor Dyrekcji Północnej Drogi Morskiej (NSR) w ROSATOM. Statystycy NSR podają, że w 2019 r. w tranzycie przewieziono północnymi szlakami morskimi prawie 680 tys. t, a w 2020 r. już około 1,3 mln t towarów.

Miesięcznie w tym rejonie rejsy odbywa około 160 statków. Na przykład w styczniu było to 160 jednostek, a w lutym br. 157 statków. Dominowały zbiornikowce LNG (łącznie 84 jednostki) oraz statki z ropy naftową (81 statków). W 2020 r. z tego rejonu wykonano 254 rejsy zbiornikowcami LNG. Najwięcej do Belgii (62 dostawy) i Francji (58). W 2020 r. liczba dostaw LNG z portu Sabetta utrzymała się na tym samym poziomie co w 2019 r. Łączna liczba transportów zarówno LNG, jak i kondensatu w okresie żeglugi zimowej była większa niż w okresie letnim. Najwcześniejszy rejs z Sabetty wykonany został 18 maja przez „Christophe de Margerie”. Natomiast ostatni rejs odbył „Nikolay Zubov” 6 grudnia ubr. Mimo klasy lodowej obie jednostki wymagały asysty lodolamaczy. Głównym adresatem dostaw produktów gazowych z Jamału jest Europa.

Przed 3 lata prezydent Władimir Putin zapowiadał w Dumie, że „wolumen towarów przewożonych Północną Drogą Morską wzrośnie w 2025 roku do 80 mln ton rocznie i podkreślił wówczas, że szlak ten będzie kluczowy dla rozwoju arktycznego regionu Rosji oraz Dalekiego Wschodu. W latach 2010-2019 trasę tę pokonywały w tranzycie głównie zbiornikowce i masowce. W 2019 r. dużą część tranzytu stanowiła ropa naftowa (ponad 300 tys. t) oraz ruda żelaza (ponad 150 tys. t). W 2020 r. masowce przewiozły Północną Drogą Morską ponad 1 mln t rudy żelaza. Dla porównania, w 2014 r. trasę północną pokonały 53 jednostki handlowe (w tym 31 w tranzycie), a w 2013 r. w tranzycie przepłynęło między Europą a Azją 71 statków towarowych - wyliczyli eksperci NSR Information Office. Wtedy wydano 614 zezwoleń na przejście wzdłuż północnych wybrzeży Federacji Rosyjskiej, w tej liczbie było 109 statków było pod obcą banderą.

Trasę tę znali żeglarze już 500 lat temu. Po 150 latach od ostatniego rejsu żaglowca, w 2020 r. trasę północną pokonał największy żaglowiec świata STS Siedow. Rejs zaplanowano z Władywostoku do Kaliningradu. To ponad 8300 mil. W sierpniu ten czterosmasztowy bark wyruszył z Władywostoku. Na trasie zaplanowano Pietropawłowsk Kamczacki, Egwiekinot, Pewiek, port LNG Sabetta oraz Murmańsk. Na Morzu Łaptiewów statek pływał tylko pod żaglami. Pływanie na żaglach ostatni raz miało miejsce w Arktyce około 150 lat temu – stwierdził w czasie rejsu starszy nawigator kpt. Dmitrij Korneev. Jednym z zadań rejsu było zwrócenie uwagi społeczności światowej na potrzebę ostrożnego i racjonalnego wykorzystania Arktyki. Na poważnie żegluga zaczęła się na początku lat 30., kiedy na połączenia między portami wprowadzono parowce. Nawet latem pływały tu jednostki wspomagane silnymi lodolamaczami. Ocieplenie klimatu sprawiło, że poprawiły się warunki pływania i wydłużył się okres bezpiecznej żeglugi.

KONKURENCJA CZY UZUPEŁNIENIE

Droga Północna od dłuższego czasu promowana jest jako alternatywne połączenie portów Morza Północnego z portami azjatyckimi Pacyfiku. Już w czasie konferencji Barents Summit w Kirkenes w czerwcu 2013 r. premier Dmitrij Miedwediew stwierdził, że tą trasą można przewieźć co najmniej 10 mln t ładunków. W czasach ZSRR trasę tę wykorzystywano intensywnie. Szczyt przewozów odnotowano w 1987 r., kiedy 331 statków przewiozło 6,58 mln t, wykonując 1306 podróży - wynika z danych Arctic and Antarctic Research (Instytutu Badań Arktyki i Antarktydy) w St. Petersburgu.

W przypadku dobrej organizacji ruchu, trasa arktyczna faktycznie stanowić może uzupełnienie serwisów do portów Morza Północnego i Bałtyckiego korzystających z przejścia przez Morze Czerwone i Kanał Sueski. Jest to rozwiązanie istotne, jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że porty europejskie Morza Śródziemnego promują się jako korzystniejsze połączenie z Azją. Poszukujący oszczędności armatorzy z uwagą analizują więc to znacznie krótszą trasę.

Z Rotterdamu do Szanghaju trzeba przepłynąć, Drogą Północną, ponad 8 tys. mil, przez Kanał Sueski - ponad 10,5 tys. mil, wokół Przylądka Dobrej Nadziei - około 13,8 tys. mil, a do koreańskiego Pusan (odpowiednio) - około 7,7 tys., ponad 10,7 tys. oraz ponad 14 tys. mil. Wadą Północnej Drogi Morskiej jest sezonowa dostępność i ograniczenie wielkości jednostek ją pokonujących. Niedogodnością jest również konieczność posiadania przez statki wzmocnionych kadłubów i klasy lodowej lub arktycznej (wzmocniony kadłub).

W rejonie Cieśnin Sannikowa oraz Dymitra Łaptiewa głębokości notowane są do 14 m. Zakłada się, że przez te cieśniny oraz przez Morze Łaptiewa będą mogły przepływać jednostki do 50 tys. nośności lub kontenerowce o pojemności do 4500 TEU. W 2014 r. szlak przecierał nawet 100-tysięcznik LNGC Arctic Aurora, który przetransportował prawie 67 tys. t LNG z portu Futtsu w Japonii do Hammerfest w Norwegii. W 2019 r. zbiornikowiec pokonał trasę z balastem 113 tys. t, a w 2020 r. masowiec z ładunkiem 105 tys. t.

WNIOSKI

Trasa Północna nie będzie jednak stanowić konkurencji dla połączenia przez pogłębiony i poszerzony Kanał Sueski, przez który mogą już przepływać 400-metrowe (60 m szerokości) mega kontenerowce 20 tys. TEU. Natomiast na pewno będzie wykorzystywana przez jednostki mniejsze, szczególnie do przewozu ładunków masowych płynnych i suchych. Żegluga pod Polarną Gwiazdą, a właściwie pod polarnym słońcem ma więc przyszłość. Trzeba jednak mieć świadomość, że mimo kurczenia się pokrywy lodowej, nie będzie stanowić znaczącej konkurencji dla utartych szlaków morskich między Azją a Europą. Dla polskich portów jest to szansa na dodatkowe dostawy towarów bezpośrednio na rynek polski oraz rozwój tranzytu na Nowym Jedwabnym Szlaku do rynków Europy Środkowej i Zachodniej.

Z porównania importu z eksportem widać wyraźnie, że z Chin do Polski dociera od wielu lat więcej kontenerów pełnych, które do Chin wracają często puste. Na pełnych kontenerach korzystają w coraz większym stopniu polskie terminale kontenerowe, spedytory, firmy agencyjne oraz instytucje finansowe i firmy ubezpieczeniowe, urzędy celne i podatkowe, a w efekcie budżet państwa. Gdyby udało się doprowadzić do zmniejszenia deficytu w handlu Polski z Chinami, skorzystałby wszyscy działający po obu stronach Jedwabnego Szlaku. Dziś głównym beneficjentem są terminale kontenerowe działające w polskich portach.

*Tekst: Marek Grzybowski,
Mapy: CHNL, Nord University, Centre for High North Logistics,
Business School, Norway, Fridtjof Nansen Institute, Norway*

Marek Dziewicki
Wiesław Piotrkowski

Precyzyjne pozycjonowanie na Zalewie Wiślanym

W styczniu 2021 Urząd Morski w Gdyni (UMG) zakończył prace związane z uruchomieniem systemu pozycjonowania przy pomocy RTK GNSS akwenu Zalewu Wiślanego (Real Time Kinematic). Celem pracy było wytworzenie i uruchomienie systemu dokładnego pozycjonowania na potrzeby pomiarów hydrograficznych i po-

W Tabeli 1 podano współrzędne geograficzne stacji oraz parametry anten nadawczych. Dzięki zaprojektowanej i wdrożonej logice przepływu danych, każda ze stacji emitujących poprawki RTK w paśmie UHF zachowuje ten sam punkt odniesienia – stacji RS Frombork, czyli w systemie odniesienia ETRF89, [1].

Tabela 1. Rozmieszczenie stacji nadawczych RTK na Zalewie Wiślanym

Lp.	Nazwa	Szerokość geograficzna (WGS84)	Długość geograficzna (WGS84)	Wys. anteny n.p.w. [m]	Częstotliwość kanału UHF [MHz]	Azymut promieniowania anteny/szer. wiązki [°]	Moc wyjściowa [W]
1.	Oddział Techniczny w Elblągu	54°10,36' N	019°23,24' E	30	448,4125	360°	10
2.	LM Krynica Morska	54°23,15' N	019°27,05' E	50	448,3250	193/90°	1
3.	Bosmanat Frombork	54°21,62' N	019°40,60' E	10	448,3750	260/90°	1

głębiarskich na Zalewie Wiślanym. Na zlecenie UMG prace były realizowane przez firmę Enamor SA z Gdyni. To nowatorskie zadanie o wysokich wymaganiach niezawodności spełnia instalacja systemu G-BAS (Ground Based Augmentation System), służącego do pozycjonowania obiektów w oparciu o technikę DGNSS, [3]. Zrealizowany system posiada parametry użytkowe do zastosowań w pracach hydrograficznych oraz związanych z oznakowaniem nawigacyjnym lub prowadzeniem prac inżynierskich na w/w akwenu, a w dalszej perspektywie system RTK Zalew może służyć do nawigacji precyzyjnej i pilotażu statków na drodze wodnej Gdynia – Gdańsk – Elbląg. Jest on kompatybilny technicznie z już działającym od roku 2018 systemem RTK na Zatoce Gdańskiej. Uzyskane wysokie dokładności określania pozycji oraz ciągłość emisji wskazują, że system może być wykorzystywany również do prowadzenia nawigacji na obszarze Zalewu Wiślanego [4], jak też w przyszłości może posłużyć automatyzacji nawigacji platform autonomicznych w regionie. To zastosowanie wymagałoby funkcji integrity, której aktualny system nie posiada, [7].

Uruchomiony system RTK Zalew składa się z:

- jednej stacji referencyjnej RTK GNSS zlokalizowanej w Fromborku,
- trzech stacji nadawczych poprawek RTK: we Fromborku, w Krynicy Morskiej, oraz w Elblągu.

Stacja referencyjna RS RTK jest zbudowana w oparciu o wielosystemowy odbiornik sygnałów GNSS (GPS, Glonass, Galileo) z wykorzystaniem pomiarów fazowych i generujący poprawki RTK w systemie odniesienia ETRF89. Poprawki są nadawane na różnych częstotliwościach w paśmie UHF z użyciem otwartego kodu RTCM SC104 wersja 3.1. Przy prędkości modulacji w eterze 9600 bd, częstość powtarzania pakietów poprawek każdej stacji wynosi około 1 s.

Sygnały RTK w eterze są monitorowane przez odbiornik w Tolkmicku, który sprawdza ich jakość i dostępność. Uzyskiwane dokładności pozycji statycznej są rzędu kilku centymetrów przy poziomie ufności 95%. Całość systemu jest sterowana z serwera danych z aplikacją centralną, zlokalizowanego w Urzędzie Morskim w Gdyni.

Na rysunku 1 pokazano rozmieszczenie w/w urządzeń na mapie korzystając z istniejących obiektów UMG wokół Zalewu Wiślanego.



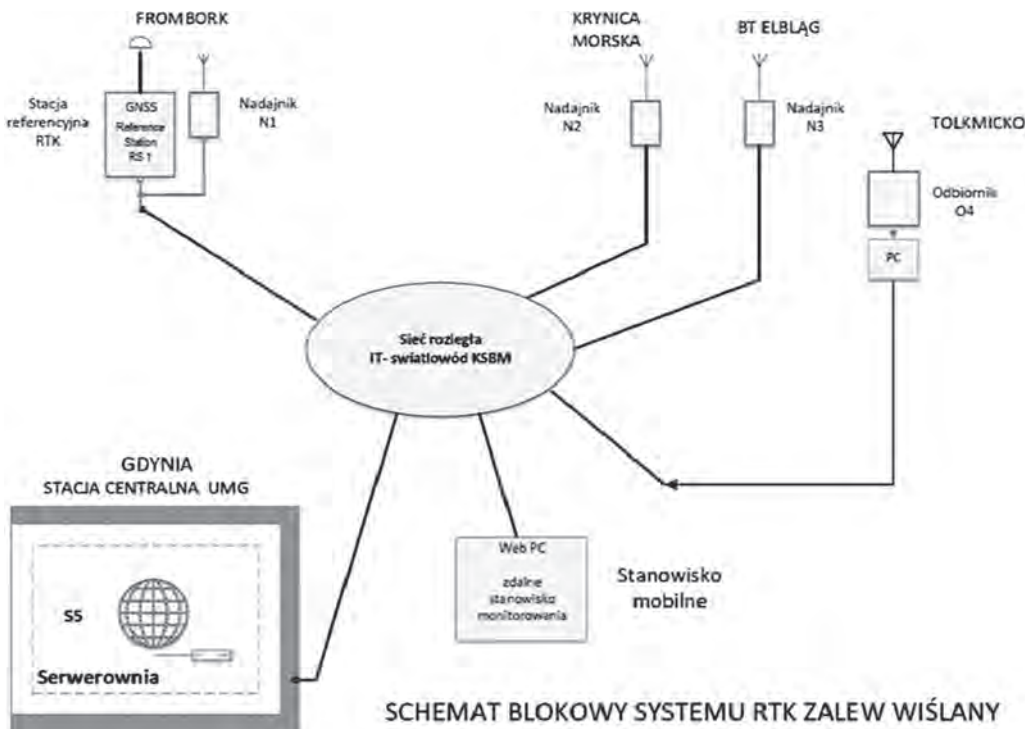
Rys. 1. Schematyczne rozmieszczenie stacji systemu RTK Zalew

Rozmieszczenie stacji nadawczych oraz dobór rozwiązań technicznych (anteny kierunkowe) w rejonie zapewnia pokrycie sygnałami RTK całości akwenu, wraz z drogą wodną Gdańsk – Elbląg. Poprzedzono to analizą propagacyjną z uwzględnieniem przewodności podłoża i wzniesień terenu wykonaną przez Państwowy Instytut Łączności w Warszawie, Zakład Systemów w Gdańsku, [5].

Serwer Centralny systemu Zalew znajduje się w Kapitanacie Portu Gdynia, gdzie jest tworzona baza danych oraz uruchomione jest oprogramowanie kontrolne stacji referencyjnej i stacji monitorującej oraz sterujące emisją sygnałów radiowych poszczególnych stacji nadawczych – schemat blokowy Rys. 2.

Całość systemu RTK Zalew zarządzana jest zdalnie poprzez sieć IT z wykorzystaniem struktury sieci światłowodowej powstałej wzdłuż wybrzeża polskiego na potrzeby systemu KSBM (Krajowy System Bezpieczeństwa Żeglugi).

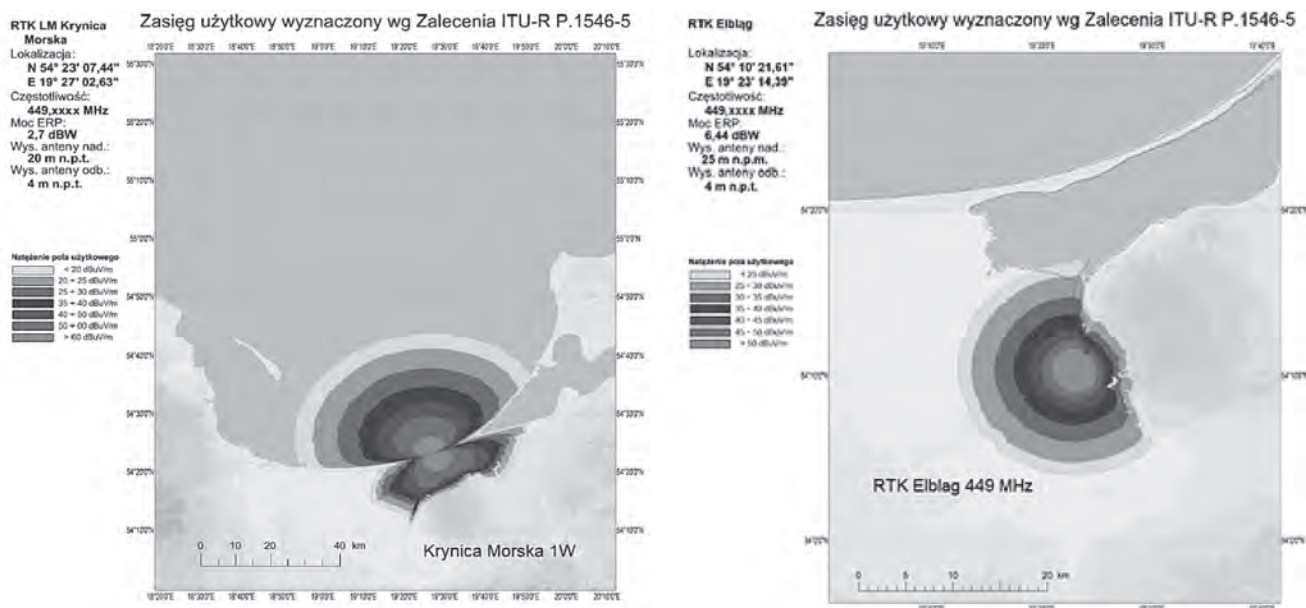
Na nowopowstałym maszcie w Elblągu (30m n.p.t.) poprowadzono tor antenowy stacji bazowej RTK, dzięki czemu znaczącej poprawie uległ zasięg pracy tej stacji obejmując obszar Portu Elbląg i wód Zalewu.



SCHEMAT BLOKOWY SYSTEMU RTK ZALEW WIŚLANY

Rys. 2. Schemat blokowy składników systemu RTK

Stacja referencyjna RTK (bazowa) – RS1 RTK, lokalizacja Frombork; N1 – nadajnik stacji RS RTK, Frombork; N2 – nadajnik Krynica Morska; N3 – nadajnik baza techniczna BT Elbląg; O4 – odbiornik kontrolny sygnału UHF w eterze, Tolkmicko; PC – mikrokomputer sterujący stacją monitorującej; S5 – Stacja Centralna kontroli systemu RTK Zalew, serwer w Gdyni; Web PC – stacja mobilna użytkownika systemu, lokalizacja dowolna



Rys. 3. Przykłady analizy zasięgów RTK na Zalewie Wiślanym – projekty Państwowego Instytutu Łączności Oddział w Gdańsku

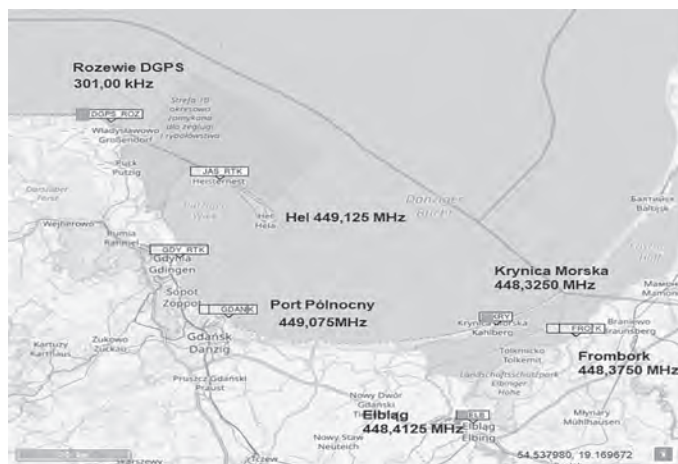
W efekcie prowadzonych uzgodnień funkcjonalnych związanych z wytworzeniem otwartej aplikacji, uzyskano unifikację rozwiązania programowego i zintegrowano w centrum sterowania w Gdyni nadzór trzech systemów radionawigacyjnych: DGPS – PL, RTK Zatoka Gdańska, system RTK Zalew.

Tym samym parametry trzech systemów mogą być monitorowane przez jedno rozwiązanie programowe prezentowane na zbiorczym ekranie operatora – Rys. 4 oraz Rys. 5.

WNIOSKI

Zgodnie z rekomendacją IALA do zabezpieczenia operacji hydrograficznych lub nawigacji na akwenach ograniczonych wyko-

rzystywany jest system RTK. System radiowy RTK Zalew zapewnia ciągle wyznaczanie dynamicznej pozycji geograficznej na poziomie decymetrów, a przy wyznaczeniach statycznych – nawet kilku centymetrów. Wprawdzie nie zakończono badań zasięgowych, ale przyjęto, że obszar jego działania będzie ograniczony do zasięgu 20-40 km od stacji referencyjnej. System RTK GNSS jako taki, nie ma certyfikacji morskiej, dlatego statki towarowe nie są wyposażone standardowo w odbiorniki sygnałów RTK, poza jednostkami badawczymi bądź hydrograficznymi. Na świecie istnieją porty, jak: Amsterdam, Gdynia lub Świnoujście, gdzie lokalny system RTK spełnia rolę systemu pilotowego.



Rys. 4. Zobrazowanie obiektów RTK i DGPS objętych programem monitorowania zdalnego

LITERATURA

1. Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej, Dz. Ust. RP Poz. 888 z 14/05/2018r, w sprawie minimalnych wymagań dla pomiarów hydrograficznych.
2. IMO Resolution A.915(22) – “Revised Maritime Policy and Requirements for a Future Global Navigation Satellite System (GNSS)”
3. IALA Guideline G1127, ”Systems and Services For High Accuracy Positioning And Ranging”, (10/2017)
4. Opracowanie „Konceptja elektronicznego wspomagania nawigacji na drodze wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, ProNav Sp. z o.o., 2018r,
5. Bronk K. i Niski R. (2018). Projekt Radiowy: System transmisji danych RTK do systemu nawigacyjnego GPS – LM Krynica Morska. Gdańsk: PIŁ.
6. Pietraszkiewicz, J. i Tycholiz, W. “LNG Tankers in Confined Waters. The Practice of Using the Instrumental Docking Ship System (Ids) Mode and Marine Gnss-Rtk Technology for

FFM Inputs (Beacon) Display all													
Name	Last available	ΔN [m]	ΔE [m]	$\Delta 2D$ [m]	ΔH [m]	Sat. in fix [#]	Pos. mode	Data age [s]	HDOP	FS [dBμV/m]	SNR [dB]	WER [%]	
DGPS_DZI<=JAR1	2021-04-23T09:43:01	-0.131	0.077	0.152	0.411	8	DGNSS	8.3	0.9	31	20.0	0.0	
DGPS_DZI<=SWIN	2021-04-23T09:43:01	0.075	0.033	0.082	0.141	9	DGNSS	8.0	0.9	46	20.0	0.0	
DGPS_ROZ<=GDAN	2021-04-23T09:43:01	-0.254	0.027	0.255	-0.209	10	DGNSS	55.6	0.8	46	20.0	0.0	
DGPS_ROZ<=JAR2	2021-04-23T09:43:01	-0.429	0.006	0.429	0.663	10	DGNSS	55.6	0.8	36	22.0	0.0	

Signal in Air Display all													
Name	Last available	Delay [s]	RSSI [dBm]	Noise [dBm]	SNR [dB]	BER [%]	Radio status	Freq. [Mhz]	Bitrate [bps]	Radio origin ID	Radio message types		
ELB<=TOLK1	2021-04-23T09:42:57	-	-118.00	-118.00	0	-	Frequency bet	448.41250	9600	-	-		
FRO<=TOLK2	2021-04-23T09:53:42	0.35	-98.67	-116.00	19.33	0.00	Data decoding	448.37500	9600	1004(1),1006(15),1008(7),1012(1),1013(15),1033(7),123			
KRY<=TOLK3	2021-04-23T10:08:27	0.41	-54.00	-116.00	54	0.00	Data decoding	448.32500	9600	3	1004(1),1006(15),1008(7),1012(1),101		

RAIM Display all													
Name	Last available	ΔN [m]	ΔE [m]	$\Delta 2D$ [m]	ΔH [m]	Sat. in fix [#]	Pos. mode	Data age [s]	HDOP	ΔN exp. [m]	ΔE exp. [m]	ΔH exp. [m]	
FRO_RTK	2021-04-23T09:43:01	-0.907	0.346	0.971	2.885	16	Standalone	-	0.7	0.44	0.27	1.67	
GOA_RTK	2021-04-23T09:43:01	-0.670	-0.293	0.731	1.859	16	Standalone	-	0.7	0.41	0.24	1.49	
GDY_RTK	2021-04-23T09:43:01	-0.001	-0.024	0.024	-0.006	13	RTK Fix	1.0	0.8	-0.11	-0.12	0.30	
JAS_RTK	2021-04-23T09:43:01	-0.447	-0.845	0.956	2.016	16	Standalone	-	0.7	0.48	0.27	1.74	

Others Display all		
Name	Last available	
RTK_ZALEW	2021-04-23T09:42:42	

Rys. 5. Ekran operatora systemu RTK Zalew zawiera podstawowe informacje z 3 systemów pozycjonowania

Uzyskane dokładności pozycji systemu RTK Zalew na poziomie kilku centymetrów oraz dostępność świadczonego serwisu lepsza niż 99% kwalifikuje go do w/w zastosowań. Ze względu na krótki czas od uruchomienia oraz ograniczenia wynikające z pandemii COVID19 nie zakończono w pełni prób zasięgowych sygnałów poszczególnych stacji nadawczych oraz długookresowych badań statystycznych dokładności pozycji.

ZAŁĄCZNIKI:



Fot. 1. Antena stacji referencyjnej RTK GNSS na kapitanacie we Fromborku



Fot. 2. Radiomodem komunikacyjny UHF stacji BT Elbląg

Mgr inż. Marek Dziewicki (UMG ON)
Kpt. ż.w. dr inż. Wiesław Piotrzkowski (UMG DUM)

Andrzej Małkiewicz
Wiesław Piotrkowski

Nowa droga wodna

Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską składa się z Portu Osłonowego zlokalizowanego na Mierzei Wiślanej jest obecnie jednym z najciekawszych projektów inżynierskich realizowanych w Polsce. Czas przeznaczony na realizację projektu wynosi 32 miesiące, a przy jego wykonaniu pracuje codziennie 400 osób.

Inwestycja obejmuje budowę Falochronu Wschodniego, Falochronu Zachodniego, obudowę brzegu w formie wygaszacza fal oraz Nabrzeża Postojowego i Połączeniowego. Dalej Port Osłonowy sąsiaduje z Kanałem Żeglugowym, który w części południowej przechodzi w tor wodny na Zalewie Wiślanym. Kanał żeglugowy o łącznej długości 1526 m tworzą nabrzeża wyznaczające stanowisko „północne” usytuowane między Portem Osłonowym a śluzą; śluza oraz stanowisko oczekiwania „południowe”, wyznaczone przez nabrzeża usytuowane między śluzą a Zalewem Wiślanym.

W obszarze śluzy wybudowane zostaną dwa mosty obrotowe z projektowym czasem otwarcia/zamknięcia wynoszącym 2 minuty. Rozpiętość przęseł mostów będzie wynosiła aż 40 metrów. Światło pod obiektami zapewni możliwość przepłynięcia mniejszych jednostek bez konieczności każdorazowego zamykania. Bardzo ciekawym elementem inwestycji jest również budowa sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym, która ma pełnić funkcję

docelowego siedliska ptaków. Wyspa będzie zlokalizowana w zachodniej części Zalewu Wiślanego w odległości ca. 1,65 km od brzegu Mierzei Wiślanej. Całkowita powierzchnia wyspy wyniesie aż 180 ha mierząc po zewnętrznej krawędzi na poziomie istniejącego dna. Konstrukcja utworzona zostanie poprzez pograżenie ścianek zewnętrznych grobli tworzących elipsę o wymiarze 1923 m i 1186 m.

FALOCHRON WSCHODNI DŁUGOŚCI 1014 MB

Na odcinku nasadowym, nadbudowa falochronu będzie wykonana w formie żelbetowego murku oporowego posadowionego bezpośrednio na narzucie. Zakończenie falochronu od strony lądu (opaska brzegowa) wykonane zostanie w formie analogicznej – z zastosowaniem narzutu i murku oporowego.

Konstrukcja falochronu składa się z prefabrykowanej nadbudowy żelbetowej posadowionej na konstrukcji narzutowej ułożonej na geowłókninie. Nadbudowa w formie płyty z parapetem o zmiennej wysokości, zależnej od falowania na jakie narażony będzie określony odcinek budowl. Płytę poziomą nadbudowy zaprojektowano jako składającą się z połączonych ze sobą w miejscu wbudowania prefabrykatów, które razem będą stanowić kolejne sekcje. Ściana parapetów wykonywana jest monolitycznie.



Zarys powstającej na Zalewie Wiślanym wyspy. Fot. NDI/Besix



Pierwszy most obrotowy oddany do użytku 25 czerwca 2021 r. Fot. Cezary Spigarski

FALOCHRON ZACHODNI DŁUGOŚCI 568 MB

Na odcinku nasadowym, konstrukcja została przewidziana jako ścianka szczelna z oczepem żelbetowym, podzielona na 11 sekcji o długości do 24 m. Korona ścianki szczelnej będzie uchwycona kleściami z 2 ceowników 180 mm.

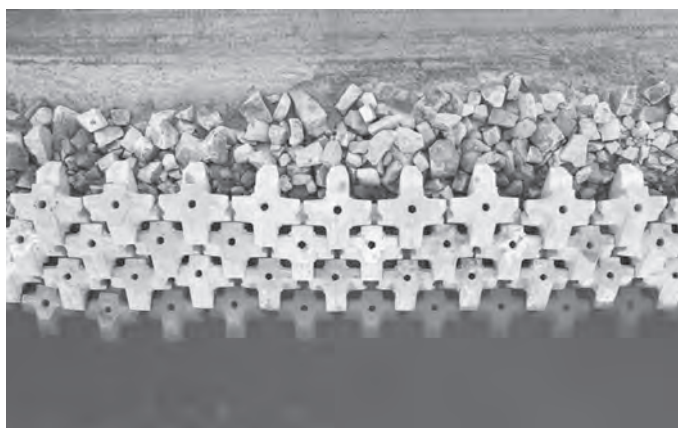
Na odcinku zasadniczym, konstrukcja została przewidziana, jako układ dwóch ścianek szczelnych połączonych ściągamami i zwieńczonych oczepami żelbetowymi. Konstrukcja grodzy opisana została w oddzielnym rozdziale dotyczącym części podwodnej. Po stronie wschodniej ścianka szczelna zwieńczona oczepem prostokątnym, a po stronie zachodniej parapetem. Połączenie między oczepami stanowi płyta żelbetowa.

Od strony morza falochron zakończony głowicą z żelbetową nadbudową posadowioną na stalowej pałociance i stalowych pałach rurowych. Przestrzeń między ściankami wypełniona będzie gruntem niespoistym zagęszczonym.

Jednym z najciekawszych elementów wykorzystanych przy realizacji inwestycji jest zastosowanie prefabrykatów - Xbloc i XblocPlus oferowane przez Delta Marine Consultants. Służący do umacniania falochronów Xbloc oraz XblocPlus to element, który na budowie hydrotechnicznej w Polsce pojawia się po raz pierwszy, a po raz drugi w Europie. Przy budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską po raz pierwszy na świecie jest wbudowany również pod wodą.



Jednostki Xbloc i XblocPlus. Na zdjęciu poniżej układanie pod wodą.
Fot. NDI/Besix



Przy realizacji inwestycji zostanie wykorzystanych ok. 10.000 XblocPlus, do produkcji których zostanie zużyte 21.000 m³ betonu klasy C35/45, bez wykorzystania stali zbrojeniowej. Xbloki wzmocnią konstrukcję falochronów po stronie wschodniej i zachodniej o długości odpowiednio 900 m i 300 m. Bloki mają masę od 2,34 do 9,6 tony każdy, i są dostępne w trzech różnych rozmiarach: 1 m³, 3 m³ i 4 m³.

Konstrukcje falochronów składają się z żelbetowej nadbudowy posadowionej na koronie grodzy. Grodza jest obsypana rdzeniem

z kamienia, na którym układane są kolejne warstwy narzutów, ostatnia warstwa (ochronna), wzmacniająca konstrukcję falochronów będzie wykonana przy użyciu bloków Xbloc.

Stopień skomplikowania procesu wbudowania prefabrykatów jest niższy niż w przypadku rozwiązania pierwotnego. Jednostki są umieszczane na predefiniowanych współrzędnych, które są dostarczane przez DMC. Ta siatka jest połączeniem w połowie cegły, więc każda jednostka jest umieszczana między 2 jednostkami w rzędzie poniżej i przykryta 2 jednostkami w rzędzie leżącym powyżej. W ten sposób bloki uzyskują stabilność dzięki zażębieniu się z otaczającymi je jednostkami na zboczu. Jednostki XblocPlus są umieszczane z regularnymi orientacjami.

Jednostki XblocPlus są umieszczane za pomocą chwytaka, który jest wkładany do otworu w urządzeniu. Może to zrobić operator koparki bez konieczności korzystania z ratowników na zewnątrz falochronu.

W przypadku podwodnego umieszczania Xbloców często stosuje się wskazówki nurków lub umieszczanie za pomocą echoskopu, który jest przymocowany do koparki lub dźwigu gąsienicowego. Dzięki echoskopowi operator może zobaczyć urządzenie w nosidle wraz z otaczającymi go jednostkami, co ułatwia umieszczenie go pod wodą.

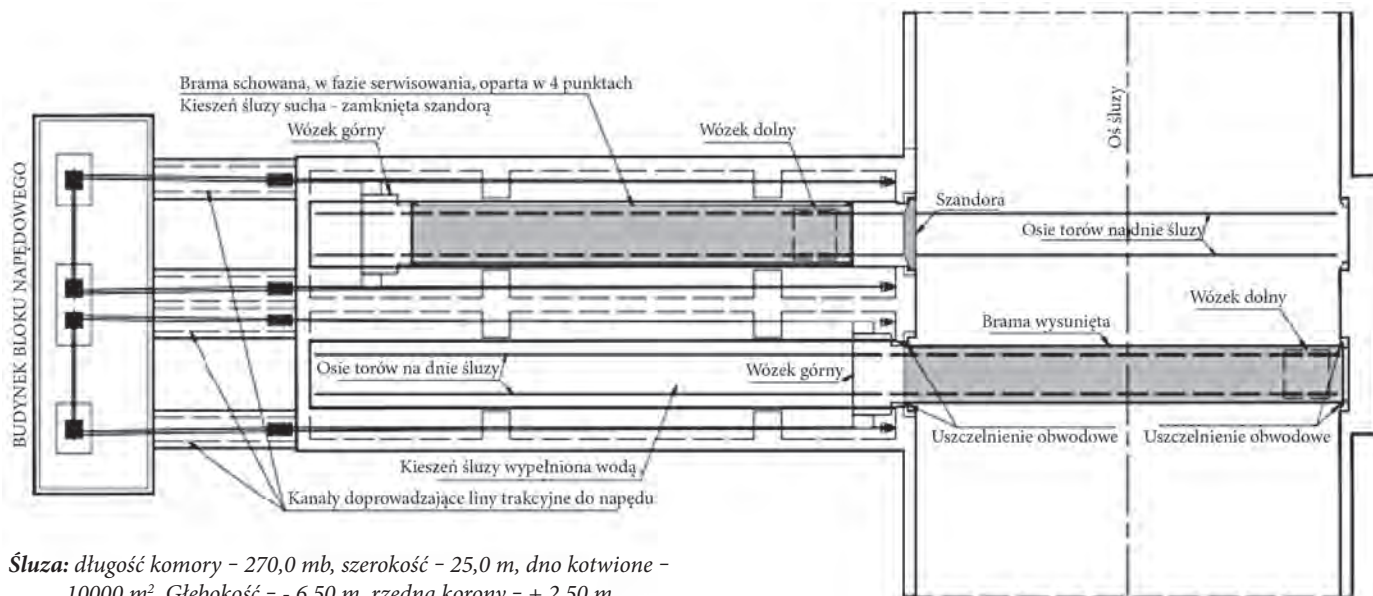
Wybrane rozwiązanie zastosowania betonowych bloków Xbloc i XblocPlus daje szereg korzyści zarówno na etapie realizacji, jak i na etapie eksploatacji.

Korzyści na etapie realizacji:

- zmniejszenie ilości prefabrykatów w stosunku do rozwiązania pierwotnego, co jest równoznaczne ze zmniejszeniem uciążliwości w zakresie produkcji i dostaw na Teren Budowy;
- niski stopień skomplikowania procesu wbudowania prefabrykatów, co wiąże się ze zwiększeniem poziomu bezpieczeństwa, sprawnością prac, skróceniem czasu realizacji oraz zminimalizowaniem ryzyka wpływu niekorzystnych warunków pogodowych;
- regularny i symetryczny kształt prefabrykatów pozwala na magazynowanie większej ilości materiału (podniesienie poziomu sprawności), przy równoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa przechowywania i wbudowywania – dodatkowo dochodzi do zmniejszenia ryzyka ew. zaburzenia łańcucha dostaw, ze względu na niestabilną sytuację na rynku, w związku m.in. z pandemią COVID-19;
- mniejsze zużycie betonu na jednostkę powierzchni, co powoduje, że proponowane rozwiązanie jest bardziej przyjazne dla środowiska, tj. wiąże się z mniejszą emisją dwutlenku węgla do atmosfery, w stosunku do rozwiązania pierwotnego;
- skrócenie czasu montażu (wbudowania) elementów oraz zmniejszenie stopnia skomplikowania tego procesu;
- znaczne zwiększenie poziomu estetyki w zakresie wyglądu warstwy narzutowej wykonanej z prefabrykowanych elementów betonowych typu XblocPlus w stosunku do elementów przewidzianych w rozwiązaniu pierwotnym.

Korzyści na etapie eksploatacji:

- zmniejszenie ryzyka uszkodzenia falochronu w wyniku działania fal morskich już na etapie budowy, a co za tym idzie – znaczne zwiększenie poziomu bezpieczeństwa;
- dobór nowatorskiego rozwiązania w zakresie kształtu prefabrykatów bezpośrednio przekłada się na znaczną poprawę parametrów hydrodynamicznych;
- zwiększenie stabilności konstrukcji wraz z ochroną przed falowaniem dla jednostek operujących przy nabrzeżu przeładunkowym;
- poprzez zastosowanie prefabrykatów typu Xbloc i XblocPlus uzyskuje się optymalne pokrycie skarpy narzutu kamiennego,



Śluza: długość komory - 270,0 mb, szerokość - 25,0 m, dno kotwione - 10000 m², Głębokość - - 6,50 m, rzędna korony - + 2,50 m



Śluza. Fot. Cezary Spigarski

co ma wpływ na zwiększenie jakości, trwałości całej konstrukcji falochronu;

- łatwiejsze układanie i ew. wymiana prefabrykatów w stosunku do rozwiązania pierwotnego;
- proponowane materiały są produktami ekologicznymi, przyjaznymi środowisku, estetycznymi, co sprzyja zasiedlaniu się fauny morskiej;
- zdolność całkowitego pokrycia rdzenia kamiennego i zabezpieczenie przed wybieraniem przez fale drobnych frakcji kamienia hydrotechnicznego;
- odporność na zmiany klimatyczne- XblocPlus ma wbudowaną odporność na wyższe fale, która jest nieporównywalna z żadnym innym rozwiązaniem opancerzenia. Badania pokazują, że jednostka XblocPlus zapewnia ochronę bez uszkodzeń dla fal do 200% projektowanej wysokości fali.

ŚLUZA

Śluza o konstrukcji dokowej ukształtowana jest w postaci komory o długości 270 m i szerokości 25 m. Po obu stronach komory występują tzw. głowy śluzy, o podobnej konstrukcji. Zamknięcie śluzy przyjęto poprzez dwie bramy. Dno, zarówno w komorze śluzy, jak i w głowach i wnękach bram, przewidziano do wykonania jako monolityczne kotwione palami CFA co zapewni stateczność i bezpieczeństwo konstrukcji z uwagi na działanie wyporu wody przy braku wody w komorze. Śluzę oraz wnęki bram kształtują ścianki szczelne. Ścianki są obetonowane w głównej części śluzy. W pobliżu północnej bramy zlokalizowano monolityczne studnie kablowe umożliwiające przejście kabli przez śluzę.

*mgr inż. Andrzej Małkiewicz – Urząd Morski w Gdyni, WRI
kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski – Urząd Morski w Gdyni, DUM
Zdjęcia: NDI/Besix, Cezary Spigarski*

Daniel Duda

Duże statki na Bałtyk

Dnia 29 kwietnia 1969 roku nowym Ministrem Żeglugi zostaje absolwent Państwowej Szkoły Morskiej Wydziału Mechanicznego w Gdyni (1950 r.) – mgr inż. Jerzy Szopa z dyplomem mechanika okrętowego trzeciej klasy. Od dnia 1.08.1969 r. funkcję dyrektora generalnego Ministerstwa Żeglugi pełnił absolwent Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie kpt. ż.w. mgr Romuald Pietraszek, który z dniem 5 listopada 1969 r. został podsekretarzem stanu. Obaj to kompetentni i niespokojni ministrowie, którzy widzieli Polskę naprawdę Morską i nie szczędzili wysiłku w tym kierunku.

Wszelkie prace należało wykonywać na „wczoraj”, w czym nigdy obaj Ministrowie nie widzieli jakiegokolwiek przeszkody. Mysł – wykonanie to naczelną dewiza! Gwarantowali pracę na pełne 24 godziny na dobę! Ale była satysfakcja, że wykonywano coś wielkiego dla Polski – Polski Morskiej.

Pełniłem wówczas obowiązki dziekana Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni i wykonywałem wiele różnych czynności; należało zająć się studentami, poszukiwaniem kadry, ciągłym szukaniem pomieszczeń, sal wykładowych, budową laboratoriów, a byli także jeszcze słuchacze Państwowej Szkoły Morskiej. Kończyłem wówczas wraz z młodym asystentem, porucznikiem żeglugi małej Eugeniuszem Kazaneckim, w przyszłości dziekanem tego wydziału (którego zabrałem na Wydział odchodząc z Kapitanatu Portu Gdynia), tłumaczenie wydane przez IMCO „Podręcznika poszukiwania i ratowania statków handlowych”. Oprócz tego byłem w Izbie Morskiej delegatem Ministra. Postawiłem sobie za cel, uregulowanie praktyk studenckich, budowę wielu pracowni, laboratoriów, ciągle ulepszanie programów, rozwiązywanie problemów z kadrami itd. Między innymi czyniłem wysiłki by przygotować program kursu dowodzenia dużymi statkami, ale jakoś tak widziałem wykonanie tego zadania w terminie nieco późniejszym. Był to trudny problem, sam musiałem się wiele nauczyć, bowiem tutaj dodatkowo chodziło o bezpieczne przejście przez Cieśniny Duńskie do portów polskich, powiedzmy sobie dużymi statkami. Miałem w zespole wybitne autorytety m. innymi z zakresu ratownictwa kpt. ż.w. Witolda Poinca – dwukrotnego laureata Nagrody Państwowej za ratownictwo, a ściślej usunięcie z portów, red, kotwicowisk, torów podejściowych do portów polskich setek zatopionych statków handlowych, rybackich, barrek, holowników różnych przeszkód nawigacyjnych z okresu działań wojennych, kpt. ż.w. Józefa Miłobędzkiego, mego nauczyciela z zakresu stateczności statków i manewrowania statkiem, b. kierownika Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, dowódcy wielu statków Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie, osoby o bohaterskiej przeszłości w Marynarce Wojennej (17 letni ochotnik) i Flocie Handlowej w czasie drugiej wojny światowej.

Swoje przemyślenia na temat możliwości wprowadzania dużych statków na Bałtyk, udział w pracach zespołu w Polskich Liniach Oceanicznych, gdzie zostałem powołany przez dyrektora w dniu 12 grudnia 1967 r. (znak pisma ZK/Sk), inicjującego budowę dużych statków dla Polskiej Marynarki Handlowej, zacząłem krystalizować i zawarłem je w artykule pt. „Superstatki na Bałtyku”, opublikowanym w „Tygodniku Morskim” (3 marca 1968 r.), który znalazł się na tytułowej stronie i wywołał sporo emocji.

Będąc kapitanem gdyńskiego portu w lutym 1968 r. udzieliłem redaktorowi Stefanowi Truszczyńskiemu ze „Sztandaru Młodych” wywiadu, który on zaopatrzył nazwą – „Gdynia przyjmować będzie 100-tysięczniki”, i który również został umieszczony na stronie tytułowej. W gdyńskim porcie palącym problemem było przygotowanie nabrzeża szwedzkiego do obsługi statków z ładunkami węgla

i rudy żelaza o nośności do 65.000 DWT. Odładowania statków na redzie, czy też stosowania odbojnic przy nabrzeżach musiano zaniechać, jako nieekonomiczne i niebezpieczne operacje ładunkowe. Wielu obawiało się zwiększenia ruchu pociągów towarowych do przewozu węgla i rudy, gdyż transport będzie odbywać się trasą kolejową Trójmiasta, powodując znaczną uciążliwość dla mieszkańców Gdyni, Sopotu i Gdańska. Kolejnym problemem, z którym podzieliłem się z redaktorem Stefanem Truszczyńskim były plany budowy specjalnej bazy przeładunku paliw płynnych (tzw. boja IMODCO) w rejonie Zatoki Puckiej koło Mecheliniek, gdzie resort chemii wykonał już część lądową tej bazy do przyjmowania ropy z dużych zbiornikowców. Cenzura zamazała kilka wierszy tego tekstu. Dla mnie było jasnym, że musimy również przyjmować wielkie zbiornikowce, celem obniżenia kosztów eksploatacyjnych.

W lutym 1970 r. w trakcie przerwy pomiędzy wykładami na biurku znajduję notatkę (której się spodziewałem), sporządzoną przez Franciszka Wierzbickiego, dyrektora administracyjnego Wyższej Szkoły Morskiej:

„Z polecenia viceministra Pietraszka prosi o przybycie 3.02.70 r. o godz. 11.30 do MŻ na naradę na temat;

- specjalistyczne szkolenie kadry rybołówstwa,
- szkolenie kapitanów i starszych oficerów w zakresie eksploatacji i dowodzenia statkami o dużym tonażu. Narada w gabinecie ministra Pietraszka. Przywieźć książki ekonomiczne dla Ministra Pietraszka” (chodziło o książki z ekonomiki transportu morskiego).

Na naradzie, w której uczestniczyło wiele osób z Wyższych Szkół Morskich Gdyni i Szczecina, Polskiej Żeglugi Morskiej, Instytutu Morskiego w Gdańsku, Izby Morskich, Polskiego Ratownictwa Okrętowego, Portów Morskich, Urzędów Morskich Gdyni i Szczecina preferowałem postępowanie. Odniosłem wrażenie, że z postępu prac minister jest zadowolony, ale przecież są dalsze zadania i nie należy się grzebać zbyt długo, czas kończyć – tego się spodziewałem. Na naradzie harmonogram został poprawiony i przyspieszony, co obrazuje n/w pismo dyrektora Jana Brzózki z dnia 16.02.1970 r. skierowane do rektora WSM w Gdyni.

Ministerstwo Żeglugi
Departament Kadr
I Szkolnictwa Zawodowego
DKS-III-134/1/70

Obywatel Rektor
Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni
doc. dr inż. Bohdan KOWALCZYK

Zgodnie z decyzją Obywatela Ministra Żeglugi – Departament Kadr i Szkolenia Zawodowego prosi Obywatela Rektora o wydanie odpowiednich poleceń Wydziałowi Nawigacji, Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich oraz komórce zajmującej się praktykami, dotyczących wykonania prac związanych z opracowaniem locji przejścia dla dużych statków przez Duży Bełt oraz przygotowaniem programu szkoleniowego dla oficerów zatrudnionych na wielkich jednostkach PMH. W tym celu należy:

1. Oddelegować do dyspozycji zespołu prowadzącego prace hydrograficzne w rejonie cieśnin duńskich statki instrumentalne „Horyzont” i „Zenit” na okres marzec, kwiecień – do 10 maja 1970 r. z zapewnieniem udziału w tych pracach również nie-

3 marca 1968 roku

Nr 9 (510) Rok XI

Cena 3 zł

Listy do redakcji

„M/1 «Solos»”

DZIEKUJĘ za zamieszczenie mojego artykułu pt. mor...

W artykule moim zamieściłem zdanie, które mogłoby być wy-

Cena statku była faktycznie wywoka w porównaniu do...

Nie bez wpływu na cenę były także trudności w porządku...

W chwili obecnej m/1 «Solos» jest już na stanowisku...

mgr inż. TADEUSZ WOJCIK 1 Szepuł ul. Langwieska 1

„Ludzie na trosie”

W WYNIKU artykułu pt. „Ludzie na trosie” zamieszczonego w...

Podobnie podzielił Ciesielski Ryszard...

Zwrócić się do Komitetu Pracy i Związków Zawodowych...

Remonty agregatów chłodniczych do uruchomienia...

SZCZEGÓLNIJE w ostatnich latach znacząco powiększy...

Używanie pełnych rezultatów w żegludze morskiej jest ściśle uzależnione od...

Opiekunem dalej do maksymalnego obniżenia jednostki...

W 1969 r. — w porównaniu z 1968 r. — nastąpił wzrost...

W chwili obecnej zaplanowane wprowadzenia dużych statków na Bałtyk...

Przez Wielki Belt do niedawna przepływały statki o zanurzeniu...

W roku 1967 na wniosek rządów szwedzkiego i fińskiego...

(Dokończenie na str. 6)



Fot. J. Chłystowski

W drugiej dekadzie lat 60. br. młodziutki „General Sikorski” powrócił z dalekowschodniego rejsu do Gdyni...

SUPERSTATKI NA BAŁTYKU

mgr DANIEL DUDA

Kapitał portu Gdynia

zbędnej ilości studentów/słuchaczy. Kierującym powyższym zagadnieniem jest Urząd Morski w Gdyni – zastępca dyrektora kpt. ż.w. Leszek Górecki,

2. Zobowiązać Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich (Kierownikiem Studium był kpt. ż.w. inż. Wienczyśław Kon, a do pomocy miał tylko sekretarkę – D.D.) łącznie z Wydziałem Nawigacyjnym do opracowania:

- a) programu szkolenia kursowego /ramowego/ dla oficera na duże statki Polskiej Marynarki Handlowej. Termin przesłania programu do Departamentu Kadr i Szkolenia, 25 lutego 1970 r.
b) locji przejścia przez Duży Belt wielkich statków w terminie do 20 czerwca 1970 r., następnie wydanie ich drukiem w ilości ca 100 egz.,
c) instrukcji nawigacyjnej dotyczącej przejścia wielkich statków ca 100, 0 tys. DWT w rejonie cieśnin duńskich. Termin do 25 czerwca 1970 r.

Zakończenie opracowania i zatwierdzenia wszystkich materiałów szkoleniowo – programowych musi nastąpić najpóźniej

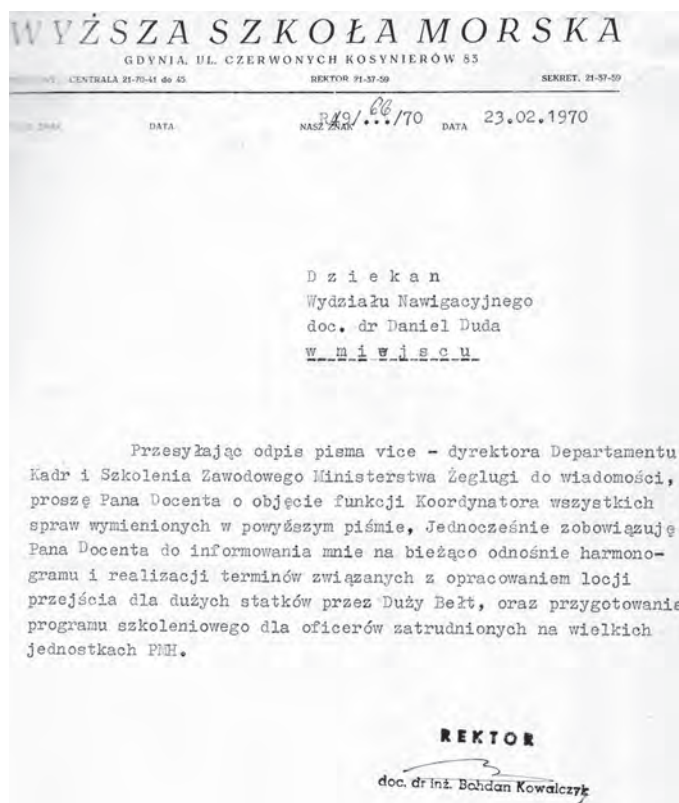
do końca miesiąca czerwca 1970 r. tak, aby w pierwszych dniach miesiąca lipca 1970 r. mógł rozpocząć się kurs dla oficerów na duże statki PMH, który zorganizuje i przeprowadzi Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie.

Zdając sobie sprawę z tego, że powyższe decyzje spowodują pewne zakłócenie w procesie szkolenia praktycznego słuchaczy szkoły – Departament Kadr i Szkolenie Zawodowe prosi Obywatela Rektora o rozważenia możliwości w okresie wyłączenia statków „Horyzont” i „Zenit” intensywniejszego wykorzystania statku „Turlejski” oraz uzyskanie pomocy w zakresie szkolenia praktycznego ze strony statków szkolnych Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

Zaznacza się równocześnie, że wszystkie materiały oraz Harmonogram prac omówionych w niniejszym piśmie znajdują się również u Obywatela Dziekana Wydziału Nawigacyjnego”.

SEKRETARZ REKTORA V-DYREKTOR DEPARTAMENTU mgr Zofia Pawłowska /-/ Jan Brzózka

Rektor WSM w Gdyni doc. B. Kowalczyk kieruje do mnie pismo: Należało szybko zakończyć prace. Wykonano program kursu dla kapitanów i starszych oficerów w zakresie eksploatacji i dowodzenia dużymi statkami, przyjęto tematy, ustalono rozkład godzinowy. Rozpoczęliśmy etap konsultacji i wiedzieliśmy już wówczas, w tym wiceminister Romuald Pietraszek, że Duńczycy nam nie pomogą i będą nadal utrzymywać tory wodne oznakowane bojami dla statków o zanurzeniu 12 m. Wiedzieliśmy jednak, że na tym szlaku żeglownym istnieją większe głębokości.



Tematy naszych prac:

1. Warunki hydro-meteorologiczne Cieśnin Duńskich
2. Urządzenia fazo-namiarowe
3. Manewrowanie dużymi statkami
4. Wybrane zagadnienia ze stateczności
5. Ratownictwo dużych statków
6. Nawigacyjna analiza Cieśnin Duńskich

Program wykonał zespół:

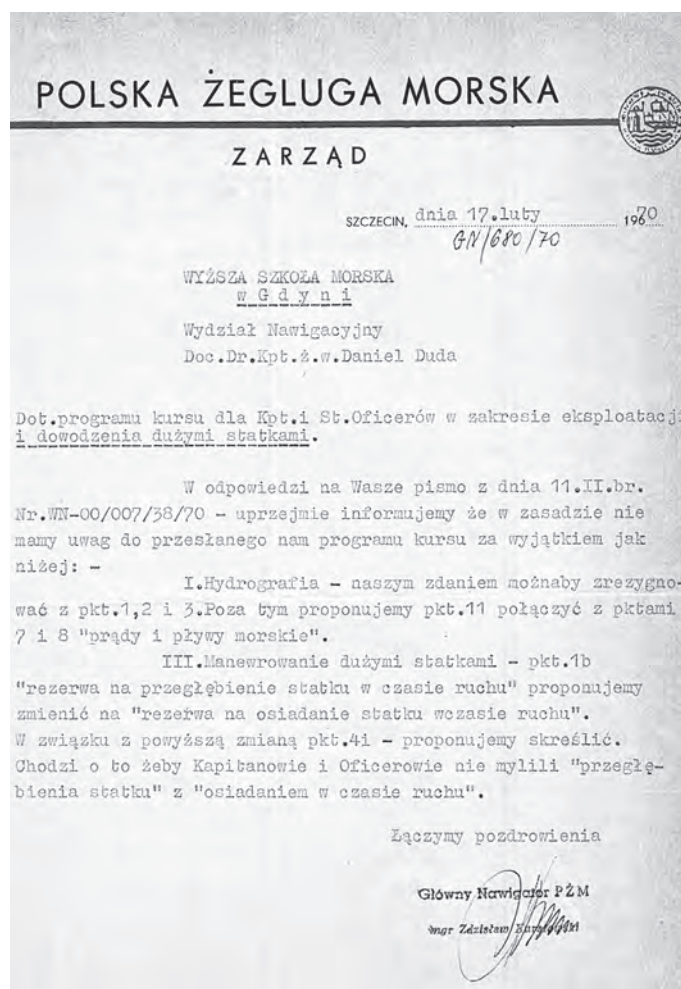
1. mgr Andrzej Piątkowski (1) – WSM Gdynia
2. inż. Aleksander Winogradow (2) – Gdański Urząd Morski
3. kpt. ż.w. Daniel Duda (3) – WSM Gdynia (dodatkowo kierownik zespołu)
4. kpt. ż.w. Józef Miłobędzki (4) – Polska Żegluga Morska Szczecin
5. kpt. ż.w. Witold Poinc (5) – Delegat Ministra Żegluga w Odwoławczej Izbie Morskiej
6. kpt. ż.w. Bohdan Borowski (6) – WSM Gdynia

Tematy i zestawienie obciążenia dydaktycznego

- | | |
|---|---------------|
| 1. Warunki hydro-meteorologiczne Cieśnin Duńskich | – 16 h |
| 2. Urządzenia fazo-namiarowe | – 26 h |
| 3. Manewrowanie dużymi statkami | – 16 h |
| 4. Wybrane zagadnienia ze stateczności | – 14 h |
| 5. Ratownictwo dużych statków | – 8 h |
| 6. Nawigacyjna analiza Cieśnin Duńskich | – 16 h |
| Razem | – 96 h |

W trybie pilnym przesyłam program celem zaopiniowania do dziekana Wydziału Nawigacyjnego WSM w Szczecinie i Polskiej Żegluga Morskiej – do Głównego Nawigatora. On w końcu podejmować będzie ostateczne decyzje w zakresie nawigacji dużych statków do portów polskich, których posiadaczem jest Polska Żegluga Morska.

W trakcie przygotowania programu kursu w zakresie eksploatacji i dowodzenia dużymi statkami bardzo pomocny był i kilka cennych uwag przesłał ówczesny dziekan Wydziału Nawigacyjnego WSM doc. mgr kpt. ż.w. Aleksander Walczak. Do pełnej oceny projektu programu do pomocy włączył kpt. ż.w. Zbigniewa Bargielskiego, mgr. inż. Jerzego Szopę (nie mylić z ministrem) kpt. ż.w. Andrzeja Jaskiewicza i mgr. inż. Bernarda Wiśniewskiego wykładowcę oceanografii. Wszystkie szczegółowe uwagi, a było ich kilka wzięto pod uwagę, bowiem każdego z nas różniły podejście do zagadnienia, przebyta praktyka i doświadczenia w różnych warunkach, u różnych armatorów, różne obszary geograficzne, uwarunkowania hydrometeorologiczne, rodzaje statków itd. Terminu dotrzymano, a kurs z przygotowanymi materiałami rozpoczął się zgodnie z ustaleniem w terminie wyznaczonym już w lipcu 1970 r. Oczekiwałem na opinię programu Polskiej Żegluga Morskiej, armatora, który miał specjalizować się w eksploatacji dużych statków. Szczególnie nam chodziło o opinię Głównego Nawigatora – kpt. ż.w. Zdzisława Kuratowskiego, który zawsze sięgał do ocen, konsultował się z kapitanami przebywającymi w rezerwie – było to dodatkowe bardzo cenne dla nas ciało konsultacyjne. Opinię PŻM z dnia 17 lutego 1970 r. (znak GN/680/70) uznaliśmy jako sukces. Drobne poprawki szybko usunęliśmy.



Opinia Głównego Nawigatora PŻM z dnia 17 lutego 1970 r.

W trakcie pracy nieocenione usługi oddał dyrektor administracyjny Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni Franciszek Wierzbicki ze swoim personelem, który zgodnie z pismem rektora (23 lutego 1970 r. R/49/67/70, archiwum D.D.) miał polecenie „zabezpieczenia wszelkich spraw technicznych i finansowych związanych z realizacją ustaleń zawartych w powyższym piśmie:

„Szczegółowe informacje uzyska Pan Dyrektor od doc. dr Daniela Dudy, którego wyznaczyłem na koordynatora spraw związanych z opracowaniem locji przepisów dla dużych statków przez Duży Bełt, oraz przygotowanie programu szkoleniowego dla oficerów zatrudnionych na wielkich jednostkach PMH. Prace te należy potraktować jako pilne i priorytetowe”.

Dyrektor sumiennie wszystko załatwiał: aparaty fotograficzne wysokiej klasy z wyposażeniem, lornetki, ubrania sztormowe, latarki elektryczne, diety, paszporty dla osób udających się celem dokonania pomiarów w Cieśninie Duńskiej na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej i na statkach „Zenit” i „Horyzont” Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, obie jednostki dowodzone przez bardzo dobrych kapitanów żeglugi wielkiej Juliana Witkowskiego i Józefa Gurbisza, ubezpieczenia, w tym, sprzętu pomiarowego i rzeczy osobistych, hotele, przejazdy, powroty do kraju. Na statkach nie odczuwałem jakichkolwiek kłopotów z okrętowaniem i warunkami pracy personelu badawczego, pomocy załogi, studentów itd. Wszelkie sprawy wydawnicze – jak zawsze w ostatniej chwili załatwiał z personelem Działu Wydawniczego, drukarnią, kreślarnią, fotografem itd. Nie przypominam sobie bym musiał cośkolwiek kwitować, za wyjątkiem honorarium za swój program „Manewrowanie dużymi statkami” – powiedzmy – dyrektor był „bardzo rozrzutny” – bowiem wypłacił mi aż 50 złotych, a cały „zespół” opracowujący program dowodzenia dużymi statkami uzyskał 300 złotych – za co można było łącznie kupić parę butów, dodać należy, że od zysku pobierany był podatek! Skwitował to rezolutny jak zawsze kpt. ż.w. Bohdan Borowski – pół litra na osobę, poszalejemy! Statek „Horyzont” pod dowództwem kpt. ż.w. Józefa Gurbisza wykonywał prace do dnia 29 czerwca 1970r. Na pokładzie była obecna 11 osobowa grupa studentów wydziału nawigacyjnego stanowiąca dodatkową obsadę pokładową, hotelową i maszynową. Pomagali również w pracach pomiarowych, wg. opinii kapitana J. Gurbisza cała grupa ze swych obowiązków wywiązywała się dobrze.

Dla porządku należy dodać, że w dniach 1-20 grudnia 1970 r. statek „Jan Turlejski” Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, z zaokrętowanymi czterema projektantami z Biura Projektów Budownictwa Morskiego, oraz z trzema pracownikami z Hydrobudowy, dyrektorem w porcie gdańskim ds. budowy Rejonu Przeładunku Towarów Masowych w tym porcie Aleksandrem Białeckim oraz Józefem Bartłomiejczykiem zastępcą kierownika działu inwestycji Zarządu Portu Gdańsk, odbył rejs (tzw. Szkoleniowy, rozpoznanie portów) zawijając do Tallina, Bremy i Rotterdamu. Takie rozwiązanie przyjęto ze względu na brak funduszu dewizowego i możliwości załatwienia paszportów, łatwiej było ministrowi podjąć decyzję zaokrętowania ekipy na statek WSM, a każdego członka ekipy wyposażać w książeczkę żeglarską! Tallin poziomem technicznego wyposażenia nie odbiegał od gdańskiego portu. Bremen przy pomocy środków pochodzących z planu Marszalla został odbudowany i rozbudowany w oparciu o nowoczesną technikę i dobrym zapleczem. Gospodarze byli otwarci – delegacja uzyskała wszelkie interesujące ją informacje. W Rotterdamie delegacja zetknęła się z największym wówczas portem świata, tutaj przeładowywano ponad 200 mln ton różnych ładunków rocznie (w Polsce w 1969 r. wszystkie porty przeładowały łącznie około 33 mln ton), w Europorcie oglądali zbiornikowce 300.000 ton, nowoczesną technikę, system kontroli, prowadzenia statków, metodami zarządzania, pilotażem, a gospodarze byli równie otwarci na wszelkie pytania. Aleksander Białecki w 1950 r. kończy Gimnazjum Mechaniczne, podejmuje studia wyższe w Leningradzkim Instytucie

Inżynierów Transportu Wodnego na Wydziale Urządzenia Portowe i Mechanizacja Portów. Po zakończonych studiach jako magister inż. otrzymuje nakaz pracy w Zarządzie Portu Gdynia. A. Białecki z dniem 1 maja 1970r. już jako doświadczony portowiec zostaje zatrudniony w charakterze dyrektora technicznego w Zarządzie Portu Handlowego Gdańsk. Był bardzo dobrym dyrektorem ds. budowy Rejonu Przeładunku Towarów Masowych 1 lutego 1971 r. otrzymał angaż na stanowisko zastępcy dyrektora ds. budowy Rejonu Przeładunków Masowych w Zarządzie Portu Gdańsk (od 7 września 1971 r. przyjęto nazwę Port Północny), kompetentny, wyjątkowo uzdolniony, dobry negocjator i organizator, umiał wysłuchać każdego, ale był zarazem stanowczy i konsekwentny jako realizator budowy nowego rejonu portu gdańskiego.



Aleksander Białecki, zastępca dyrektora ds. Budowy Portu Północnego
(źródło: <http://imig.pl>)

To człowiek-symbol Portu Gdańskiego. Nigdy nie słyszałem u Niego podniesionego głosu, Jemu nie można było odmówić pomocy, konsultacji, opinii. Kontakty rozpoczęte w pracy nad budową Portu Północnego utrzymywaliśmy aż do Jego przedwczesnej śmierci.

Program Kursu dla Kapitanów i starszych oficerów w zakresie eksploatacji i dowodzenia dużymi statkami został zatwierdzony do realizacji decyzją MŻ z dnia 28 lutego 1970 r. i opublikowany w marcu 1970 r.

Wykonano „Atlas Radarowy – Gedser – Wielki Bełt – Skagen – Lato. Wydawnictwo Instytutu Morskiego w Gdańsku (kpt. ż.w. Bohdan Borowski). W „Atlasie Radarowym” umieściliśmy uwagi:

1. Zdjęcia ekranu wykonano w czasie lata na radarze z ruchem rzeczywistym DECCA 629 z anteną na wysokości 28 m nad poziomem morza.
2. Przestrzega się przed korzystaniem z niniejszego Atlasu w okresie zimy.
3. Warunki widoczności radarowej na omawianej trasie mają istotny wpływ na obraz na ekranie radarowym.
4. Atlas nie omawia obrazów radarowych występujących na ekranie w wyjątkowo złych warunkach widoczności radarowej.
5. Zdjęcia ekranu są ilustracją opisu akwenu i nie mogą być traktowane jako mapa radarowa służąca do prowadzenia nawigacji.
6. Podane w Atlasie ostrzeżenia nie wyczerpują wszystkich możliwości występowania błędnych wskazań radaru na omawianej trasie.

W pracy tej kpt. ż.w. Bohdan Borowski pomoc otrzymywał przede wszystkim w postaci bardzo dobrej jak na ówczesne czasy aparatury fotograficznej celem wykonywania fotogramów podczas przejścia przez Wielki Bełt, a przy pomocy kolegów z Wydziału Mechanicznego WSM w Gdyni, skonstruowano podstawkę, którą nakładano na ekran radarowy i także na podstawie zainstalo-

wano aparat fotograficzny celem wykonywania zdjęć wybrzeży. Uzyskiwał też pomoc techniczną oraz w sprawach paszportowych, delegacjach, przejazdach itd.. Podjęte w latach późniejszych przez kpt. ż.w. Bohdana Borowskiego próby wykonania Atlasu Radarowego (Zima) nie przyniosły rezultatu.

Powstał również poradnik dla dużych statków przechodzących przez Wielki Belt i jego lepsza – kolejna wersja w roku 1973. Do Poradnika wersji 1973 wniosłem uwagi: „Przedmiotem opinii jest rozdział pierwszy, poradnika p.t. „Manewrowanie dużymi statkami – zagadnienia wybrane”.

W rozdziale tym sugeruje się podobnie, jak w pierwszym wydaniu „Poradnika” podzielić materiał na część z podbudową teoretyczną problemu manewrowania dużymi statkami i na część praktyczną nawiązującą do istniejących warunków na trasie, uwzględniając w tej ostatniej uwagi kapitanów, którzy korzystali z „Poradnika dla Kapitanów Dużych Statków”.

Część teoretyczna, powinna zawierać:

- dokładność z jaką mapy morskie podają głębokość akwenu winna być oparta na normach międzynarodowego Biura Hydrograficznego, które to normy obowiązują wszystkich hydrografów morskich. Wynosi ona:

Dla głębokości wielkości:

od 10 m do 20 m	+/- 20 cm
od 20 m do 100 m	+/- 1 % głębokości

Należy również zwrócić uwagę na błąd, który powstaje przy redukcji pomiaru głębokości do zera mapy, a wartość tego błędu zależy głównie od odległości miejsca pomiaru do stacji wodowskazowej. Ta sama dokładność odnosi się do głębokości na akwenach sztucznie pogłębianych:

- zamulenie lub zapiaszczenie, należy szukać materiałów pozwalających na określenie wielkości /lub braku/ zamulenia lub zapiaszczenia dna morskiego w cieśninach duńskich;
- niskie stany wody, zagadnienie to należy rozstrzygnąć podając konkretne wartości, gdyż kapitan statku nie zawsze będzie posiadał te informacje;
- zmiana wyporu statku – bez uwag;
- przyrost zanurzenia spowodowany przejściem z wody o większej gęstości do wody o mniejszej gęstości – bez uwag;
- ugięcie wzdłużne statku załadowanego. Należy zwrócić uwagę na prawidłowy /według instrukcji/ sposób ładowania statku. Ogólnie należy na powyższą sprawę wyczulić załogi statków;
- osiadanie statku na skutek jego ruchu naprzód, sugeruje się nie zmieniać tekstu;
- stałe przechyły boczne i wzdłużne. Proponuje się dodać do tekstu tabelę obrazującą zwiększenie zanurzenia na skutek przechyłu;
- kołysanie statku na fali, pozostawić bez mian;
- wpływ wody płytkiej na zdolność manewrową statku; umieścić stabilizowane dane manewrowe dla statków manewrujących na wodach płytkich. (Zakłada się, że statki posiadać będą dane manewrowe na wodach głębokich). Zwrócić należy w tym miejscu uwagę na wytracanie prędkości przy wejściu na wody płytkie i związaną z tym utratą sterowności.

Umieścić uwagę, że wody płytkie należy przechodzić na małych prędkościach.

W części pierwszej należy dodać następujące zagadnienia:

- „przyciąganie” się statków w wąskich kanałach;
- przyciąganie w czasie wyprzedzania i wymijania się statków przy uwzględnieniu dużego zanurzenia oraz małej rezerwy wody pod stępką;
- żeglugę na prądach w wąskich przejściach i kanałach i związaną z tym utratą sterowności;
- znos statku i promienie cyrkulacji na małych prędkościach.

Część praktyczna

Ta część winna być wynikiem analizy trasy w aspekcie konkretnej głębokości, zanurzenia statku, jego długości, szerokości, szerokości toru i wielkości zmiany kursu. Zawierać ona winna wytyczne dotyczące prawidłowego manewrowania statkiem z uwzględnieniem prędkości na poszczególnych odcinkach trasy. Proponuje się nieznacznie tylko przeredagowanie tej części rozdziału poradnika „Manewrowanie dużymi statkami – zagadnienia wybrane”.

Wyrażam przekonanie, że przy uwzględnieniu proponowanych poprawek Poradnik (wersja 1973 r.) zawierać będzie dostateczny zasób wiadomości dla nawigatora wykonującego manewry w skomplikowanym obszarze nawigacyjnym jakim są Cieśniny Duńskie.

Zakończenie prac nad tworzeniem programu kursu dowodzenia dużymi statkami zbiegło się z trudnym problemem stworzenia programu wymagań egzaminacyjnych na stopień kapitana żeglugi wielkiej. Wymagał tego przewodniczący oficerskiej Komisji Egzaminacyjnej kpt. ż.w. Witold Poinc, komisji podległej ministerstwu, a obsługiwanej przez Urząd Morski w Gdyni. Wykonałem program wymagań egzaminacyjnych z zakresu „Manewrowanie statkiem” i tam zgodnie z sugestią Komisji zostały umieszczone zagadnienia z zakresu manewrowania dużymi statkami. Program ten poddałem recenzji kpt. ż.w. Aleksandra Nowickiego specjalizującego się w manewrowaniu statkami w ogóle, w tym statkami dużymi, z którym łączyło mnie wspólne zainteresowanie manewrowaniem statkami i dobrze zrozumiana służba dla morza i wkład w rozwój gospodarki morskiej.

Recenzja projektu – „Program wymagań egzaminacyjnych z zakresu manewrowania statkiem na dyplom kapitana żeglugi wielkiej PMH”.

Przedstawiony do recenzowania projekt programu, oceniam nader pozytywnie. Wiadomo, że obecnie całość określonych projektem – tematów, zagadnień jest praktycznie w tej mierze opracowywana i wykładana w naszym szkolnictwie morskim po raz pierwszy. Dlatego też, szczególnie nacisk kładę na słuszność drobiazgowego przedstawienia koniecznych do przyswojenia tematów, tak właśnie jak uczynił to autor.

Muszę specjalnie pozytywnie ocenić włączenie do projektu programu części zatytułowanej „Dobicie statku do nabrzeża”. W tej jednak części sugerowałbym, omówienie również prób matematycznego podejścia do problemu manewrowania statkiem wg opracowania kapitana C. Smith’a z Zarządu Portu w Singapur.

W części zatytułowanej „Wybrane zagadnienia manewrowania” bardzo interesującym jest zaproponowane przez autora projektu łączenie zagadnień dotyczących różnych urządzeń specjalnych jakie można zastosować na statkach lub jakie w drodze prób już zastosowano – w celu przyspieszenia zatrzymania statku. (...)” (recenzja w posiadaniu D.D.).

Programy wymagań egzaminacyjnych na dyplom kapitana żeglugi wielkiej i kapitana żeglugi małej zostały opublikowane przez Dział Wydawnictw Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni (zamówienie 539/1972 Wp-1n. w ilości 120 egzemplarzy). Nieco później zostały opracowane i opublikowane materiały Wymagań Egzaminacyjnych na stopień Porucznika Żeglugi Wielkiej i Porucznika Żeglugi Małej również przez Dział Wydawnictw WSM w Gdyni zgodnie z zamówieniem z 876/1972 n. w ilości 250 egzemplarzy. Była to chyba pierwsza w kraju próba zebrania materiałów egzaminacyjnych na poszczególne stopnie i publikacji przygotowanych programów wymagań egzaminacyjnych przez Komisję Egzaminacyjną podległą Ministrowi, a pracującą wówczas przy Urzędach Morskich w Szczecinie i Gdyni.

Stałem się w krótkim czasie recenzentem założeń pierwszej książki A. Nowickiego z zakresu manewrowania statkiem, do których wniosłem szereg uwag (dla Wydawnictwa Morskiego w Gdańsku). Książka ta miała tytuł „Wiedza o manewrowaniu

MATERIAŁY

statkami morskimi – podstawy teorii i praktyki”, Gdańsk 1978, i dotychczas używana jest powszechnie w wyższym szkolnictwie morskim, recenzentami byli kpt. ż.w. A. Walczak i doc. dr inż. Wiesław Wełnicki (Politechnika Gdańska). W tym okresie w nowoczesny sposób ujmowała ona wszelkie zagadnienia związane z manewrowaniem morskimi statkami handlowymi różnych wielkości, przy uwzględnieniu warunków pogodowych, na różnych obszarach morskich. Pozwala ona na korzystanie z licznych wykresów, wiedzy matematycznej, praw fizycznych, itd. Kapitan A. Nowicki stał się autorytetem w tej materii nie tylko w kraju. Książkę tę z dedykacją „Olka” przechowuję i nadal „eksploatuję”.

Drogiemu Rektorowi
z prośbą o zrealizowanie
projektu
Nowickiego

Wiele lat później przyszło mi dodatkowo, recenzować wniosek Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie o „Nagrodę Państwową” dla A. Nowickiego za kilka jego pozycji wydawniczych i książek z zakresu manewrowania statkiem, w tym, statkami dużymi.

Moje podjęcie pracy w Kapitanacie gdyńskiego portu (na próbę tylko na 1 rok) zbiegło się z okresem dynamicznego rozwoju eksportu polskiego węgla w tym przede wszystkim morzem. Realizacja kontraktów eksportu węgla drogą morską wymagała szybkiego i znacznego zwiększenia możliwości przeładunkowych polskich portów. Zamiar ten można było zrealizować jedynie przez zbudowanie w jednym z polskich portów nowoczesnej i odpowiednio dużej bazy przeładunkowej. Po wielu konsultacjach wybrano Świnoujście. Pierwsze działania podjęto już w 1966 r. Plan realizacji inwestycji zakładał stworzenie możliwości zawijania do portu statków o nośności co najmniej 25 tysięcy DWT przy głębokości na torze wejściowym 13 metrów, jednocześnie przyjęto zasadę całodobowego ruchu statków, a czas realizacji inwestycji założono na trzy lata. Realizacja tej inwestycji, jak na nasze możliwości, bardzo ambitnego programu, wymagała wykonania poważnych prac trałowych, w tym likwidacji pól minowych, usunięcia wraków, wykonania rozległych pomiarów batymetrycznych i prac pogłębiarskich, w końcu wyznaczenia nowych torów wodnych i ich oznakowanie. W czasie dwóch sezonów nawigacyjnych 1966 i 1967 r. przetrąłowano 192 mile kwadratowe, wykryto 97 przeszkód. O rozmiarach tych prac świadczyć może wielkość użytej techniki i personelu ludzkiego w liczbie ponad 1100 osób o różnych specjalnościach (grupy zabezpieczenia, łączności, kierowcy, mechanicy, kartografowie, logistycy). Do Zespołu odpowiedzialnego za realizację zadań – ówczesny dyrektor Urzędu Morskiego kpt. ż.w. Romuald Pietraszek skierował: kpt. ż.w. Leszka Góreckiego, Daniela Dudę, Zbigniewa Grabskiego, Wojciecha Babińskiego, inż. Wojciecha Drozda, mgr. Eugeniusza Zielonko, na zasadach krótkiego oddelgowania do Świnoujścia bez uszczerbku dla pełnionej aktualnie funkcji. Praca na miejscu odbywała się w systemie 12 godzinnym dziennie. Zmęczeni, czasami głodni około 22.00 kładliśmy się spać, by rano być gotowym do dalszej pracy. Ratowały nas załogi statków, na których zapraszano nas głównie na obiad.

Trałowanie bojowe oczywiście siłami Marynarki Wojennej i Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej – jej jednostkami zabezpieczenia, wykonano na powierzchni 14 mil kwadratowych. Na zakończenie prac w Zatoce Pomorskiej przewodniczący

Wojewódzkiej Rady Narodowej wyróżnił mnie pięknym złotym medalem „Gryfa Pomorskiego”.

W sierpniu otrzymałem miły list od podsekretarza stanu Ministerstwa Żeglugi R. Pietraszka (datowany 20.08.1971 r. znak DKS-III-1310/78/71), w którym pisze:

„Wyrażam Obywatelowi podziękowanie za aktywny udział w pracach związanych z hydrograficznym rozpoznaniem drogi wodnej od Skagen przez Wielki Belt do portów polskich.

Wkład pracy Obywatela i jej wyniki posiadają wielkie znaczenie dla polskiej gospodarki morskiej i przyczyniają się do otwarcia nowych możliwości eksploatacji statków o dużym tonażu, a w związku z tym dalszego rozwoju transportu morskiego Polskiej Rzeczypospolitej”.

W dniu 17 sierpnia 1970 r. o godzinie 13.20 pogłębiarka czerpakowa „Rozgwiazda” kierowana przez szypra Romana Liedkę należąca do Przedsiębiorstwa Robót Podwodnych i Czerpalnych w Gdańsku rozpoczęła pracę na torze podejściowym, a zaczerpnięcie urobku należy uważać jako początek budowy Rejonu Przeładunku Towarów Masowych w Gdańsku. Był to wielki dzień dla tego portu, ale i dla wszystkich zaangażowanych w pracy nad projektem, dla Polski Morskiej. Przed rozpoczęciem prac czerpalnych obszar wodny został dobrze przetrąlowany siłami MW i UM w Gdyni, natrafiono na liczne przeszkody, które zostały zniszczone lub wydobyte. Były jednak wypadki, że w czasie prac pogłębiarka zasysała pociski artyleryjskie. Obecne Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku wzbogaciło się o wiele wówczas wydobytych cennych eksponatów o dużej wartości historycznej.

Uroczyste otwarcie Portu Północnego z udziałem najwyższych władz państwowych odbyło się dnia 18 lipca 1974 r. Pierwszym statkiem, do którego ładowano „polskie złoto” był statek Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie „Uniwersytet Wrocławski” (długość 220 m, zanurzenie 12,5 m), na który załadowano 50,2 tys. ton węgla z przeznaczeniem dla japońskiego odbiorcy. Statkiem dowodził wychowanek Szkoły Morskiej w Szczecinie kpt. ż.w. Antoni Korziński

W dniach 14-15 października 1970 r. w Morskim Domu Kultury w Gdańsku odbyło się tzw. wyjazdowe posiedzenie Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych (KOPI) przy Ministrze Żeglugi. Komisji przewodniczył mgr inż. Stanisław Nowicki, dyrektor Departamentu Inwestycyjno-Technicznego Ministerstwa Żeglugi.

Referentem opracowanych przez Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku założeń był główny inżynier Biura Projektów mgr inż. Zygmunt Walczyna. W swym wystąpieniu szczególnie akcent położył na uruchomienie pierwszych zdolności przeładunkowych dla węgla w IV kwartale 1974 r., a ropy i jej pochodnych w III kwartale 1975 r. Obie bazy miały zapewnić obsługę statków o nośności około 100 tys. ton. Kolejno zaprezentowano koreferaty:

- budowie hydrotechnicznej – przedstawił prof. Tadeusz Jednorął (Instytut Morski w Gdańsku).
- przyjęte w opracowaniu technologii omówił mgr Jerzy Dośła wicedyrektor z MŻ.
- umaszynowanie baz przedłożył inż. Alfred Hoff, naczelnik w Departamencie Techniczno-Inwestycyjnym MŻ co uczynił wraz z inżynierem Edmundem Paszkiewiczem zatrudnionym w Zjednoczeniu Portów Morskich.
- problemy nawigacyjne portu przedstawił – kpt. ż.w. Daniel Duda z WSM w Gdyni, które po latach tak scharakteryzował dyrektor Aleksander Białecki stwierdzając: „(...) że aktualne oznakowanie Cieśnin Duńskich dopuszcza zanurzenie statków do 12 m. Natomiast wiadomo, że na trasie cieśnin znajdują się większe głębokości, czego nie ukrywają władze duńskie i potwierdziły również badania hydrograficzne przeprowadzone na początku 1970 r. specjalistycznym sprzętem przez polską ekipę badawczą”. (źródło: A. Białecki, Port Północny w Gdańsku, s. 34).
- część ekonomiczną założeń zreferował prof. dr hab. Tadeusz Łodykowski z Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie.

Referowali również problemy finansowania inwestycji przedstawił Narodowego Banku Polskiego, zagadnienia przestrzenne portu mgr inż. Bogdan Szermer Naczelnik Wydziału z Urzędu Morskiego w Gdyni. Przewodniczący Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych w podsumowaniu pozytywnie przyjął prezentowane materiały – lecz każdemu z referujących zadał dodatkowe pytania, nie zawsze zgodne z posiadanymi kwalifikacjami. Doskonale rozumieliśmy dyrektora Stanisława Nowickiego, który cieszył się wielkim autorytetem, bo na Nim ciążyła wielka odpowiedzialność. Przykładowo poprosił mnie o:

1. Ocenę obecnego wejścia na Bałtyk dla największych statków i pogląd na perspektywę dla lat 1980-1985,
2. Podanie głębokości Portu Północnego z punktu pytania pierwszego.
3. Ocenę warunków gaszenia pożaru na statku przy pirsie wyłączanie od strony wody przy pomocy statków gaśniczych.
 - 3.1. Uzasadnienie konieczności dojazdu ciężkiego sprzętu p.poż. (wozów bojowych po pirsie).

Odpowiedź została przygotowana w ciągu nocy z 14-15 października. Pytania 3 i 3.1 zostały do mnie skierowane jako do byłego kapitana Portu Gdynia i kapitana statku. Dodać można, że na statku „Małgorzata Fornalska” jako III oficer brałem udział w akcji ratowania pasażerów i załogi z płonącego na Oceanie Indyjskim pasażerskiego statku „Skaubryn” (łącznie podczas akcji trwającej ponad 9 godzin przekazałem wyciągniętego z wody starszego oficera i pięciu marynarzy, a w odległości 3 Mm od płonącego statku znalazłem dwie szalupy wypełnione głównie pasażerami, których przekazałem na statek koordynujący akcją ratowniczą „City of Sydney” łącznie około 206 osób), wtedy zrozumiałem co znaczy ratować ludzi z palącego się kadłuba. Jako II oficer na zbiornikowcu „Pieniny” uczestniczyłem dwukrotnie w akcji gaszenia pożaru w maszynowni. Na statku „Polanica” pełniąc funkcję starszego oficera podczas postoju statku w belgijskim porcie Antwerpia w dniu 15 maja 1962 r. wieczorem, podjąłem decyzję włączenia załogi statku do gaszenia palącego się magazynu nr 361. Szybko rozprzestrzeniający się ogień zagrażał innym zabudowaniom portowym i bezpośrednio naszemu statkowi. Załoga statku pod moim kierownictwem ugasila pożar przed przybyciem jednostek straży pożarnej. Władze portowe podziękowały nam za ugaszenie pożaru i ofiarowały ozdobne albumy. Otrzymałem dodatkowo medal Portu Antwerpii. W Gdyni została mi wręczona srebrna odznaka „Zasłużony Pracownik Morza” przyznana przez Ministra Żeglugi.

Warto wspomnieć o spotkaniu jakie zorganizował wiceminister kpt. ż.w. Romuald Pietraszek w Zarządzie Morskiego Portu Handlowego w Gdańsku z przedstawicielami Komendy Głównej Straży Pożarnej, w którym wzięli udział kpt. ż.w. Zbigniew Grabski ówczesny Kapitan gdańskiego portu, kpt. ż.w. Leszek Górecki dyrektor ds. oznakowania Urzędu Morskiego w Gdyni, kpt. ż.w. Daniel Duda – dziekan Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni (były Kapitan Portu w Gdyni). W dyskusji odpowiadaliśmy na pytania, głównie jednak mieliśmy się ustosunkować czy projektowane zabezpieczenie pożarowe budującego się Portu Północnego jest właściwe, czy nie odbiega ono od praktyki światowej. Był to istotny problem i w wyniku długiej dyskusji oceniliśmy, że projekt zabezpieczenia p.pożarowego jest dobry, zabezpiecza interes nie tylko Portu Północnego.

1972 rok był niezmiernie trudnym dla wydziału nawigacyjnego. Istniejący w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni Zakład Doświadczalny przyjął zlecenie Biura Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku, które z trudem zaakceptowaliśmy (umowa z dnia 14.12.1971 r.), oraz podjęliśmy się rozwiązania tego trudnego zagadnienia: „Technologia wprowadzania, cumowania i wyprowadzania statków w rejonie przeładunku towarów masowych w Gdańsku”.

Zespołem specjalistycznym kierował D. Duda. Praca została oddana zgodnie z umową na przełomie maj/czerwiec 1972 r. Do pracy udało się włączyć specjalistów z Polskiej Żeglugi Morskiej (Zygmunt Batko, Aleksander Nowicki, Jerzy Jeziorański, Józef Miłobędzki), pilotów gdańskiego portu (Jerzy Zajac i Henryk Polakiewicz), Z. Grabskiego, kapitana gdańskiego portu, z Wydziału Nawigacyjnego – WSM w Gdyni m. innymi docenta W. Orszuloka, B. Borowskiego, J. Gurbisza, innych.

Praca ta została oceniona dobrze przez zleceniodawcę, Instytut Morski, Biuro Projektów Budownictwa Morskiego, Urząd Morski w Gdyni i Szczecinie, Zarząd Morskiego Portu Handlowego w Gdańsku.

NAUKA – GOSPODARCE SZYBKIE ZASTOSOWANIE BADAŃ NAUKOWYCH DAJE DOBRE REZULTATY

W księdze czynów i osiągnięć nauki polskiej zapisano dwa poważne sukcesy, jakie osiągnęli pracownicy Instytutu Morskiego w Gdańsku i Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Zrodziły się one na gruncie ogromnego zapotrzebowania gospodarki morskiej na badania naukowe, które szybko można było zastosować w praktyce.

Zespół Instytutu Morskiego pod kierunkiem mgr. inż. Romana Osiecimskiego przy wydatnym udziale mgr. inż. Natalii Kisielowej i innych pracowników opatentował nową metodę zagęszczania gruntu na dnie morza przy użyciu ładunków wybuchowych. Metoda ta została zastosowana przy budowie podłoża pod falochrony w Porcie Północnym i dała znakomite rezultaty. Dzięki jej zastosowaniu uzyskano twarde podłoże gwarantujące prawidłowe posadowienie falochronu. Przy budowie pierwszego odcinka falochronu o długości 380 m uzyskano dzięki tej metodzie 10 mln zł oszczędności, zmniejszając o 22 tys. metrów sześciennych, zużycie kamienia, który jak wiadomo, sprowadzany był do Portu Północnego ze Śląska.

Sukces drugiego zespołu badawczego, który składał się z pracowników WSM, GUM i IM pod kierownictwem doc. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudy, opracował nową metodę hydroakustycznego wykrywania przeszkód na dnie morskim. Dotychczas tego rodzaju badanie dna morskiego odbywało się przy użyciu trału. Były to prace absorbujące jednocześnie kilka statków hydrograficznych i bardzo czasochłonne. Pomysł zastosowania na jednym statku zespołu urządzeń hydroakustycznych, przy pomocy których bada się dno na szerokości 500-1000 m, przyspiesza badanie dna dwuipółkrotnie oraz pozwala na zmniejszenie potencjału technicznego i osobowego aż czterokrotnie. Zastosowanie tej metody w badaniu dna na Bałtyku oraz na redach Portu Północnego Gdyni i Świnoujścia przyniosło oszczędności sięgające rocznie 11^(a) mln zł. „Wczoraj w Instytucie Morskim obydwie zespoły badawcze dokonały wpisu do księgi czynów i osiągnięć nauki polskiej”. (źródło: „Głos Wyrzeża” 10.10.1974 r.)

^(a) W protokole z posiedzenia Komisji Wynalazczości i Postępu Techniczno-Ekonomicznego w Instytucie Morskim w Gdańsku odbytej w dniu 28 listopada 1973 r. (a więc już po zakończeniu sezonu nawigacyjnego), zastosowana metoda „przyniosła duże efekty ekonomiczne – oszczędności rzędu 16 mln zł”. Wskazano również na efekty niewymierne jak, np. poprawa bezpieczeństwa prac hydrograficznych, usprawnienie organizacji pracy, inne. Metodę zastosowano do prac na Bałtyku oraz redach Portu Północnego, Gdańska, Gdyni, Świnoujścia.

W 1974 r. wykonano na zlecenie Zarządu Portu w Gdańsku (umowa nr 195/NB/74 z dnia 21.06.1974 r.) opracowanie: „Zagadnienia nawigacyjne dla portu Północnego związane z nowym układem basenów paliwowych oraz nową wielkością zbiornikowców 300.000 DWT”. Praca obejmowała zagadnienia nawigacyjne dla Portu Północnego, które wynikały z nowego układu basenów paliwowych i eksploatacją w tym rejonie zbiorni-

MATERIAŁY

kowców rządu 300.000 DWT. Kierownictwo pracy objął Daniel Duda, a w zespole znaleźli się: kpt. ż.w. Zdzisław Chuchla, Czesław Kazubek, Leszek Górecki, Daniel Duda, docent Wojciech Orszulok, porucznicy żegluga wielkiej Roman Mazur, Eugeniusz Kazanecki, Krystian Norwicz. Opiniodawcami pracy byli znani w środowisku żeglugowym wybrzeża: kpt. ż.w. Witold Poinc i kapitan Portu Gdańsk Zbigniew Grabski, którzy w konkluzji w dniu 06. 12.1974 r. napisali: „*Omawiana praca wnosi dużo nowego nieznanego dotychczas w naszej praktyce morskiej materiału i przyczyni się w znacznym stopniu do prawidłowego rozwiązania problemu odpowiedniego przygotowania Północnego Portu do przyjmowania i obsługi statków o nośności do 300.000 t*”.

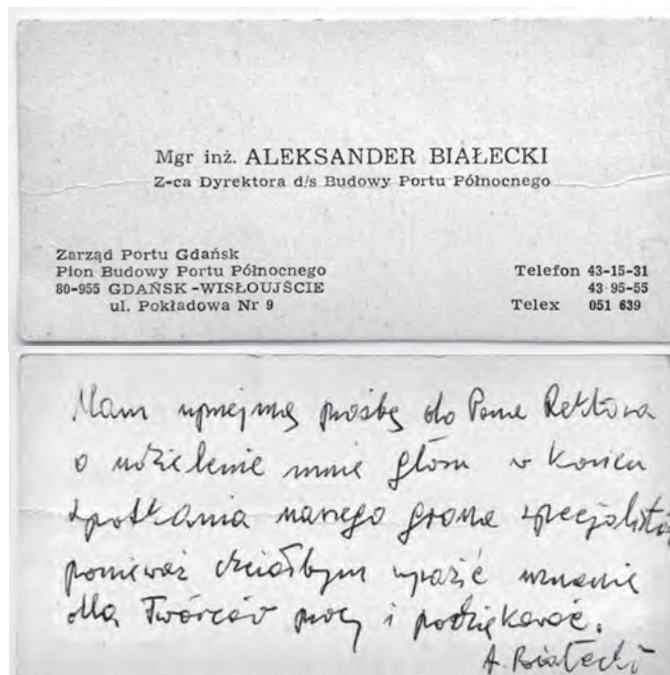
Autorzy tego opracowania w porozumieniu ze zleceniodawcą postanowili jeszcze przed oddaniem pracy zapoznać projektantów, nawigatorów, hydrografów i innych specjalistów z wynikami wstępnych prac.

W grudniu 1974 r. w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni odbyło się niecodzienne spotkanie, w którym uczestniczyli przedstawiciele Instytutu Morskiego w Gdańsku, Biura Projektów Budownictwa Morskiego, Zarządu Portu Gdańsk, Urzędu Morskiego w Gdyni. W spotkaniu wzięli udział dyrektor ds. budowy Portu Północnego A. Białecki. Było ono poświęcone omówieniu zagadnień nawigacyjnych związanych z nowym układem basenów paliwowych oraz nową wielkością zbiornikowców 300.000 DWT, które będą mogły być przyjmowane w Porcie Północnym. Wysunięto wnioski:

- ustalić przyjęcie optymalnej jednostki 300-tysięcznika ze względu na długość, szerokość i zanurzenie, a spośród trzech wariantów wskazano na wariant 300-tysięcznika o długości 344 m, szerokości 75,5 m i zanurzeniu 16 m;
- rozstrzygnąć czy w chwili obecnej jest możliwe lub jakie warunki należy spełnić, by mogły do Portu Północnego wchodzić statki rządu 300.000 DWT;
- wraz z planami budowy II doku dla gdyńskiej stoczni, gdzie planuje się budowę metodą połówkową statków rządu 400 000 DWT, rozważyć warianty: a) zbudowane statki wychodzą z Bałtyku puste, b) możliwość obsłużenia ich w Porcie Północnym oraz c) w jakim zakresie;
- eksploatować wielkie zbiornikowce w oparciu o odlichtunek przed wejściem na Bałtyk;
- stworzyć system zwielokrotnionego nadawania komunikatów hydrometeorologicznych o zmianie kierunków i sile wiatru, falowania, poziomu wody w Cieśninach Duńskich;
- wskazać, że istniejące systemy nawigacyjne nie zapewniają precyzyjnej nawigacji w cieśninach;
- włączenia do badań Bałtyku innych specjalistów takich, jak: ochrony środowiska morskiego, ichtiologów, fizyków morza i innych;
- wejścia w życie Konwencji Helsińskiej, w której państwa nadbałtyckie wspólnie wyrażają chęć solidarnej ochrony „swojego” morza. Zwrócić uwagę na ochronę środowiska oraz budowę odpowiedniej organizacji, należy w trybie pilnym przystąpić do budowy odpowiednich jednostek i zasobów do likwidacji zanieczyszczeń, nie zapominać o wykwalifikowanych kadrach.

Podczas dyskusji podano mi wizytówkę dyrektora ds. budowy Portu Północnego Aleksandra Białeckiego z napisem: „*Mam uprzejmą prośbę do Pana Rektora o udzielenie mi głosu w końcu spotkania naszego grona specjalistów ponieważ chciałbym wyrazić uznanie dla Twórców pracy i podziękować. A. Białecki*”.

Byłem wzruszony wypowiedzią dyrektora Aleksandra Białeckiego, bo dowodziła ona, że zaledwie 5-cio letnia wyższa uczelnia zdaje egzamin. Wtedy na sali był jak zawsze zamyślony docent W. Orszulok, który badał zagadnienia normalizacji kryteriów wytrzymałościowych dużych statków, doc. Bohdan Borowski,



który nadal rozwiązuje wiele problemów żegluga w Cieśninach Duńskich, Jacek Januszewski dumny z pierwszych efektów badań nad systemem AD2, kapitan marynarki mgr Krystian Norwicz, zajmujący się wpływem falowania na rezerwę wody pod stępką na torach wodnych Cieśnin Duńskich, rośnie młode pokolenie – dyplomantka Krystyna Gwóźdź przygotowuje pracę dyplomową na temat perspektyw rozwoju dużego tonażu floty polskiej. Spojrzałem z dumą na salę szczególnie na tych, którzy wielkim wysiłkiem, poświęceniem wnoszą cegiełki do pomnika Polski Morskiej.

WIERCENIA NA MORZU BAŁTYCKIM

Na początku 1974 r. podjęte zostały pierwsze prace przygotowawcze, których celem miało być stworzenie bezpiecznych warunków wejścia w wierceniami poszukiwawczymi oraz dla opracowania przepisów prowadzenia prac wiertniczych i geofizycznych na morzu. W związku z czym w dniu 9 stycznia 1974 r. ukazało się Zarządzenie nr 1 Prezesa Centralnego Urzędu Geologii, wydane w porozumieniu z Ministrem Górnictwa i Energetyki, Ministrem Żegluga i Prezesem Wyższego Urzędu Górniczego. Przewodniczącym „Zespołu” został mgr inż. Mieczysław Piątek wiceprezes Wyższego Urzędu Górniczego, jego zastępcą doc. dr kpt. ż.w. Daniel Duda (jako przedstawiciel Ministerstwa Żegluga), na członka Zespołu został powołany kpt.ż.w. Leszek Górecki również jako osoba z Ministerstwa Żegluga. Łącznie zespół liczył 17 osób. Nie była ze mną przeprowadzona jakakolwiek rozmowa o powołaniu do tak ważnego „Zespołu”. Na spokojnie z Leszkiem Góreckim podczas dyskusji zrozumieliśmy – jak „wielkim zasobem” kadrowym dysponuje resort żegluga i że trzeba działać. „Zespół” otrzymał zadania:

1. Opracowanie przepisów prowadzenia wierzeń na morzu w szczególności w zakresie powiązań istniejących przepisów normujących technikę wierzeń z zasadami działalności na morzu.
 2. Opracowanie przepisów prowadzenia prac w zakresie geofizyki poszukiwawczej, a w szczególności prac sejsmicznych.
 3. Ustalenie zasad sprawowania nadzoru i kontroli nad pracami wiertniczymi i geofizycznymi wykonywanymi na morzu.
 4. Ustalenie zasad i zakresu niezbędnych obserwacji, dotyczących zachowania bezpieczeństwa oraz wzajemnego oddziaływania robót wiertniczych i geofizycznych na środowisko morskie.
- Dalej Prezes Centralnego Urzędu Geologii ustala: do dnia 31 marca 1974 r. przedstawić tezy do przepisów, które mamy st-

worzyć, przedstawić preliminarz kosztów przy uwzględnieniu zakończenia całości pracy do 31 marca 1975 r.

Prezes nie zapomniał również o wynagrodzeniu dla członków powołanego „Zespołu”, które określił zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1954 r. w sprawie powoływania komisji resortowych i wynagradzania za udział w posiedzeniach (Monitor Polski nr 30.poz.442) na 57 złotych dla przewodniczącego, a pozostali 38 złotych za posiedzenie. Oczywiście posiedzenie Zespołu w takim wypadku mogło się odbywać jedynie po godzinach pracy i winno być odnotowane w protokole posiedzenia. Nikt z nas nie otrzymał ani złotówki – to były czasy! Pracę wraz kpt. ż.w. Leszkiem Góreckim dotyczące prawa wstępu na morze celem badań geologicznych i eksploatacji szelfu kontynentalnego, charakterystyki rynku ubezpieczeniowego, ubezpieczenia platform wiertniczych, ryzyka sprzętu i załogi, prowadzenia wierceń na morzu, warunków wydobywania, oraz projekt przepisów (posiadający 21 paragrafów) w sprawie prowadzenia prac wiertniczych i geofizycznych oraz robót górniczych na morzu – łącznie 37 stron), oddaliśmy w wyznaczonym terminie. Posiedzenia „Zespołu” w Katowicach pozostaną na zawsze w mojej pamięci ponieważ odbywały się w miłej atmosferze, a wszystkich nas łączyła praca dla dobra Polski Morskiej, czuliśmy się na tej ziemi dobrze. „Zespół” odbywał również posiedzenia w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni z posiłkami na statkach szkolnych. Nie byliśmy gorsi i chyba nasi goście na Wybrzeżu czuli się także dobrze.

Na pamiątkę wspólnego wysiłku nad budową Polski Morskiej otrzymałem podziękowanie „*Wyrażam serdeczne podziękowanie za współpracę i wykazane zaangażowanie w pracach Zespołu*”, ponadto pozostała mi piękna rzeźba w węgłu fedrującego górnik i oskar górniczy. Przy okazji wielu członkom „Zespołu” dziękuję za pomoc w zbieraniu środków na „Dar Młodzieży”.

NA RZECZ ROZBUDOWY POLSKICH PORTÓW MORSKICH PRZYGOTOWANO I ZREALIZOWANO NASTĘPUJĄCE PRACE:

1. Udział w pracach Grupy Roboczej ds. Portów Morskich i Żegluga NRD – Komitetu Współpracy Gospodarczej i Naukowo-Technicznej poświęconej zagadnieniom „metody określania umownych parametrów statków i akwenów portowych”. Spotkanie konsultacyjne miało miejsce w Urzędzie Morskim w Szczecinie w dniu 5 IV 1968 r. (zaproszenie z dnia 23 marca 1968 r. Instytutu Morskiego w Gdańsku).
2. 10.05.1967 r. Koreferat uzupełniający do opracowania „Projekt skrócony prac czerpalnych dla redy i toru wodnego portu Świnoujście”. Na zlecenie Biura Projektów Budownictwa Morskiego w Szczecinie. Autorzy: Daniel Duda i Leszek Górecki.
3. 10.02.1968 r. Weryfikacja opracowania „Założenia do prac pogłębiarskich na torze wodnym do Świnoujścia”. Autorzy: Daniel Duda i Leszek Górecki.
4. kwiecień 1969 r. Artykuł na temat „Regulacja ruchu żeglugowego na Bałtyku”. Publikowany w czasopiśmie Technika i Gospodarka Morska. Autorzy: Daniel Duda i Leszek Górecki.
5. 24.04.1969 r. Opracowanie „Koncepcja perspektywicznego nawigacyjnego zagospodarowania wód Zatoki Gdańskiej i Puckiej”. Praca zespołu pod kierownictwem D. Dudy.
6. 4.09.1969 r. Projekt „Tory wodne i trasy podejściowe do portów polskich” – projekt przedłożony do IMCO w Londynie celem akceptacji. Wykonawcy: Daniel Duda (kierownik pracy – kapitan portu Gdynia) Zbigniew Grabski (kapitan portu Gdańsk), kmdr Julian Ochman – (Urząd Morski w Gdyni), Leszek Górecki (wicedyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni), Marian Kosecki (Por. Żegluga Wielkiej - Urząd Morski w Gdyni), Edmund Jankowski (Porucznik Żegluga Wielkiej, kapitanat portu w Gdyni). Pracę przekazano do Polskiego Rejestru Statków w Gdańsku celem przekazania do IMCO w Londynie.

7. 13.10.1970 r. Koreferat na temat: „Studium możliwości i celowości budowy lądowych stacji oczyszczania i odgazowywania zbiornikowców w krajowych MSR”. Autor Daniel Duda.
8. 12.10.1970 r. Opinia dotycząca warunków nawigacyjnych podejścia do portu Świnoujście, dla statków o tonażu 70 tys. DWT. Zlecona przez Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku. Współautor Daniel Duda.
9. 17.11.1970 r. Powołanie przez ministra „Zespołu” dla opracowania analiz programowych dotyczących pogłębienia toru wejściowego do Świnoujścia. Praca zespołowa pod kierownictwem Daniela Dudy.
10. 24.09.1970 r. Koreferat do „Założeń techniczno-ekonomicznych budowy i przedsięwzięć Nowego Rejonu Przeładunku Towarów Masowych w Gdańsku”. Umowa nr 42/43/70 z dnia 3.IX.1970 r. z Ministerstwem Żegluga, reprezentowanym przez Przewodniczącego Komisji Projektów Inwestycyjnych mgr. inż. Stanisława Nowickiego, a Danielem Duda (wykonawcą) z terminem do 30 września 1970 r. Praca została oddana w terminie i przyjęta.
11. marzec 1970 r. Program kursu dla kapitanów i starszych oficerów w zakresie eksploatacji i dowodzenia dużymi statkami. Zatwierdzony do realizacji decyzją wiceministra żegluga z dnia 20 lutego 1970 r. Autor D. Duda
12. 25.09.1970 r. Daniel Duda, „Niektóre problemy związane z wejściem do eksploatacji statków o dużym tonażu”. Wykład inauguracyjny, rok Akademicki 1970/71 r. w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni.
13. 08 lipiec 1971 r. Praca zespołowa pod kierunkiem D. Dudy „Nawigacyjne zabezpieczenie pomiarów grawimetrycznych i magnetycznych”, praca naukowo – badawcza (Wyższa Szkoła Morska - Gdynia - kolejny numer ewidencyjny 12/13/1971-08 lipiec 1971 r.)
14. 10.05.1972 r. Praca badawcza „Technologia wprowadzania, cumowania i wyprowadzania statków w rejonie przeładunków towarów masowych w Gdańsku”. Zlecenie – Biuro Projektów Budownictwa Morskiego. Praca zespołowa po kierunkiem Daniela Dudy.
15. 29.09.1972 r. Praca badawcza – „Studium nad przystosowaniem polskich portów morskich do obsługi barkowców” Zlecenie – Zespół portowy Szczecin Świnoujście. Współautor – Daniel Duda.
16. Praca badawcza. Daniel Duda „Analiza możliwości eksploatacyjnych statków rzędu 200.000 DWT w Rejonie Przeładunku Towarów w Gdańsku”. (Kierownik pracy) zleciennodawcą było Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku. WSM – Gdynia 1972.
17. Opinia o hakach i urządzeniach cumowniczych Daniel Duda (kierownik pracy), „Opinia o hakach i urządzeniach cumowniczych na pirsie węglowym nr 1 w Rejonie Przeładunku Towarów Masowych w Gdańsku. WSM Gdynia 1972.
18. 21.04.1973 r. Raport „Przyjmowanie Dużych Statków Przez Porty Polskie” Praca zespołowa powstała z inicjatywy Daniela Dudy jako poufny materiał dla ministerstwa.
19. Rok 1973 r. Latem 1973 roku został wydany, nakładem Instytutu Morskiego w Gdańsku, „Poradnik dla Kapitanów”. Praca zespołowa pod kierunkiem Leszka Góreckiego.
20. Publikacja – 1973 r. Poradnik dla Kapitanów – Wydanie II. jesień 1973 roku. Poprawiony i uzupełniony poradnik wydany przez WSM. Praca zespołowa pod kierunkiem Bohdana Borowskiego.
21. 10.11.1974 r. Opracowanie na temat „Wymogi nawigacyjne dla bezpiecznego przeprowadzania zbiornikowców 300 tys. DWT z redy do basenu paliw płynnych Portu Północnego w Gdańsku. Zlecenie – Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku.

MATERIAŁY

22. Opracowanie Nowa trasa dla statków o zanurzeniu większym niż 15 m, Gdynia 1974 r. Praca zespołowa (zespół powołany przy Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni decyzją wicepremiera Kazimierza Olszewskiego z dnia 13 lutego 1974 r.): Bohdan Borowski, Wojciech Drozd, Daniel Duda, Leszek Górecki, Andrzej Malecha i Hilary Nowakowski. Pełna nazwa pracy: „Nowa trasa dla dużych statków o zanurzeniu większym niż 15 metrów na całej drodze wodnej od Skagen do Portów Polskich o minimalnej głębokości do 20 metrów”.
23. Konsultacje 11.10.1974 r. „Rozpoznanie możliwości lokalizacji portów naftowych wyładunku na Polskim Wybrzeżu”. Zlecenie: Instytut Morski w Gdańsku nr 187/P-182/74 z dnia 11.10.1974 r.
24. Praca w zespole – nad „Orzeczeniem dotyczącym duńskiego projektu trasy wodnej o głębokości 17 metrów prowadzącej przez Cieśniny Duńskie na Bałtyk”. Orzeczenie wykonano w dniu 29.01.1975 r. Skład „Zespołu” kpt. ż.w. Bohdan Borowski (WSM Gdynia), inż. Wojciech Drozd (Urząd Morski w Gdyni), kpt. ż.w. Daniel Duda (WSM Gdynia), kpt. ż.w. Leszek Górecki (Urząd Morski w Gdyni), inż. Hilary Nowakowski (Instytut Morski w Gdańsku).
25. Konsultacje przy opracowaniu przepisów wierceń na morzu. 26.07.1974 r. Duda Daniel – pracował na zlecenie INSTYTUTU NAFTOWEGO w Krakowie w charakterze konsultanta przy tworzeniu przepisów wierceń na morzu. Konsultacje odbywały się w Gdyni. Zlecenie: Instytut Naftowy, Kraków 26.07.1974 r. znak pisma 8029/DSN/74.
26. Praca badawcza. Daniel Duda (Kierownik pracy) pt. Studium nad zagadnieniami nawigacyjnymi w rejonie między nabrzeżami: Śląskim, Angielskim, i falochronem przy wprowadzaniu statków na doki Gdyńskiej Stoczni Remontowej. Zlecenie: Gdyńska Stocznia Remontowa (Nauta). Gdynia, WSM 1976 r.

PRACE W SEKCJI KRAJOWEJ INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION IMCO (FRAGMENT)

Pełniąc funkcję Kapitana Portu w Gdyni, dnia 2.11.1968 r. otrzymałem z Polskiego Rejestru Statków w Gdańsku pismo datowane w dniu 2.11.1968 r. (znak PI/MG/93016/167) podpisane przez dyrektora inż. Władysława Milewskiego, absolwenta pierwszego roku – Wydziału Mechanicznego - Szkoły Morskiej w Tczewie z propozycją „objęcia przewodnictwa Sekcji ds. Zanieczyszczenia Wód Olejami”, która jest krajowym odpowiednikiem Podkomitetu IMCO prowadzącego prace na ten temat”. Dotychczasowy przewodniczący Podkomitetu kpt. ż.w. Romuald Pietraszek objął stanowisko Dyrektora Generalnego w Ministerstwie Żeglugi i zasugerował moją kandydaturę. Dokonałem szybkiego bilansu moich możliwości, miałem prawie roczną praktykę oficerską na zbiornikowcu „Pieniny”, pracę magisterską pt. „Monografia Linii Arabsko-Perskiej”, podczas pisania pracy magisterskiej byłem na dwóch statkach („Skłodowska-Curie” i „Waryński”, jako ich kapitan, gdzie zetknąłem się z portami naftowymi, przepisami portowymi itd., złożoną pracę doktorską pt. „Rynek Przewozów ładunków płynnych Środkowego Wschodu”, po recenzjach, z wyznaczoną datą obrony na koniec stycznia 1969 r. i dlatego wahałem się. Jednak moje wahania nie pomogły, a dyrektor Polskiego Rejestru Statków nie chciał ustąpić. Sam rozumiałem sytuację – bo już wiedziałem dobrze co znaczy ochrona środowiska morskiego, a my w tej sprawie byliśmy w powijakach.

W skład Podkomitetu wchodził przedstawiciele Polskiego Rejestru Statków, Polskich Linii Oceanicznych, Polskiej Żeglugi Morskiej, Instytutu Morskiego, Biura Konstrukcji Taboru Morskiego, Centrali Produktów Naftowych, Zjednoczenia Portów

Morskich. Z czasem do prac włączyłem dr M. Łączkowskiego z WSM w Szczecinie i innych.

W piśmie dyrektor PRS „prosi o rozpoczęcie starań związanych z wyjazdem do Londynu w celu wzięcia udziału w obradach Podkomitetu”. Ważnym było przygotowanie „Instrukcji wyjazdowej delegacji polskiej na (...) sesję ds. zanieczyszczenia morza”, którą podpisywał dyrektor PRS i dyrektor instytucji, w której był zatrudniony przewodniczący – zatwierdzana była przez Ministra Żeglugi. Już w grudniu 1968 r. wraz z inż. Zbigniewem Uruskim z PRS brałem udział w obradach V Sesji Podkomitetu ds. zanieczyszczenia morza olejami. W obradach brali udział przedstawiciele 22 państw, najsilniejsze delegacje to Brytyjska (9 osób), Francuska (11 osób), Kanada (7 osób), Stany Zjednoczone (8 osób, głównie z Marynarki Wojennej i Coast Guardu, (bywało, że w składzie delegacji zasiadało dwóch admirałów). Delegacja Polska była zwykle 2 osobowa, jedynie na 12 Sesji reprezentowałem kraj samotnie. W obradach brali także udział przedstawiciele UNESCO, FAO, International Chamber of Shipping, International Union of Official Travel Organization, International Association of Ports and Harbours, i kilku przedstawicieli IMCO. Przewodniczącym obrad był bardzo sympatyczny Szwed, pan G. Lindencrona. Podczas Sesji w pewnym momencie zabrałem głos i doprecyzowałem wypowiedź poprzednika. Skończyło się włączeniem mnie do prac „Komitetu Roboczego” – dobrze ci tak, siedź spokojnie!

Po powrocie do kraju należało złożyć pisemne sprawozdanie (wykonywał je sekretarz Sekcji mgr inż. Zbigniew Uruski i czynił to dobrze) dla Polskiego Rejestru Statków i Ministerstwa Żeglugi – Departament Inwestycyjno-Techniczny. Przewodniczący referował sprawozdanie na posiedzeniu Sekcji ds. zanieczyszczenia morza olejami, na które zapraszano zainteresowane instytucje polskiej gospodarki morskiej. Np. sprawozdanie z posiedzenia z IX sesji Podkomitetu IMCO ds. zanieczyszczenia morza, które odbyło się w Londynie w dniach 10-14 maja 1971 r. miało miejsce w budynku Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni w dniu 2 czerwca 1971 r. przy obecności członków krajowej sekcji i instytucji gospodarki morskiej: Departament Inwestycyjno-Techniczny MŻ, Urząd Morski w Gdyni (w tym kapitanaty portów Gdańska i Gdyni), Instytut Gospodarki Wodnej, Instytut Medycyny Morskiej, Instytut Morski, Komenda Miejska Straży Pożarnej Gdyni i Gdańska, komendanci Straży Portowej Gdyni i Gdańska, Koszaliński Urząd Morski, Morski Instytut Rybacki, Szczeciński Urząd Morski, Wyższa Szkoła Morska Gdynia i Szczecin, Zjednoczenie Gospodarki Rybnej, Zjednoczenie Portów Morskich. W referacie skupiłem się na dwóch problemach:

- Międzynarodowa Konwencja Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza Olejami, 1954 r. Statut Konwencji, kolejne poprawki i propozycje dalszych poprawek; metoda umocnienia Konwencji,
- krajowe środki dla zapobiegania i kontroli zanieczyszczenia olejami, w tym przygotowanie podręcznika – przewodnika dla rządów o metodach zwalczania zanieczyszczenia olejami.

Ministerstwo Żeglugi prosiło mnie o stanowisko w sprawie „stanu zabezpieczenia portów przed skutkami rozplądów paliw na wodach portowych (1969 r.)”. Kolejna prośba to „Cel, formy i zasady współpracy państw basenu Morza Bałtyckiego w zakresie współpracy przy zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami (wykonano wspólnie z naczelnikiem Wydziału Prawnego UM Gdynia Jerzym Vonauem 1969 r.). Proszono także o wywiady, artykuły, spotkania, np. z: SIM w Gdańsku, IM w Gdańsku, GTN, MP w Gdyni, PIHZ w Gdyni. Nie mogłem nie zabrać głosu, w miesięczniku „Aura”, który poprosił o materiał do „specjalnie przygotowywanego numeru traktującego o środowisku morskim”. Przez wiele lat była to ciężka praca można dodać, że nadal uczestniczę w pracy sekcji implementacji.

OTWARCIE „PORTU PÓLNOCNego” W GDAŃSKU

DYREKTOR ZARZĄDU PORTU GDAŃSK

Inż. Bogusław Bujwid

oraz

DYREKTOR P.B.I.M. „HYDROBUDOWA-4”

mgr Jerzy Stachurski

mają zaszczyt zaprosić

prof. Daniel Duda

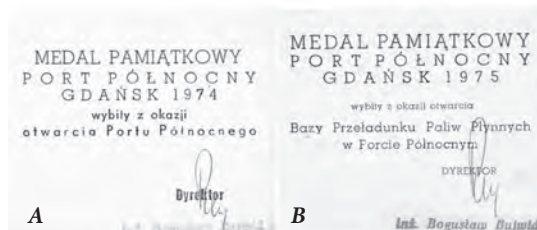
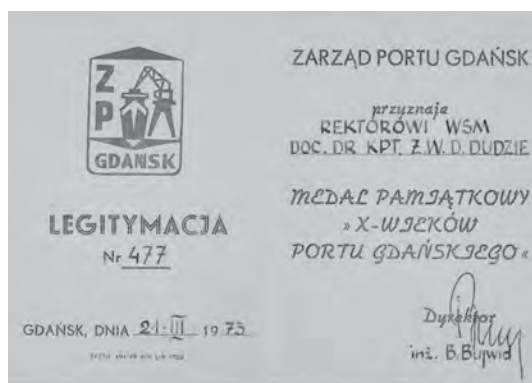
na

uroczystość otwarcia

PORTU PÓLNOCNego
W GDAŃSKUktóra odbędzie się 18 lipca 1974 r.
o godzinie 10-tejna terenie Portu Północnego
przy Basenie RoboczymWejście przez tunel
od ul. mjr. Sucharskiego do sektora „A”

Do zaproszenia Dyrektora Zarządu Portu Gdańsk inż. Bogusława Bujwida i Dyrektora P.B.I.M. „HYDROBUDOWA-4” mgr. Jerzego Stachurskiego dołączone było zaproszenie „Komitetu Organizacyjnego Uroczystości Otwarcia Portu Północnego” o zajęcia miejsca na „Trybunie w czasie uroczystości otwarcia Portu Północnego” i dodatkowa wkładka „Uprawniająca do wjazdu samochodem na teren Portu Północnego w Gdańsku przez Bramę nr 2”. Niestety nie było mi danym uczestniczyć w otwarciu „Portu Północnego” – bowiem wówczas pełniłem obowiązki przedstawiciela „Komitetu Wykonawczego Operacji Żagiel 74” w Kopenhadze i zostałem skierowany przez Ministra Jerzego Szopę na statek „Dar Pomorza” na dwie godziny przed jego wyjściem na start do regat na wody duńskie. Dodać trzeba bez pisemnego upoważnienia. Pierwsze spotkanie z dziennikarzami miało miejsce w restauracji w Kopenhadze!

Pierwszym statkiem, na którego próbnie ładowano węgiel w „Porcie Północnym” był masowiec Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie „Uniwersytet Gdański”. Przybił on do nabrzeża w basenie Górniczym w dniu 3 lipca 1974 r. i do 9 lipca załadował 37.186 ton węgla. Dnia 9 lipca opuścił basen Górniczy w porcie gdańskim i skierował się do Portu Północnego, gdzie już o godzinie 20.00 włączono urządzenie załadownicze i rozpoczął się próbny załadunek. Nie obyło się to bez kłopotów. Po uzupełnieniu ładunku do 50 tys. ton dnia 13 lipca opuścił Port Północny obierając kurs na Japonię. W dniu 16 lipca o godzinie 21-ej z pilotem i holownikami statek Polskiej Żeglugi Morskiej „Uniwersytet Wrocławski”, pod dowództwem kpt. ż.w. Antoniego Koziańskiego, wszedł oficjalnie do Portu Północnego. Cała operacja wejścia i cumowania odbyła się bardzo sprawnie. Dnia 18 lipca 1974 r. delegacja najwyższych władz wylądowała na lotnisku na Babich Dołach, stąd została przetransportowana śmigaczem do Portu Północnego. Delegacja podeszła w miejsce gdzie był zacumowany statek „Uniwersytet Wrocławski”, tutaj dyrektor Aleksander Białecki zwrócił się do Edwarda Gierka i Piotra Jaroszewicza informując, że urządzenia przeładunkowe i transportowe w bazie przeładunku węgla są gotowe do rozpoczęcia eksploatacji Portu Północnego i prosi o pozwolenie na rozpoczęcie załadunku węgla pierwszego statku Polskiej Żeglugi Morskiej „Uniwersytet Wrocławski”. Edward Gierek, odpowiedział: „Dziękuję, proszę rozpoczynajcie”. Załadunek statku przebiegał dość sprawnie, załadowano 50 tys. ton węgla z przeznaczeniem dla japońskiego odbiorcy.



Pozostały miłe pamiątki: medal (A) na otwarcie Portu Północnego w dniu 18 lipca 1974 r., wykonany przez Mennicę Państwową wg. projektu Mariana Murmana. W tym dniu ukazał się również datownik – wydany przez Urząd Pocztowy Gdańsk 1. Medal (B) wybity z okazji na okoliczność uroczystości otwarcia Bazy Przeładunku Paliw Płynnych w Porcie Północnym, wydany przez Mennicę Państwową wg. projektu Mariana Murmana

Pierwszy rozładunek ropy naftowej w Porcie Północnym mający charakter próbnego miał miejsce w dniu 14 lipca 1975 r. Nim jednak to nastąpiło grupa osób kpt. ż.w. Daniel Duda, Leszek Górecki i Zbigniew Grabski podczas narady w Zarządzie Portu Gdańsk, wysunęła wniosek dokonania próbnego wprowadzenia do Portu Północnego zbiornikowca „Kasprowy Wierch” (kapitan statku Zygmunta Batko) stojącego w gdyńskim porcie. Wniosek ten został zaakceptowany przez wiceministra R. Pietraszka. 3 marca 1975 r. eksperyment został przeprowadzony z dobrym rezultatem. Moim zadaniem było dokonać sprawdzenia wszelkich wyliczeń związanych z aktualną nośnością i zanurzeniem statku. W dniu 14 lipca 1975 r. zbiornikowiec Polskiej Żeglugi Morskiej „Rysy II” dobił do nabrzeża paliwowego z ładunkiem 30 tys. ton ropy naftowej, którą wylądowano i przetransportowano do zbiorników Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych „Przyjaźń” w Płocku (PERN). Celem zobrazowania wysiłku PERN należy dodać: zbudowano bazę manipulacyjną w Górkach Zachodnich, park zbiorników w bazie manipulacyjnej, położono dwukierunkową „Pomorski” rurociąg naftowy o długości 240 km – łączący Gdańsk z Płockiem, wykonano 120 przejść pod drogami kołowymi, 23 przejścia pod torami kolejowymi, ułożono rurociąg pod dnem Wisły w okolicach Gniewa oraz rurociąg do bazy manipulacyjnej pod dnem Martwej Wisły. „Całe to przedsięwzięcie wykonano w ciągu 10 miesięcy i zasługiwało na wysoką ocenę” (A. Białecki s. 121). Dnia 23.07.1975 r. nastąpiło uroczyste otwarcie i rozpoczęcie eksploatacji bazy przeładunku paliw płynnych ze zbiornikowca „Zawrat”, który przywiózł 111,7 tys. ton ropy naftowej z przeznaczeniem do polskich rafinerii. Moja współpraca z Portem Północnym trwała nadal, otwarcie kolejnego stanowiska „R” w Bazie Paliw Płynnych – Portu Północnego nastąpiło 10 listopada 1992 r. Kolejna nowoczesna inwestycja to instalacja odbioru z tankowców oparów węgłowodorowych i ich utylizacja, miała miejsce 27 kwietnia 2000 r. Dodać należy, że Urząd Morski w Gdyni wówczas posiadał już sprawny, nowoczesny system prowadzenia statków VTS. To był poziom światowy.



Plakietka z napisem:

*Prof. dr. kpt. ż.w. Danielowi Duda
W uznaniu zasług za długoletnią pracę zawodową
i społeczną na rzecz rozbudowy i unowocześnienia
polskich portów, a szczególnie rozbudowę
Naftoportu w Gdańsku
Czesław Nowak
Prezes Stowarzyszenia „Godność”
Gdańsk, dnia 19.03. 2021 r.*

OŚRODEK MANEWROWANIA DUŻYMI STATKAMI W IŁAWIE

Profesor Lech Kobyliński związany jest z Iławą od 1947 r., miastem jak wspomina, które było wówczas jednym wielkim gruzowiskiem, tam też był początek związku z Jeziorakiem. Wiele lat później, gdy profesor kierował Katedrą Teorii Okrętów Politechniki Gdańskiej, powołany został Ośrodek Doświadczalny, w którym dokonywano badań modelowych różnego rodzaju statków, wodorotów, poduszkowców i konstrukcji z nowoczesnym napędem. Gdy w latach siedemdziesiątych rozpoczęto budowę „Portu Północnego” dla obsługi statków do przewozu węgla dużymi statkami, a ropy naftowej i pochodnych wielkimi zbiornikowcami, poczęto szukać metod doszkalania załóg tych wielkich jednostek. Procesem, który przyspieszył szkolenie i wymagania w stosunku do kadry zatrudnionej na zbiornikowcach, były ich wielkie tragedie połączone z tragediami ludzkimi, zniszczenie środowiska, brzegów morskich, tragedii ptaictwa i innych Zbiornikowca „TORREY CANYON” pod banderą liberyjską, który płynąc wypełniony ropą w dniu 18 marca 1967 r. uderzył o podwodne skały Seven Stone między wyspami Scilly a wybrzeżem Kornwalii, to była wielka tragedia ekologiczna, niespotykana dotąd, uwidoczniła, że Europa nie posiada środków do walki w zanieczyszczeniu. Po nieudanej próbie ściągnięcia statku ze skał, podjęto decyzję zbombardowania zbiornikowca i podpalenia napalmem. Powstały wieloletnie zanieczyszczenie plaż.

W 1968 r. powstaje w Port Revel we Francji specjalny ośrodek, mający szkolić kadrę kapitanów zbiornikowców na modelach załogowych, Upatrywano w tym drogę, do stworzenia bezpieczniejszej żeglugi. W latach siedemdziesiątych Polska Żegluga Morska dokonuje zakupu wielkich zbiornikowców, „Chantoria”, „Zawrat”, „Sokolica” (145 tys. ton każdy), „Kasprowy Wierch”, „Giewont II”, „Rysy” (137 tys. ton każdy). Flota ta w 1985 r. miała ulec podwojeniu. Kapitanowie na tych statkach przechodzili przeszkolenie w Port Revel w pobliżu Grenoble we Francji gdzie za 1 szkoloną osobę trzeba było płacić

10 tysięcy dolarów. Pozyskaliśmy te wiadomości od osób, które już miały odpowiednie dokumenty, świadczące, że przeszli przeszkolenie w manewrowaniu statkami. Po rozmowie z docentem Wojciechem Orszulokiem, zaczęliśmy szukać odpowiedniego jeziora dla budowy ośrodka. Penetrowane jeziora w powiatach wejherowskim, kartuskim i kościerzyńskim nie odpowiadały naszym zamierzeniom. Rozmowa docenta W. Orszuloka z profesorem Lechem Kobylińskim, to było to! Ustalono, że szkolić można w oparciu o Ośrodek Doświadczalny w Iławie. Przeprowadziłem również rozmowę w odpowiednim departamencie Ministerstwa Żeglugi – tam stanowczo wicedyrektor, pominiemy nazwisko oświadczył, że „Ośrodek” powstanie ale nie na wschodnim wybrzeżu. Rektor Politechniki Gdańskiej prof. Tomasz Biernacki, podobnie jak ja, przyjął postawę szybkiej budowy „Ośrodka” i nie przeszkadzać tak wybitnym specjalistom jak prof. Lech Kobyliński i docent Wojciech Orszulok.

Obaj panowie przystąpili do pracy. Współpracę oparto na Uchwale nr 71 Rady Ministrów z dnia 25 maja 1970 r. w sprawie tworzenia i organizacji specjalistycznych laboratoriów środowiskowych. Model redukcyjny zbiornikowca zbudował Instytut Okrętowy PG – pierwszy model zbiornikowca „Zawrat” (zbudowany przez japoński koncern Mitsubishi Heavy Industries Ltd w Jokohamie, 293 m długości, 48,1 m szerokości 15,3 m zanurzenia), który przy zastosowaniu skali 1-24 miał ponad 12 m długości. Politechnika Gdańska budowała model, któremu nadano imię „Warta” w podzięcie Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A, która z tzw.funduszu prewencyjnego wyasygnowała fundusze i to znaczne na pokrycie kosztów budowy - modelu redukcyjnego. Mgr Jerzy Michałowski, dyrektor „Warta” Gdynia, u którego byłem częstym gościem, szybko zrozumiał moje tłumaczenie. Odniosłem wrażenie, że uważa projekt za nowoczesny i potrzebny gospodarce morskiej. W opinii kapitanów, którzy ukończyli kurs w Port Revel polski model był lepszy. Próby, w których uczestniczyłem kierując modelem wywoływały dziwne wrażenie, zatrzymanie modelu, praca śruby wstecz, skręty itd., to wszystko odbywało się bardzo wolno, to było coś innego niż praktyka dotychczasowa na statkach Polskich Linii Oceanicznych. Nadszedł wielki dzień, w którym do nabrzeża przy Ośrodku dobił model zbiornikowca „Warta”. Założenia kursu, program, projekt akwenów treningowych opracowano w Instytucie Eksploatacji WSM w Gdyni. Zabezpieczenie strony technicznej szkolenia, przygotowanie akwenów, roztawienie znaków nawigacyjnych, przygotowanie modelu do szkolenia, sali wykładowej, pomocy naukowych spoczywało na pracownikach Instytut Okrętowego. Na początku listopada 1980 r. rozpoczął się pierwszy kurs, na którym „doświadczenie i wiedzę teoretyczną z zakresu manewrowania” zdobywało 4 kapitanów z PŻM i 1 z Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Posiadaczem dyplomu nr 1 jest kpt. ż.w. Paweł Hodorowski z PŻM. Dzisiaj tj. 10 czerwca 2021 r. łącznie zostało przeszkolonych 5575 osób kapitanów i pilotów.

Na ukończenie szkolenia kursanci otrzymali **Świadectwo:**

Zaświadcza się, że Obywatel

/This is certify, that Mr./Nazwisko/Surname/Imię /Name
Data i miejsce urodzenia/ Date and place of birth
„odbył praktyczny kurs manewrowania dużymi statkami na modelach pływających przeprowadzony przez Wyższą Szkołę Morską w Gdyni w Ośrodku Doświadczalnym Instytutu Okrętowego Politechniki Gdańskiej w Iławie, stosownie do zaleceń Rezolucji Nr 17 Międzynarodowej Konwencji o Wymogach dla Marynarzy w Zakresie Szkolenia, Kwalifikacji i Pełnienia Wacht – IMCO 1978”

Rektor/Rector
Gdynia, dnia 14.03.1983 r.

W październiku 1981 r. otrzymałem od rektora Wyższej Szkoły Morskiej, doc. dr. inż. Mikołaja Kosteckiego – „Pełnomocnictwo nr 9/81”:



Wojciech Orszulok, okrętowiec, konstruktor, nauczyciel akademicki, ekspert FAO, twórca myśli okrętowej w Polsce, współtwórca polskiej szkoły kapitanów w Itawie, brał udział w pionierskich wyprawach jachtowych („Kismecie”, „Eurosie”, „Freyi”). (fot. źródło: https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=ORSZULOK_WOJCIECH)



Profesor Lech Kobylński naukowiec, specjalista w dziedzinie budowy okrętów, jeden z twórców Polskiego okrętownictwa, wieloletni profesor Politechniki Gdańskiej, powstaniec warszawski, ekspert IMO, twórca ośrodka badawczego Politechniki Gdańskiej w Itawie, współtwórca polskiej szkoły kapitanów w Itawie. (fot. źródło: https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=KOBYLI%C5%83SKI_LECH_KONRAD)



Model redukcyjny „Warta”, fot. Krzysztof Kamiński, „Morze” nr 1/602. Rok 1981

„Ustanawiam prof. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudę – profesora Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni pełnomocnikiem tej Uczelni do spraw rozwoju Ośrodka w Itawie służącego szkoleniu kadry PMH w zakresie manewrowania statkiem przy pomocy metod symulacyjnych. Pełnomocnictwo powyższe obejmuje uprawnienie do załatwiania wszelkich spraw związanych z rozbudową w/w Ośrodka, w tym również do podejmowania wiążących ustaleń z kontrahentami, z wyjątkiem zawierania umów rodzących zobowiązania majątkowe WSM.

W sprawie rozwoju Ośrodka oraz jego wykorzystania do celów naukowo-badawczych pełnomocnik współdziała z prorektorem ds. badań naukowych oraz dyrektorem IES: natomiast w przedmiocie eksploatacji Ośrodka do celów szkolenia kadr PMH realizowanych przez SDKO – z prorektorem ds. nauczania oraz dyrektorem SDKO. Obsługę biurowo-techniczną pełnomocnika zapewni dyrektor IES. Pełnomocnictwo zachowuje ważność – do odwołania”.

Gdynia, 16.10.1981 r.



Medal wybitny z okazji 25-lecia ośrodka manewrowania dużymi statkami i badania w zakresie hydrodynamiki okrętowej”, otrzymałem go z rąk dyrektora OŚRODKA - „Ship handling research and training centre” mgr inż. Jacka Nowickiego, który rozpoczął karierę przy boku profesora Lecha Kobylńskiego w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Dyrektor Jacek Nowicki uważany jest za wielki autorytet, nie tylko w Polsce, w zakresie manewrowania i badania hydrodynamiki okrętowej

BIBLIOGRAFIA

Literatura

1. Aleksander Białecki, Baza przeładunku paliw płynnych w Porcie Północnym, Technika i Gospodarka Morska, nr 7, 1975
2. Aleksander Białecki, Port Północny w Gdańsku – Historia powstania i tereźniejszość. Lata 1968-2010. Wydawnictwo „Marpress” Sp. z o.o., Gdańsk 2011
3. Maciej Borkowski, Generalnie o Bałtyku, „Morze” nr 6/607, czerwiec 1981
4. Daniel Duda, Superstatki na Bałtyku, „Tygodnik Morski” nr 9 (510) Rok XI
5. Daniel Duda, Profesor Wojciech Orszulok współtwórca polskiej szkoły kapitanów – ekspert The Food and Agriculture Organization (FAO) (1919-2011). Polskie Towarzystwo Nautologiczne, „Nautologia” nr 149/2012
6. Jerzy Miciński, Kapaotańskie „zabawy”, „Morze” nr 1/602, styczeń 1981
7. Wiesław Ochnik, Założeni Hydrotechnicy – mgr inż. Aleksander Białecki, Inżynieria Morska i Geotechnika nr 5/2014
8. (MSt.) Gdynska WSM w naukowej czołówce gospodarki morskiej. „Głos Wybrzeża” z dnia 29 grudnia 1974 r.
9. Romuald Pietraszek, Widziane z morza, Szczecin 1998
10. Romuald Pietraszek, Widziane z lądu, Gdynia, 2001
11. Stefan Truszczyński, Gdynia przyjmować będzie 100-tysięczniki. „Sztandar Młodych”, Warszawa 27 lutego 1968 r.
12. (St.St.) Z myślą o 300-tysięcznikach w Porcie Północnym, „Dziennik Bałtycki” 26 grudnia 1974 r.
13. Wojciech Świąćicki, Naukowcy radzą co należy zrobić aby udostępnić Bałtyk 300-tysięcznikom. „Wieczór Wybrzeża” 28/29 grudnia 1974 r.

Źródła internetowe:

1. <https://pl.wikipedia.org>

Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Wartość muzealna, historyczna i emocjonalna

Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, uczelniane muzeum, którego zadaniem jest pielęgnowanie i prezentowanie dorobku przeszłości, ochrona muzealiów i archiwaliów dokumentujących historię morskiego szkolnictwa – niedługo będzie celebrować swe 50-lecie nieprzerwanej działalności, choć jej początki sięgają lat przypuszczalnie 1931-1932.

Sala Tradycji została otwarta uroczystie 13 grudnia 1978 roku, ale już kilka lat wcześniej wielki orędownik utworzenia w WSM muzeum (a później jego energiczny organizator), wówczas dziekan Wydziału Nawigacyjnego, doc. dr kpt. ż.w. Daniel Duda polecił dr. Zbigniewowi Szczepankowi gromadzenie dokumentacji i pamiątek dotyczących szkolnej historii. Jak podaje „Głos Wybrzeża” z roku 1972, także jeden ze studentów Stanisław Freichert w październiku 1971 r. „rzucił myśl, aby przy Wydziale Nawigacyjnym uczelni stworzyć muzeum pamiątek, które mówiłyby o szkole, jej wychowankach i ich dziejach. Zamyśl ten zyskał poparcie kadry naukowej wydziału z dziekanem – kpt. ż.w. doc. dr. Danielem Dudą¹⁾”.

Zarządzeniem nr 6 z dnia 10 kwietnia 1973 r. rektor WSM doc. dr kpt. ż.w. Daniel Duda powołał Muzeum Historii Szkoły Morskiej. Zawarto również porozumienie z Centralnym Muzeum Morskim, w myśl którego nawiązana została współpraca doświadczonych muzealników z pracownikami uczelnianej placówki.

Powiększająca się z czasem kolekcja została przeniesiona w 1978 r. do nowo otwartych pomieszczeń w głównym budynku uczelni przy ówczesnej ul. Czerwonych Kosynierów (dziś Morska), gdzie uczelniane muzeum, pod nazwą Sala Tradycji, ma siedzibę do dziś. W latach 70. pieniądze na budowę nowych muzealnych pomieszczeń przekazali również, w imieniu Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców, kpt. ż.w. Ryszard Pospieszynski oraz of. mech. okr. Mateusz Berezicki – była to kwota ok. 340 tys. zł.

Inicjatywa stworzenia uczelnianego muzeum spotkała się ze szczególnym uznaniem i zaangażowaniem najstarszych absolwentów – zrzeszonych w Kole „Tczewiaków”. Zaczęli przekazywać interesujące eksponaty, dokumenty. Przed światowym zjazdem absolwentów w roku 1980 rektor prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda zwrócił się do nich z apelem i prośbą: „Będziemy niezmiernie wdzięczni za jakiegokolwiek materiały, pamiątki, pisane wspomnienia, które uświetnią zbiory otwartej w grudniu 1978 r. Sali Tradycji i wzbogacą historię szkolnictwa morskiego”.

Pierwszą kustosz Sali Tradycji była mgr Hanna Olewniczak, a po niej, do roku 2019, mgr Ewa Otremba. W ciągu minionych lat Sala Tradycji nie tylko gromadziła, opracowywała i eksponowała muzealia i archiwalia, lecz również aktywnie uczestniczyła w życiu uczelni, m.in. współorganizowała uczelniane uroczystości, organizowała rozmaite spotkania, prelekcje, wykłady, lekcje muzealne czy konkursy, dbała o utrzymanie kontaktów z absolwentami oraz ich rodzinami i rozwijała współpracę z krajowymi placówkami muzealnymi, w tym z muzeami wyższych uczelni, poprzez m.in. udział w konferencjach.

Przypominając to uwieńczone sukcesem przedsięwzięcie, trzeba podkreślić, że idea gromadzenia i eksponowania szkolnych pamiątek zrodziła się już przed II wojną światową – z inicjatywy

kmdr. por. kpt. ż.w. Gustawa Kańskiego otwarto w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni muzeum.

Wspominał o tym w 1935 r. dyrektor szkoły kmdr por. Adam Mohuczy w jednym z rozdziałów publikacji „XV lat polskiej pracy na morzu” (zamieszczono także fotografię sali ekspozycyjnej), dwa lata później nieco więcej miejsca poświęcił muzeum Stanisław Zadrozny w przewodniku „Na gdyńskim szlaku”.

Początki były skromne – kilka pamiątek po żaglowcu „Lwów”: dwa kompasy, koło ratunkowe, drewniana choinka, wykonana przez uczniów w roku 1923 (z brazylijskiego rejsu), dzienniki okrętowe, certyfikat statku i „dość różnorodna ilość ciekawych dokumentów, rzucających refleksy na pewne fakty tworzenia marynarki handlowej i wreszcie plik zapomnianych już pierwszych wydawnictw o morzu²⁾”.

Warto nadmienić, że także w Szkole Morskiej, w latach 30., etnograf Bożena Stelmachowska, prowadząca badania kultury Pomorza i Kaszub, zgromadziła 600 eksponatów, które podzieliła na działy, a z nich szczególnie rozbudowany był dział rybołówstwa³⁾. Wojenna pożoga nie oszczędziła kolekcji – z pierwszego szkolnego żaglowca pozostał tylko blok drewniany i mapy nawigacyjne używane na statku, odnalezione zresztą po latach na drobnicowcu PLO „Marchlewski” (eks-„Oliwa”) i przekazane do Sali Tradycji przez kpt. ż.w. Włodzimierza Szturbickiego.

W ciągu kilkudziesięciu lat staraniem pracowników, studentów, absolwentów i sympatyków uczelni oraz dzięki zaangażowaniu i hojności darczyńców, w Sali Tradycji zgromadzona została interesująca kolekcja pamiątek i dokumentów związanych z historią polskiego szkolnictwa morskiego i Polskiej Marynarki Handlowej. W jej skład wchodzi m.in.: książki i czasopisma morskie sprzed 1945 r., w tym podręczniki z okresu tczewskiego autorstwa wykładowców Szkoły, dokumenty dotyczące rozwoju szkolnictwa, floty handlowej, materiały związane z kulturą morską, kroniki szkolne, np. WSM, Wydziału Nawigacyjnego – przygotowana przez Barbarę Sprengel, czy kronika dot. statku „Antoni Garnuszewski”.

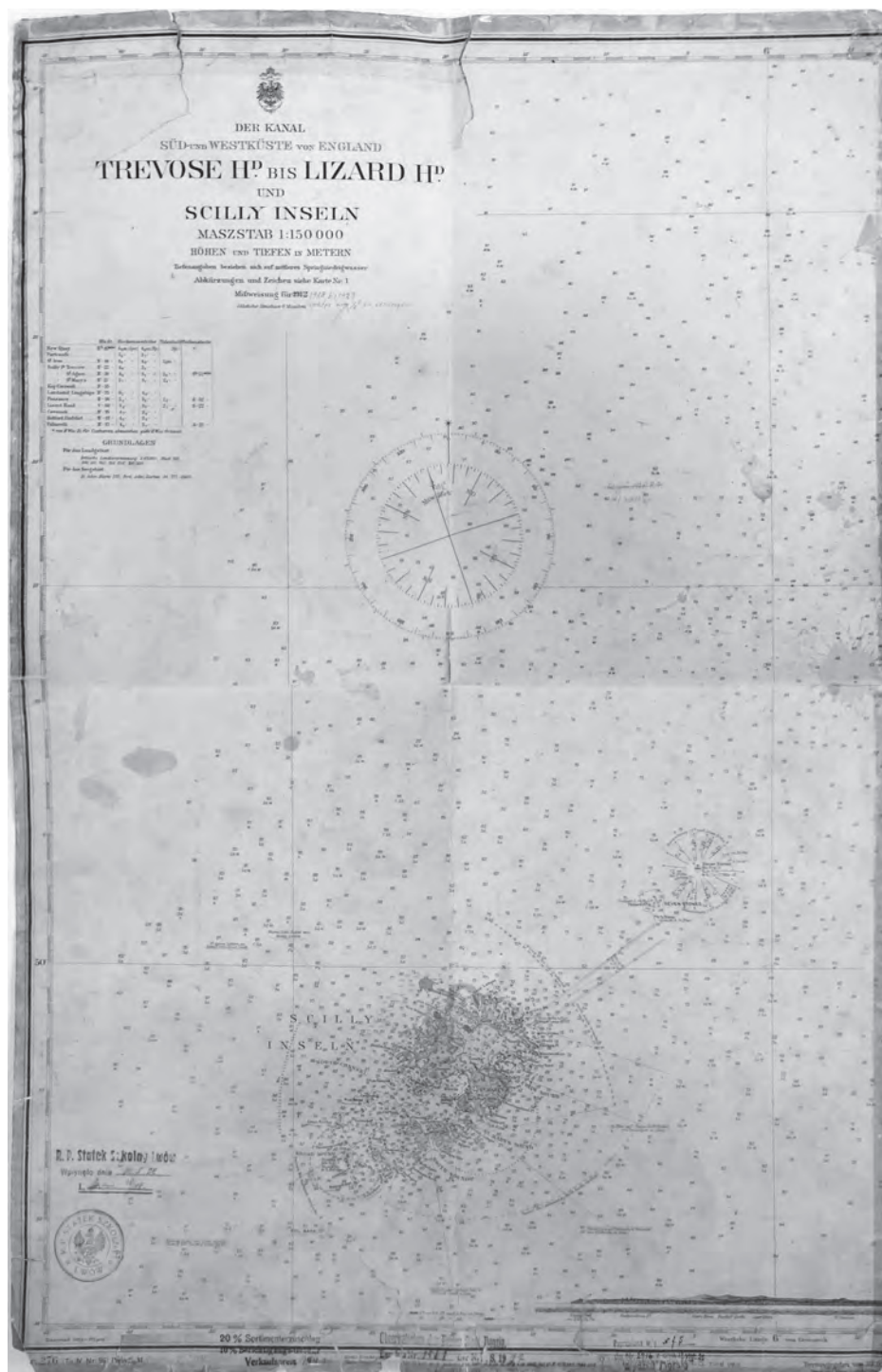
Wartościowe i unikatowe są też dokumenty, m.in. zasłużonych ludzi morza, dydaktyków, absolwentów – nie tylko świadectwa, dyplomy morskie, książeczki żeglarskie, legitymacje, ale i osobiste wspomnienia, kartki pocztowe, listy, dyplomy chrztu morskiego, zapiski w notatkach, także protokoły z rad pedagogicznych czy relacje z podróży.

Prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda, którego nazwisko, jako darczyńcy, niejednokrotnie zapisane zostało w księgach inwentarзовych, ostatnio przekazał do Sali Tradycji m.in. kilkadziesiąt dokumentów dotyczących rejsów „Daru Pomorza” na przełomie lat 40. i 50., gdy Białą Fregatą dowodził komendant kpt. ż.w. Stefan Gorazdowski. Wśród przekazanych materiałów są radiodepesze, urzędowe pisma, ale i protokoły z zebrań czy sprawozdania z rejsów. Lektura sprawozdań kapitana Gorazdowskiego w pewien sposób przybliży polityczne realia tamtych lat, gdy w kraju narastał terror, a szykany dotykały wybitnych ludzi morza, gdy pozabawiano ich prawa pływania i zatrudniano na ich miejsce ludzi niekompetentnych. Komendant Gorazdowski, wybitny specjalista i człowiek wielkiego formatu, musiał np. odpowiadać na absurdal-

¹⁾ B. Thoma, Zaczęło się od fajki... „Głos Wybrzeża” 1972, nr 137.

²⁾ S. Zadrozny, Na gdyńskim szlaku, Warszawa 1937, s. 88.

³⁾ A. Kwaśniewska, Badania etnologiczne na Kaszubach i Pomorzu Wschodnim w XIX i XX w. Ludzie, instytucje, osiągnięcia badawcze, Gdańsk 2009.



Mapa z żagłowca „Lwów”

ne zarzuty oficera KO (w funkcji zastępcy kapitana)... po dwóch klasach szkoły powszechnej i zmagać się jego z niekompetencją i ignorancją.

Wśród archiwaliów Sali jest kilkanaście tysięcy fotografii, które pasjonatów morskiej historii Polski na pewno zainteresują. Jednym z niedawno przekazanych do uczelnianego muzeum darów jest album z fotografiami i wycinkami prasowymi, który był własnością inż. mech. Władysława Milewskiego, wybitnego absolwenta czeskiej Szkoły Morskiej z roku 1923. Znajdujemy w albumie nie tylko fotografie W. Milewskiego, lecz i innych ludzi morza, jak kpt. Tadeusza Ziółkowskiego z lat młodości, młodego kpt. Leona Rusieckiego – pierwszego absolwenta Szkoły Morskiej, który otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej (w 1929 roku), także innych kolegow z czeskiego okresu.

Wśród eksponatów znajdują się m.in. przyrządy nawigacyjne jak np. oktant z XIX wieku, elementy wyposażenia statków – nie tylko szkolnych, np. koła sterowe i telegrafy maszynowe, modele statków, na których odbywano praktyki, bandery, sztandary szkolne czy mundury szkolne i oficerskie, w tym ucznia szkoły okresu wojennego – w Southampton. Są też rozmaite pamiątki z morskich podróży, np. z rejsu „Daru Pomorza” dookoła świata w latach 1934/1935, z wyprawy antarktycznej na statku szkolno-towarowym m/s „Antoni Garnuszewski” w roku 1978, z rejsów „Daru Młodzieży” do Japonii, Australii, jak i wizyt w ramach współpracy międzyuczelnianej.

W skład kolekcji wchodzi również okolicznościowe nagrody, statuetki, puchary, także przedwojenne, a wśród nich „nagrody wędrowne” – za żeglowanie czy wiosłowanie, jak ta z roku 1932, z Fort de France, z wygrawerowanymi nazwiskami zwycięzców – uczniów PSM, także znaczki, monety oraz pamiątkowe medale i odznaczenia.

W 2019 r. przekazano do Sali Tradycji pamiątki po kpt. ż.w. Czesławie Adamowiczu, absolwencie Szkoły z 1942 r., uczestniku tragicznych wydarzeń na m/s „Chrobry” w maju 1940 r., autorowi książek „Morze sprzyja odważnym” oraz „Stokrotki nie rosną na morzu”. Sala wzbogaciła się o dalsze dokumenty – książki żeglarskie, legitymacje, dyplomy, odznaczenia wojenne, jak: The Africa Star, The Atlantic Star, The Italy Star, jak również przedmioty będące przykładami jego twórczości plastycznej: kolekcja malowanych talerzy (z wizerunkami żagłowców), wazonów, dzbanów z motywami etnograficznymi czy orientalnymi.

Od ponad roku trwa intensywna digitalizacja zbiorów, której celem jest ich konieczne po latach uporządkowanie, jak również umożliwienie szerszego dostępu do nich badaczom historii Polski morskiej. Ponadto zdigitalizowanie dokumentacji ma w pewnym stopniu zapobiec jej niszczeniu (zwłaszcza starych doku-

mentów). Dotychczas w systemie elektronicznym, powstałym na potrzeby Sali, ujęto m.in.: ponad 12 tys. fotografii, ponad 3000 dokumentów, ponad 700 publikacji, ponad 300 teczek biograficznych (gros biogramów stworzył zespół badawczy pod kierunkiem prof. Władysława Pałubickiego w latach 70.), ponad 300 medali i monet, 11 modeli statków, ok. 250 przedmiotów z zakresu sztuki oraz sztuki użytkowej, 26 eksponatów prezentujących dawną technikę morską, także mundury i elementy umundurowania (16 sygnatur). W systemie dostępne są również fotografie i opisy znajdujących się w Sali 7 sztandarów, dokumentujących poszczególne etapy w historii uczelni, oraz 9 bander, jak i 82 pamiątkowe proporzyczki.

Jednym z najcenniejszych eksponatów, którymi szczyci się Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, jest galowa bandera „Daru Pomorza”, wyszywana przez hafciarki z Tucholi, którą

MATERIAŁY

przekazała statkowi, z okazji podniesienia na nim bandery 13 lipca 1930 r.⁴⁾, jego matka chrzestna – żona ministra rolnictwa i reform rolnych, prezesa Pomorskiego Komitetu Floty Narodowej, działaczka społeczna Maria Janta-Pończyńska (1880-1970).

Bandera, o wymiarach 212×142 cm, wykonana została z jedwabnego rypsu. Wyhaftowano na niej godło państwowe oraz Gryfa Pomorskiego, a w koronie orła umieszczono małe rubiny, jednak „[...] uroczysta bandera – poprzez zaopatrzenie jej w emblemat Gryfa Pomorskiego – nie odpowiadała przepisom [...]. To, jak również jej duże rozmiary i znaczny ciężar spowodowało, że bardzo rzadko jej używano”⁵⁾. Przed zjazdem absolwentów w 1980 r. bandera galowa została poddana pełnej konserwacji w warszawskiej pracowni.

„Dar Pomorza”, 25 maja 1981 roku, otrzymał jej wierną replikę, wykonaną pod nadzorem zespołu pracowników WSM i ufundowaną przez Związek Zawodowy Marynarzy i Portowców.



Replika bandery z wyhaftowanym godłem państwowym i emblematem Gryfa Pomorskiego na „Darze Pomorza” (oryginał w Sali Tradycji UMG)

Kolejny prezent, jaki ofiarowała matka chrzestna żaglowca, i jednocześnie kolejny, który dziś niezmiennie budzi zachwyt zwiedzających muzeum, to dwa komplety sztućców do mesy oficerskiej, przeznaczone dla 12 osób. Sztućce firmy „Towarzystwo Akcyjne w Warszawie Norblin – b-cia Buch i T. Werner” są platerowane, a każdy egzemplarz zawiera wygrawerowany napis „Dar Pomorza” oraz logo Państwowej Szkoły Morskiej. Umieszczone są w drewnianych skrzyniach, również z logo PSM, nazwą statku oraz datą „1930”.

Pamiętnego dnia 13 lipca 1930 roku założona została księga pamiątkowa „Daru Pomorza” – o wymiarach 35 × 22 cm, w skórzanej oprawie, zawiera 119 kart wpisów (ostatni datowany na 3 września 1972 roku) osób goszczących na statku, a otwiera ją znamieny wpis inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego – wówczas ministra przemysłu i handlu: „Polska bez własnego wybrzeża morskiego i bez własnej floty nie będzie nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu, pracy, postępu i dobrobytu swym obywatelom”. Decyzją Rektora WSM księga pamiątkowa w 1978 r. (tak jak i komplety sztućców ze statku w 1980 r. oraz galowa bandera w 1981 r.) została przekazana do uczelnianej Sali Tradycji, zaś jej kopię otrzymało Centralne Muzeum Morskie.



Sztućce firmy „Towarzystwo Akcyjne w Warszawie Norblin – b-cia Buch i T. Werner”

W Sali Tradycji eksponowany jest również przedwojenny sztandar z 1930 roku, ufundowany przez społeczeństwo Tczewa, gdy Szkołę przenoszono do Gdyni.

Odnaczony Złotym Krzyżem Zasługi sztandar, o wymiarach 100×105 cm, jest wykonany z jedwabnego rypsu, haftowany, o czerwonym awersie, z wizerunkiem orła w koronie, i kremowym rewersie.

Sztandar uniknął zniszczenia czy zaginięcia podczas II wojny światowej, udało się go bowiem zawczasu ewakuować. Wywiózł go z kraju, owinąwszy się nim, dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Leonard Możdżeński. Sztandar towarzyszył polskim kadetom w Szkole w Southampton. 20 lat później, w czerwcu 1959 r., podczas pobytu „Daru Pomorza” w Dover, zamieszkali w Wielkiej Brytanii kapitanowie, absolwenci PSM w Gdyni, Witold Sawicz-Korsak i Stefan Mermon przekazali go komendantowi fregaty kapitanowi Kazimierzowi Jurkiewiczowi.

W zbiorach znajduje się także obraz Michała Leszczyńskiego (1906-1972) – absolwenta Szkoły Morskiej w Tczewie z r. 1928, sławnego „Pigłu”, ucznia wyróżniającego się niebanalną osobowością i zdolnościami, postaci nietuzinkowej. To „Dar Pomorza” powracający z rejsu dookoła świata (olej, deska, 71,5×50 cm) z roku 1943. W posiadaniu Sali jest też szkicownik artysty z lat 30., jak

⁴⁾ Ciekawostką jest, iż Bronisław Abramowski, absolwent WN z 1933 r. („Okólnik” 1995, nr 170, s. 25-29) sugeruje inną, późniejszą, datę przekazania bandery. Pisał, że zamustrował na „Dar Pomorza” 16.07.1930 r. Wkrótce, w wyniku wypadku na pokładzie statku, trafił do szpitalika: „Z tego powodu przepuściłem uroczystość wręczenia komendantowi nowej bandery, haftowanej ręcznie przez Pomorzanki, do podnoszenia w specjalnych okazjach. Był to też dzień pożegnania, więc było dużo gości i członków rodzin załogi i uczniów”. Dodaje, że po uroczystościach i odwiezieniu gości na ląd „komendant kazał postawić wszystkie żagle i położył statek na kurs na Morze Północne do Antwerpii”.

⁵⁾ D. Duda, Dzieje galowej bandery „Daru Pomorza”, [w:] „Dar Pomorza”. Studia i materiały Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, t. II, Gdańsk 2002; s. 20.



Sztandar Państwowej Szkoły Morskiej z 1930 roku



Obraz „Daru Pomorza” autorstwa Leszczyńskiego

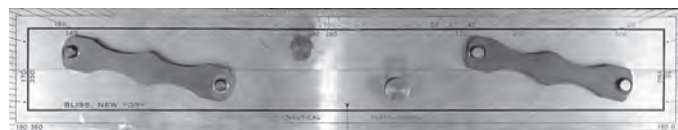
również rysunek gałązki wykonany w dzieciństwie, z podpisem i datą: „Michał 23/3/1913”.

Warto przypomnieć, że autorstwa Leszczyńskiego była m.in. dekoracja na czewski Bal Morski, ilustrował także szkolne pod-

ręczniki. Pragnąc doskonalić warsztat malarski, po ukończeniu Szkoły Morskiej wstąpił na krakowską Akademię Sztuk Pięknych. Pracę na morzu, w której osiągnął stopień kapitana żeglugi wielkiej, łączył z karierą artysty malarza. Ostatnie 20 lat życia spędził z żoną Peggy na Jamajce, gdzie miał własną galerię obrazów.

Uwagę wielu zwiedzających Salę przykuwa liniał równoległy, firmy „Bliss, New York”, wykonany ze stali, o wym.: 46 × 8 (po złożeniu) cm.

Ten jest szczególnie – używany był na transatlantyku „Piłsudski”. W roku 1979 podarował go, za pośrednictwem kpt. ż.w. Tadeusza Olechnowicza, absolwent PSM z 1933 r. kpt. ż.w. Romuald Żelazowski. Był on III oficerem na „Piłsudskim”, gdy statek, jako transportowiec, zmierzając do miejsca koncentracji konwoju do Australii i Nowej Zelandii, 26 listopada 1939 r., nad ranem, został storpedowany (lub trafił na minę), IV mechanik Tadeusz Piotrowski zginął, zaś kapitan Mamert Stankiewicz zmarł z wycieńczenia po akcji ratowniczej.



Nie brak eksponatów związanych z losami uczelni, jej kadry, uczniów i absolwentów w czasie II wojny światowej – jednym z nich jest grawerowana patera – nagroda honorowa dla kpt. ż.w. Czesława Zawady, absolwenta PSM w Gdyni z 1932 roku. 10 października 1942 roku, dowodząc s/s „Narwik” w zastępstwie kapitana Tadeusza Niefiedowicza, uratował z załogą 1022 rozbitków ze storpedowanego przez U-172 transportowca „Orcades”. Akcję ratowniczą podjęto, mimo zagrożenia ataku przez będącego w pobliżu U-boota. Za swą bohaterską postawę w czasie II wojny światowej kapitan Czesław Zawada otrzymał Złoty Krzyż Zasługi z Mieczami, The Order of the British Empire oraz Lloyd's War Medal for Bravery at Sea – przyznawany za dokonania na morzu wymagające wyjątkowej odwagi.



Wśród wspomnianych mundurów znajduje się, podarowany w roku 1987 przez kapitana żeglugi wielkiej Józefa Miłobędzkiego, mundur słuchacza Szkoły Morskiej w Southampton.

W latach 1940-1943 odbyły się trzy kursy dokształcające uczniów PSM. Kadetów I kursu „[...] ubrano w mundury angielskie.



*Medale kapitana Czesława Zawady -
w zbiorach Sali Tradycji jest tylko ich fotografia*

Na czapkach odznaka brytyjska – kotwica i korona, na pagonach mundurów roboczych trzy złote guziki, podobnie jak na rękawach wyjściowych, tylko podłużna naszywka na ramieniu „Poland” podkreślała odrębność tej grupy i jej przynależność narodową⁶⁾. II kurs na czapkach nosił już złote znaki SM.

Zbiory Sali Tradycji, będące w przeważającej większości darami osób związanych z uczelnią: w pierwszej kolejności jej absolwentów lub ich rodzin, mają więc nie tylko różną wartość muzealną, materialną, ale niejednokrotnie znaczącą wartość historyczną, a wszystkie – emocjonalną. Nie należy zapominać, że w wieloletniej historii Sali Tradycji darczyńcy często przekazywali na rzecz Sali to, co dla nich samych było niezwykle cenne. W zasobach Sali znajduje się np. sygnet z wizerunkiem kuli ziemskiej, który uczeń Wydziału Transportu i Administracji Morskiej z lat 1938/1939 Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni – Bogusław Wężyk podarował Joannie Stankiewicz jako pierścionek zaręczynowy, w listopadzie 1939 roku. Oboje zostali aresztowani za działalność w konspiracyjnej organizacji w rejonie Wilna, Lidy i Baranowicz, a Bogusław Wężyk został skazany na karę śmierci i w dniu 17.02.1941 r. rozstrzelany. Jest jednym z kilku, dotychczas ustalonych, związanych ze Szkołą Morską ofiar stalinowskiego terroru – obok niego „na nieludzkiej ziemi” zostali zamordowani przez NKWD absolwenci: Piotr

Antonowicz (Wydział Mechaniczny, 1922 r.), Wojciech Czerski (Wydział Mechaniczny, 1931 r.), Adam Czyż (Wydział Nawigacyjny, 1927 r.), Bolesław Hagmajer (Wydział Nawigacyjny, 1924 r.), Janusz Martyszewski (Wydział Mechaniczny, 1937 r.), Zygmunt Wojciechowski (Wydział Mechaniczny, 1926 r.) Po kilkudziesięciu latach pani Joanna Stankiewicz-Januszczak, autorka wspomnień m.in. o konspiracji w Lidzie i procesie w Mińsku, postanowiła przekazać pamiątkę właśnie do uczelnianej Sali. Napisała: „Sygnet przetrwał liczne rewizje więzienne i wrócił ze mną do domu”.



Kolekcja Sali Tradycji jest różnorodna i wyjątkowa. I co ważne – stale wzbogacana, dzięki darczyńcom świadomym, jak ważne jest pielęgnowanie dziedzictwa przeszłości, kultywowanie pamięci o wybitnych ludziach polskiego morza i polskiej edukacji morskiej. Ponadto jej zbiory wielokrotnie były, i nadal są, chętnie wykorzystywane w licznych publikacjach na temat historii uczelni, floty oraz ich kadr.

LITERATURA

1. B. Abramowski, *Zew Morza*, „Okólnik” 1995, nr 170
2. D. Duda, *Dzieje galowej bandery „Daru Pomorza”*, [w:] „Dar Pomorza”. *Studia i materiały Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku*, t. II, Gdańsk 2002
3. J. Miciński, B. Huras, M. Twardowski, *Księga statków polskich*, t. III, Gdańsk 1999
4. E. Otremba, *Sala Tradycji Akademii Morskiej w Gdyni*, [w:] *Muzea uczelniane. Katalog*, pod red. H. Kowalskiego [et al.], Warszawa 2017
5. E. Otremba, *Wczoraj i dziś muzeum Akademii Morskiej w Gdyni*, [w:] *Lokalna społeczność a muzeum*, IX Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego Gdańsk-Tczew-Gdynia (29-30.05.2008), Gdańsk 2010, Centralne Muzeum Morskie
6. A. Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew-Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992
7. A. Perepeczko, *Biała Fregata*, Gdynia 1994
8. S. Zadrożny, *Na gdyńskim szlaku*, Warszawa 1937
9. A. Zieliński, *Rozstrzelana tradycja*, „Bandera. Czasopismo Marynarki Wojennej” 1992, nr 11, s.17.

⁶⁾ A. Perepeczko, *Szkoła Morska Tczew-Gdynia 1920-1969*, Gdynia 1992, s. 126.

MAREK GRZYBOWSKI

Latarnie morskie. Morskie cuda techniki na pocztówkach. Rozmowa z kmdr rez. Apoloniuszem Łysejko

Wracając statkiem do macierzystego portu, każdemu marynarzowi drgnie serce, gdy nocą zobaczy błysk znajomej latarni, a za dnia znajomą sylwetkę, którą widać zanim pojawią się na horyzoncie pierwsze budynki, drzewa i ład. Dziś w czasach map elektronicznych, GPS i globalnego internetu latarnie wciąż budzą zainteresowanie, a u wielu marynarzy sentyment. Dla marynarzy i żeglarzy to wciąż ważny obiekt nawigacyjny.

Latarnia przyciąga również każdego lądowego szczura, wczasowicza, czy tylko na chwilę trafiającego do nadmorskiej miejscowości. Jest też obiektem chętnie umieszczanym na pocztówkach. Na półkach z literaturą marynistyczną wyróżnia się nowe wydawnictwo albumowe „Polskie latarnie morskie na pocztówkach – Album latarni morskich polskiego wybrzeża od Krynicy Morskiej do Świnoujścia wydanych w latach 1888 – 2017”. Jego autorem jest kmdr rez. Apoloniusz Łysejko, Gdynianin, absolwent Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej. W Marynarce Wojennej RP przez wiele lat związany był ze Służbą Hydrograficzną MW. Po zakończeniu służby, pracował na stanowiskach kierowniczych w Biurze Hydrograficznym Rzeczypospolitej Polskiej w Gdyni i w Urzędzie Morskim w Gdyni. O polskich latarniach morskich opowiada kmdr rez. Apoloniusz Łysejko w rozmowie z Markiem Grzybowskiem z Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego.

Do rąk kolekcjonerów i miłośników latarni morskich trafia kolejna publikacja o latarniach morskich, które spotkać możemy na polskim wybrzeżu. Tym razem oprócz historii latarni dołączam zdjęcia pocztówek latarni od Krynicy Morskiej do Świnoujścia, wydanych w latach 1888 – 2017. We wstępie jest informacja, że album zawiera 3 tys. zdjęć.

Album zawiera ponad 3 tysiące zdjęć pocztówek latarni morskich, z których tylko 225 można znaleźć na kartach albumu wraz z opisem ich historii. Pozostałe ilustracje umieszczone są na dołączonej płytce DVD. Na stronie 7 umieszczono krótki opis korzystania z płytki.

To kolekcja prywatna zbierana przez lata. Od dziś dostępna dla wszystkich.

Zebraną kolekcję pocztówek i widokówek latarni morskich polskiego wybrzeża udostępniam tym wszystkim, którzy mają hobby podobne do mojego, albo interesują ich miejscowości z latarnią morską. Chcę dotrzeć do ludzi, którzy są emocjonalnie związani z miejscowościami, w których spędzili swoją młodość, lub w których są zakochani. Album adresuję również do kolekcjonerów, którzy w ten sposób mogą uzupełnić swoje zbiory.

Ludzie zaczęli żeglować wieki temu. Wiemy o tym z zapisów i podań, śladów innych cywilizacji pozostawionych w miejscowościach nadmorskich. Latarnie morskie powstały, bo zaczęliśmy uprawiać żeglugę w miarę regularną. Statki były budowane z drewna, więc ich kompletne konstrukcje sprzed wieków nie przetrwały do naszych czasów. Od kiedy mamy informacje o najstarszych konstrukcjach latarni?

Latarnie morskie są najbardziej znanymi obiektami dziedzictwa morskiego. Stanowią nieodłączny element pejzażu nadmorskiego. Swoją „służbę” rozpoczęły 2500 lat temu. Od Mezopotamii, poprzez Morze Śródziemne, znalazły się na brzegach wszystkich kontynentów.

Jaki był powód i cel budowania latarni w czasach gdy statki nie były duże, morska wymiana handlowa nie była tak rozwinięta jak dzisiaj, a ruch jednostek na morzu nie był zbyt intensywny?

Dzieje obcowania człowieka z wodą pełne są katastrof i wypadków. Zdarzają się one na bezkresach oceanicznych, ale też i w portach, w zasięgu latarni morskich. Oprócz latarni morskich stawianych dla bezpieczeństwa żeglugi, pojawiały się też takie, które swoim światłem wprowadzały w błąd. Te pierwsze wskazywały drogę do portu przeznaczenia, a drugie miały na celu grabież towarów po awarii statku. Żeglarze nocą wypatrują światła latarni morskiej. To ona chroni i ostrzega przed zbliżaniem się do lądu, ale też informuje, że port przeznaczenia jest blisko.

Pan Komandor w swoim albumie wykorzystał sposób zapisu obrazu, który ma względnie krótką historię.

Historia karty pocztowej nie jest zbyt długa. Wynaleziona w kilku miejscach jednocześnie w drugiej połowie XIX wieku, stała się łatwym środkiem komunikacyjnym między ludźmi. Wzrastająca mobilność ludzi spowodowała, że karta pocztowa połączona z ilustracją lub zdjęciem zyskiwała popularność w XIX wieku. Pierwsze karty nie były ilustrowane. Dopiero pod koniec XIX wieku pojawiły się ilustracje. Tematyką kart pocztowych było wszystko. Najbardziej popularnymi stały się jednak pocztówki – zwane widokówkami.

Podróżnicy mają skłonność, by pochwalić się gdzie jesteśmy. Dziś wykorzystujemy portale społecznościowe. Czy pocztówka to taki prehistoryczny Instagram?

Pocztówki były i są do dzisiaj atrakcyjnymi pamiątkami kupowanymi przez turystów. Ponadto pełnią rolę krajoznawczą. Popularne były pocztówki widokowe z pozdrowieniami z różnych miejscowości. Znajdował się na nich napis Pozdrowienia z ..., Pamiątka z ..., i ilustracja. Na pocztówce zamieszczano czasami kilka widoków. Widokówki takie wydawały nie tylko duże i znane miasta, ale także małe, w których zlokalizowano latarnię morską. Pocztówki z latarnią morską pojawiły się pod koniec XIX wieku. Od czasu, kiedy latarnie udostępniono do zwiedzania można było je kupić „na miejscu”.


W XIX wieku Polska była podzielona między trzech zaborców. Jak rozwija się produkcja pocztówek na naszych ziemiach?

Na ziemiach polskich używano kart pocztowych o różnym nazewnictwie. Konkurs na polską nazwę ilustrowanej karty, zorganizowano przy okazji wystawy kart pocztowych przez Warszawskie Towarzystwo Dobroczynności. Głosowanie publiczności wybrało nazwę „pocztówka” zaproponowaną przez Henryka Sienkiewicza, późniejszego laureata literackiej Nagrody Nobla. Popularna pocztówka, jako nazwa upowszechniła się od 1900 roku.

Wróćmy więc do latarni na naszym wybrzeżu. Ile takich obiektów mamy nad polskim Bałtykiem?

Obecnie na polskim brzegu mamy około 20 miejsc związanych z latarniami morskimi. Aktualnie tylko 15 działa i świeci od zmroku do wschodu słońca. Każda latarnia ma charakterystyczne błyski. Opisy 15 działających latarni morskich mamy w Spisie Światel i Sygnałów Nawigacyjnych wydanym przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP. Zebrana i uwidoczniona faktografia latarni

Apoloniusz Łysejko



Urodził się w Gdyni. Ukończył Wyższą Szkołę Miar­ny­r­ni­ki Wo­jen­nej, otrzy­mu­jąc no­mi­na­cję na pod­po­rucz­ni­ka w 1967 r. Uko­ńczył stu­dia na Uni­wer­sy­te­cie Peka­nia­skim. U­czes­tni­czył w misji ONZ na Bliskim Wschodzie w latach 1976-1977. Ze służby Hydro­gra­ficznej Marynarki Wo­jen­nej zwła­zany był do zakoń­cze­nia służby wojskowej w stopniu komandora w 1990 r. Pracował na stanowiskach starszowskich w Biu­ro Hydro­gra­ficznym Rzeczy­pos­po­litej Pol­skiej w Gdyni i Urzędzie Morskim w Gdyni w latach 1991-2004. Wiceprezes Towarzystwa Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego od 1992 r. Autor artykułów i publi­kacji o latarniach morskich polskich i zagranicznych. Odznaczony m.in.: Złotym i Brązowym Krzyżem Zasługi, medalem „Zasłużony Kulturze Gloria Artis”, odznaką „Zasłużony Pracownik Morza” i medalem ONZ „W służbie pokoji”.

Apoloniusz Łysejko

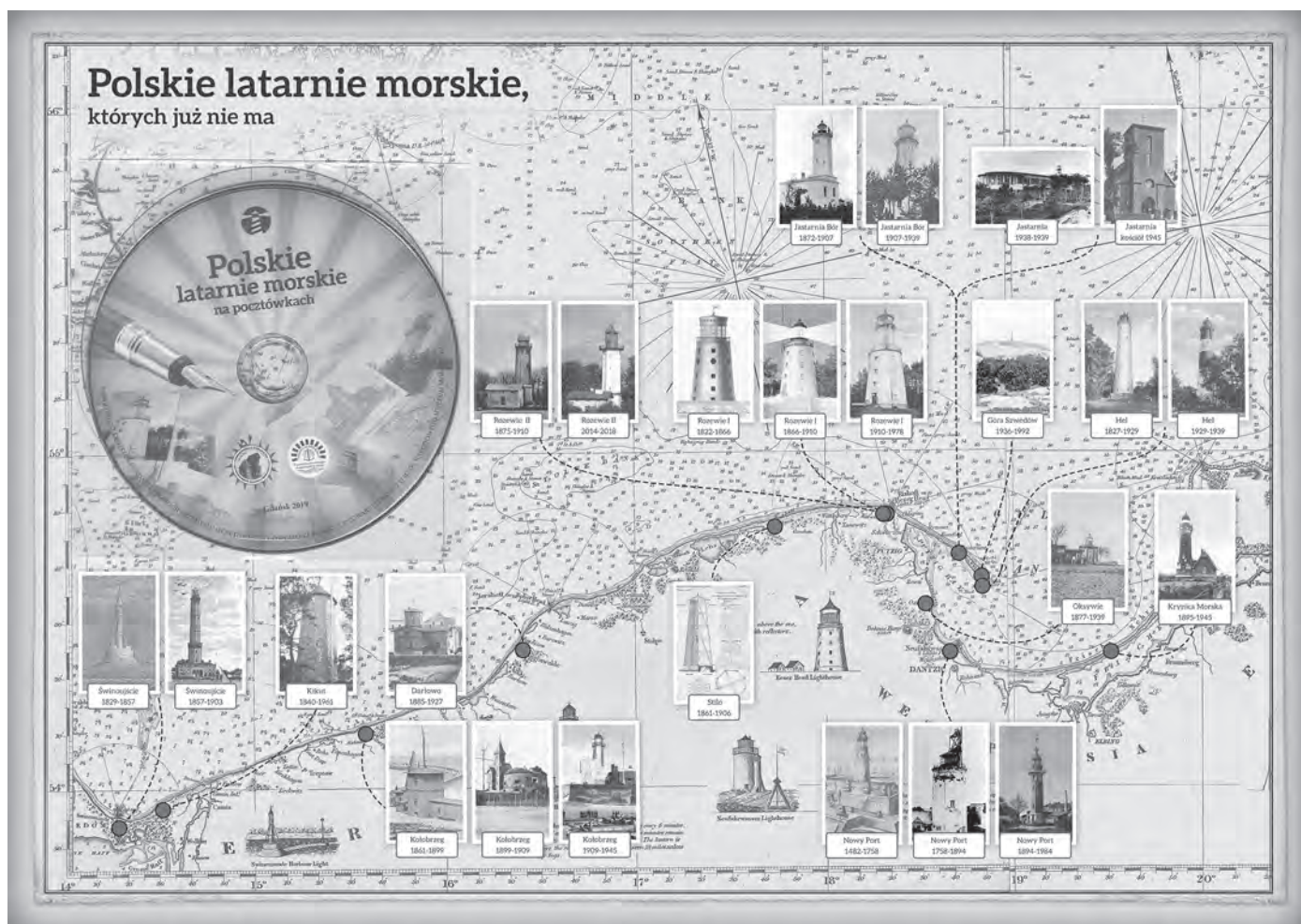
Polskie latarnie morskie na pocztówkach

Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego
Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej
Gdańsk 2019

POLSKIE LATARNIE MORSKIE NA POCZTÓWKACH

ISBN 978-83-947026-2-5
ISBN 978-83-60584-84-2

Polskie latarnie morskie, których już nie ma

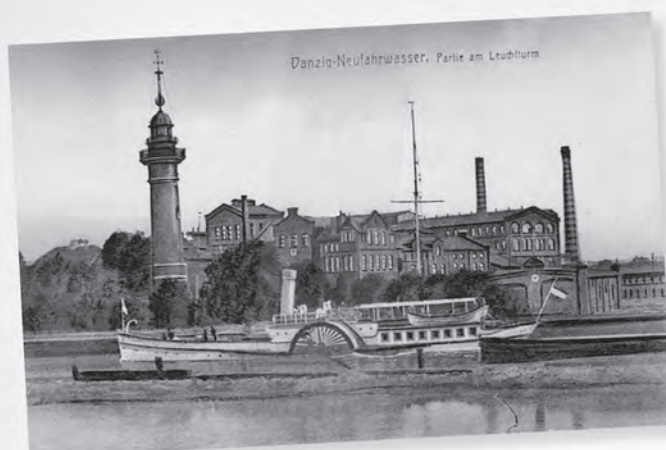


Polskie latarnie morskie na pocztówkach

Latarnie:

- Jastarnia Bór 1872-1907
- Jastarnia Bór 1907-1929
- Jastarnia 1928-1929
- Jastarnia Brodki 1945
- Rozewie II 1875-1910
- Rozewie II 2014-2018
- Rozewie I 1822-1866
- Rozewie I 1866-1910
- Rozewie I 1910-1978
- Góra Swobod 1936-1992
- Hel 1827-1929
- Hel 1929-1939
- Oliva 1877-1909
- Krywia Morska 1895-1945
- Swińskości 1829-1857
- Swińskości 1857-1903
- Kikis 1840-1945
- Darłowo 1885-1927
- Sokołobrogo 1861-1899
- Kołobrzeg 1899-1929
- Kołobrzeg 1909-1945
- Sokołobrogo 1861-1906
- Nowy Port 1482-1758
- Nowy Port 1758-1894
- Nowy Port 1894-1964

GDAŃSK NOWY PORT



Zdjęcie z około 1910 r., kolorowane. Wydawca niezany

Rys. 20. Bocznokołowiec turystyczny w drodze do Gdańska

Rys. 21. Zdjęcie z około 1910 r.



Zdjęcie z około 1910 r., kolorowane. Wydawca A. Zimmermann, Danzig



Obieg pocztowy: 22.11.1912 r. Wydawca Stengel & Co., Dresden

Rys. 22. Latarnia nocą

24

morskich, różni się – patrząc na warstwę merytoryczną książki od tych, które publikowałem wcześniej.

Wcześniejsze opracowania o latarniach zawierały więcej informacji? Jakie nowości znajdziemy w nowym albumie?

O ile dawniej przedstawiałem historię latarni, teraz dla czytelników zainteresowanych tą problematyką opracowałem album. Historię połączono z ich architekturą. Uznałem, że pocztówki stanowią unikatowy materiał ikonograficzny. Pokazują latarnie od końca XIX wieku do pierwszych lat XXI wieku. Stanowią one dokumentację

wyglądu obiektów dziedzictwa morskiego, z którymi sentymentalnie jesteśmy związani poprzez nowelę Henryka Sienkiewicza „Latarnik”.

O pobycie nad morzem świadczą zdjęcia z plaży. Ale pobyt w konkretnej miejscowości można udokumentować tylko charakterystycznym obiektem. Nad morzem było to molo z przycumowanym statkiem i jeśli była, to oczywiście latarnia. Latarnie to obiekty techniczne. Czy można było je zwiedzać?

Każdy letnik i wczasowicz chciał powiadomić o swoim pobycie nad morzem. Chciał pokazać uroki miejsca gdzie przebywał i skreślić kilka słów do najbliższych. Wczasowicze odwiedzali też latar-

nie. Trudno jest dzisiaj ustalić, które z latarni od Krynicy Morskiej do Świnoujścia były udostępnione zwiedzającym. W trakcie kwerendy w archiwach polskich i niemieckich, natrafiłem na pismo Prezydenta Rejencji w Szczecinie z czerwca 1904 r. Znosiło ono opłatę zwiedzania latarni przez wycieczki szkolne i kolonie letnie. W innym piśmie latarnik z Czołpina przekazywał Prezydentowi Rejencji w Koszalinie pieniądze uzyskane z opłaty za zwiedzanie latarni morskiej. Na podstawie odnalezionych dokumentów, udostępnione do zwiedzania były latarnie w Świnoujściu, Czołpinie, Rozewiu i Helu. O pozostałych latarniach brak informacji.

Wybuch II wojny światowej przerwał masowy wypoczynek nad morzem. Kurorty były dla rannych żołnierzy i rekonwalescentów. Polska uzyskała dostęp do morza od Krynicy Morskiej aż do Świnoujścia. Jak było z odwiedzaniem latarni po wojnie?

Po 1945 roku latarnie ze względu na swoje położenie nie zostały udostępnione do zwiedzania. Wyjątek stanowiła latarnia morska Rozewie. Z inicjatywy Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego (obecnie Narodowego) i Urzędu Morskiego w Gdyni otworzono w 1963 r. stałą wystawę w latarni morskiej w Rozewiu. Po roku trwania wystawy nadzór nad ekspozycją przejęło Towarzystwo Przyjaciół Muzeum Morskiego. Nazywano ją często Muzeum Latarnictwa Morskiego. Od lat 60-tych latarnię udostępniono do zwiedzania, a organizatorem w niej ruchu turystycznego jest Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego.

Rozewie, to wizytówka naszych latarni. Czy wystawa się rozwijała? Kiedy udostępniono do zwiedzania pozostałe latarnie polskiego wybrzeża?

Dla dalszego funkcjonowania wystawy w latarni Rozewie, przełomowym okazał się rok 1991. W wyniku zmian w Administracji Morskiej powstało Biuro Hydrograficzne Rzeczypospolitej Polskiej w Gdyni. Biuro administrowało wszystkimi latarniami polskiego wybrzeża. Podjąłem wówczas decyzję o udostępnieniu do zwiedzania pozostałych latarni. 19 maja 1992 r. podpisano „Porozumienie w sprawie udostępnienia latarni morskich, jako obiektów techniki i gospodarki morskiej do zwiedzania przez turystów” pomiędzy Biurem Hydrograficznym Rzeczypospolitej Polskiej i Towarzystwem Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego. Udostępniono latarnie w Krynicy Morskiej, Helu, Rozewiu, Stilo, Czołpinie, Ustce, Jarosławcu, Gąskach, Kołobrzegu i Niechorzu. Ze względów technicznych latarnie w Jastarni, Gdańsku Nowym Porcie, Gdańsku Porcie Północnym, Darłowie, Kikucie i Świnoujściu nie zostały udostępnione.

W polskich służbach hydrograficznych następowały w latach 90. zmiany organizacyjne. Jak to odbiło się na dostępności latarni dla turystów?

Zmiany w Administracji Morskiej pod koniec XX wieku trwały nadal. Biuro Hydrograficzne RP uległo likwidacji w 1995 r. Reaktywowano służby nawigacyjne Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Turystyką w latarniach morskich w dalszym ciągu zajmowało się Towarzystwo. Przy Urzędzie Morskim w Szczecinie powstało Stowarzyszenie Miłośników Latarni Morskich w 1996 r. i przyjęło obsługę turystyczną w latarniach Niechorze, Kołobrzeg do 2000 r., Gąski, Jarosławiec, Ustka i Czołpino, a od 2000 r. w Darłowie i Świnoujściu. Dzięki pasjonatom i miłośnikom latarni, Kołobrzeg jest obsługiwany przez stowarzyszenie „Latarnia Morska Kołobrzeg” od 2001 r., a wyłączoną z eksploatacji latarnię w Nowym Porcie udostępniło do zwiedzania stowarzyszenie „Latarnia morska Gdańsk Nowy Port” od 2004 r. Służbę nawi-

gacyjną przy Urzędzie Morskim w Słupsku utworzono w 1998 r. Nowe stowarzyszenie pod nazwą „Pro Mari Baltico” powstało w Ustce w 2007 r. i przejęło obsługę latarni w Czołpinie, Ustce, Jarosławcu, Darłowie i Gąskach. Od maja 2013 r. obowiązki w latarni w Czołpinie podzieliły pomiędzy siebie Urząd Morski w Słupsku i Słowiński Park Narodowy. Za światło latarni morskiej odpowiada Urząd Morski, a ruch turystyczny obsługiwany jest przez Park. Tak obecnie podzielona jest organizacja ruchu turystycznego w latarniach morskich.

Dla laika w dzień latarnia jest oryginalnym obiektem, a w nocy świeci. A jak opisuje latarnię fachowiec?

Latarnie morskie różnią się od siebie – jedna migoce, druga błyska, charakterystyki światła latarni są niepowtarzalne. Wyróżniają je również kształt i malowanie. Latarnie dawniej niezbędne w nawigacji dziś są atrakcją turystyczną. W Polsce latarnie odwiedza około 600 tys. osób rocznie. W rękę każdego odwiedzającego jest smartfon, więc wrzucone do sieci „selfi” coraz częściej zastępuje korespondencję pocztową.

Album ma charakter publikacji popularnej, która ma trafić do szerokiego odbiorcy. Ale Pan Komandor jednak nie zrezygnował z zaspokojenia oczekiwań profesjonalistów. Dusza wieloletniego pracownika biura hydrograficznego jednak została. Jak to profesjonalne podejście wpłynęło na zawartość albumu o latarniach?

W albumie oprócz płytki DVD zawierającej zdjęcia pocztówek umieszczono tabele zmian, jakie przechodziła każda z latarni w swojej historii. Ich źródłem były polskie i obcojęzyczne Spisy Światła i Wiadomości Żeglarskie. W opracowaniu tabel zmian w obiektach nawigacyjnych istotny wkład ma kolega Szczepan Górzynski, któremu składam tą drogą serdeczne podziękowania. W pracy wspierały mnie również osoby działające w stowarzyszeniach miłośników latarni i opiekujących się polskimi latarniami morskimi.

I dochodzi tu praca wielu rysowników, fotografów i edytorów, którzy nadawali ostateczny kształt pocztówkom z latarniami. A ostateczny kształt artystyczny wydawnictwu nadał Sławomir Włodarczyk. Ale gdyby nie pasja Pana Komandora ich praca zostałaby zapomniana. Dziękujemy za opracowanie tak ciekawego albumu, który wpisuje się historię Polski Morskiej. Dziękuję za rozmowę.

Marek Grzybowski

Zdjęcia i reprodukcje pochodzą z albumu „Polskie latarnie morskie na pocztówkach – Album latarni morskich polskiego wybrzeża od Krynicy Morskiej do Świnoujścia wydanych w latach 1888 – 2017” autorstwa pana Apoloniusza Łysejko. Album został wydany przez Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku oraz Fundację Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej w Gdańsku.



Antoni F. Komorowski

Latarnia Kullen nad wrotami Bałtyku

W opracowaniu podkreślono ważność wzgórza Kullaberg w Szwecji i wzniesionych na jego szczycie świateł ostrzegających żeglarzy, rybaków i marynarzy przed niebezpieczeństwami w rejonie wejścia z Kattegatu do cieśniny Øresund. Ta ważna droga prowadząca z Morza Północnego na Bałtyk miała i ma istotne znaczenie dla nawigacji.

Pzycja światła 56° 18,04,0N; 012° 27,05,4E. Charakterystyka Fl. W 5 s. czyli białe światło błyskowe z okresem 5 s.



Ryc. 1. Widok na konstrukcję wieży Kullen. Fot. autora

WSTĘP

Zainteresowanie dziejami latarni morskiej KULLEN (Kullen fyr) pochodzi z 2014 r., kiedy autor miał możliwość zapoznania się z nią „z bliska”. Stojąca na wysokim wzgórzu Kullaberg latarnia emituje światło z wysokości 78,5 m n.p.m., zasięg światła wynosi ponad 24,5 mil morskich (odpowiada to odległości 45 km). Według opinii skandynawskich specjalistów światło z żarówką o mocy 1000 W i potrójną soczewką Fresnela I klasy, należy do najsilniejszych w całej Skandynawii. Obecna latarnia morska KULLEN jest siódmą konstrukcją zbudowaną w tym miejscu. Wysokość wzgórza była zatem istotna dla zapewnienia bezpiecznej nawigacji w tym rejonie.



Ryc. 2. Wzgórze Kullaberg nad wejściem do Cieśniny Øresund.

Źródło: Internet

OPIS BADAŃ

Po wejściu na wzgórze ukazał się widok na pobliskie wody Kattegatu oraz na budynek latarników i samą latarnię morską Kullen. Tuż obok na szczycie wzgórza istnieje pierwowzór dawnego światła nawigacyjnego w postaci żelaznego kosza zawieszono na rodzaju żurawika – konstrukcji stosowanej do ostrzegania statków w dawnych czasach. W koszu palono drewno i węgiel utrzymując w nocy światło ostrzegawcze. Węgiel pozyskiwano ze złoża położonego na północ od Helsingborga ale po kilku latach eksploatacji okazało się, że bardziej kaloryczny węgiel można zakupić w Anglii. Tak uczyniono. W ciągu jednego roku zużywano w latarni Kullen 800 beczek węgla co podnosiło koszty eksploatacji latarni. W związku z tym na statki mijające cypel półwyspu Kullaberg nałożono w Helsingør dodatkową opłatę na koszty zakupu węgla.

Pierwszym latarnikiem i opiekunem światła Kullen w latach 1577-1597 był duński astronom Tycho Brache. Następnym latarnikiem był Claus Podebuck. W kolejnych latach eksploatacji latarni zmieniano konstrukcję wieży i wprowadzono najnowsze rodzaje świateł. W roku 1586 zbudowano trzecią konstrukcję wieży latarni, a kolejny remont przeprowadzono po zniszczeniu wieży latarni w 1749 r. Budowniczym był Henrich Mosenkegel z Landskrony.

Głównym problemem eksploatacji światła Kullen było duże zużycie węgla. Redukcję kosztów i zużycia węgla zaproponował Anders Polheimer w 1783 r. Zbudował on rodzaj tunelu, którym dostarczano dodatkowe powietrze do lampy. W 1792 r. przebudowano lampę latarni zgodnie z konstrukcją wynalazcy. Światło odtąd było osłaniane rodzajem szklanej obudowy.

W roku 1843 światło latarni było wygaszane w czasie od 1 maja do 1 sierpnia, podczas gdy duńskie latarnie pokazywały światła przez 12 miesięcy w roku.

W roku 1857 zastosowano w latarni lampy naftowe, bowiem nafta okazała się tańszym i lepszym źródłem światła. Soczewki latarni pochodzą z francuskiej firmy Barbier & Barnard i zamontowano je w roku 1900.

MATERIAŁY

W następnej konstrukcji zastosowano już lustra obrotowe. Energię elektryczną doprowadzono do Kullen w 1937 r. Wewnątrz soczewki o średnicy 2,58 m zamontowano żarówkę o mocy 1000 Watt. Od roku 1979 latarnia działa w systemie automatycznym. Obecnie źródłem światła latarni pozostają lampy typu LED. Zamontowane w soczewce o masie 6000 kg żarówki o mocy 1000 W zostały usunięte. Łożyska mechaniczne zastąpiły wcześniejsze łożysko rtęciowe, które wymieniono w 2016 r. Światło latarni jest położone na wysokości 78,5 m n.p.m., a sam budynek ma wysokość 15 m.

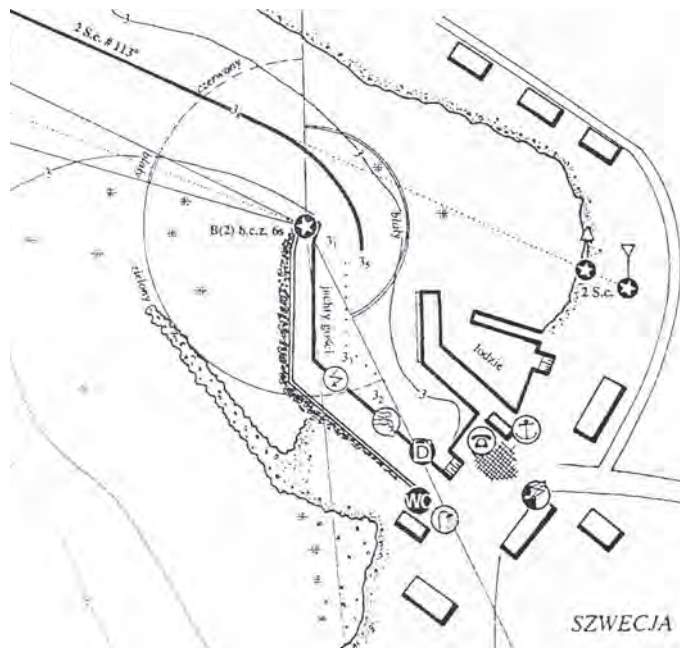
Półwysep Kullenberg jest znany turystom jeszcze z powodu licznych jaskiń, które mają ciekawą historię. Podobno wydobywano w nich nawet srebro. U podnóża półwyspu znajduje się przystań żeglarska ale polecana przez specjalistów tylko do postoju dziennego z uwagi na niespokojne wody wokół miejsca cumowania.



Ryc. 3 Pierwsza konstrukcja światła Kullen. Fot. autora



Ryc. 4. Tablica informacyjna w pobliżu latarni. Fot. autora



Ryc. 5. Przystań jachtowa Mölle w pobliżu Kullen. Źródło: Jerzy Kuliński, Sund – poradnik dla żeglarzy, Gdańsk 1988, s. 155

PODSUMOWANIE

Dotarcie do wzgórza i półwyspu Kullaberg było dość przypadkowe bowiem przewodnik wycieczki z Karlskrony do Kopenhagi zaproponował postój w pobliskim hotelu i odwiedzenie latarni morskiej Kullen. Taka okazja zdarza się dość rzadko, więc udało się zrealizować pomysł przewodnika.

Wcześniej kilka razy autor mijał Kullen realizując rejsy z Morza Północnego na Bałtyk. Światło latarni Kullen jest ważnym znakiem nawigacyjnym na tym szlaku. Droga przez Sund (Øresund) była przez długie lata główną trasą dla statków przemierzających się na Bałtyk. Dopiero uruchomienie głębokowodnego szlaku przez Wielki Bełt odmieniło tą sytuację.

Tomasz Miegoń

Przedsięwzięcie, do którego nie doszło. Projekt dostaw sprzętu wojskowego do Polski przez terytorium Rumunii w 1939 roku, w oparciu o Polską Marynarkę Wojenną

Doświadczenia wojny polsko-bolszewickiej z lat 1919-1921 unaczyniły konieczność utworzenia bezpiecznych – tak z technicznego, jak i politycznego punktu widzenia – tras i infrastruktury niezbędnej do prowadzenia dostaw do Polski sprzętu wojskowego na wypadek kolejnego konfliktu. Rzeczpospolita po odzyskaniu niepodległości była krajem biednym, zniszczonym przez przechodzące przez jej terytorium fronty I wojny światowej, rabunkową gospodarkę państw zaborczych oraz walki lat 1919–1920. Przemysłu zbrojeniowego niemal nie było. Budowa portu w Gdyni nie rozwiązywała problemu zapewnienia wystarczającej drogi ewentualnych dostaw. Wobec przewagi floty sowieckiej i słabości – szczególnie w latach dwudziestych – naszej Marynarki Wojennej, istniała konieczność alternatywnych rozwiązań. Nie bez znaczenia był kształt polskich granic. Gdynia połączona była z resztą kraju wąskim, a więc łatwym do przerwania obszarem rozdzielającym Prusy Wschodnie od reszty państwa niemieckiego. Co prawda za głównego przeciwnika w przyszłej wojnie uważano Rosję sowiecką, a następnie ZSRS, jednak wobec nieprzyjaznej, a nawet wrogiej polityki Niemiec nie wykluczano konfliktu także z zachodnim sąsiadem. Wobec szczupłości Reichswehry uważano go jednak, przynajmniej na razie, za mało prawdopodobny. Spośród pozostałych państw graniczących z państwem polskim tylko Rumunia utrzymywała przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego przyjazne stosunki z Rzeczpospolitą¹⁾. Znaczenie wzajemnych kontaktów było bardzo duże, stwarzając możliwości transportu do Polski sprzętu wojskowego, amunicji, paliw z sojuszniczej Francji poprzez rumuńskie porty morskie. Warto wspomnieć przy tym, że Rumunia w dwudziestoleciu międzywojennym była nie tylko przyjaźnie nastawionym do Polski sąsiadem, ale także jej sojusznikiem. Wizyta Józefa Piłsudskiego w Bukareszcie i spotkanie z królem Rumunii potwierdziły chęć obopólnie korzystnej współpracy. Planowano budowę dróg i mostów by zwiększyć możliwości transportu, jak również przynajmniej częściową unifikację uzbrojenia. Jak pisał w swoich powojennych pamiętnikach mjr Tadeusz Nowiński – oficer Oddziału II Sztabu Głównego – „Jedynym zdeklarowanym naszym sojusznikiem była Rumunia. Jedynym i do tego bezcennym. Przez jej obszar przechodziły linie komunikacyjne do portów Morza Czarnego. Tylko tą drogą, w wypadku wojny z Niemcami, mogło być kierowane do Polski: zaopatrzenie, surowce, sprzęt i ewentualne posiłki z Zachodu”²⁾.

Pod koniec dekady lat trzydziestych sytuacja polityczna była jednak już inna. Polska i Rumunia nadal utrzymywały przyjazne stosunki, jednak gwałtownie zaczęło się zwiększać zagrożenie ze strony Niemiec. Adolf Hitler po dojściu do władzy dążył do poprawy kontaktów z Rzeczpospolitą, co mu się ostatecznie udało. Zmiany kierunku niemieckiej polityki zagranicznej były też na rękę polskiej dyplomacji starającej się utrzymać równowagę w relacjach z dwoma potężnymi sąsiadami. Potężnymi gdyż sowiecki totalitaryzm nie bacząc na koszty rozbudował do wielkości niemal monstrowalnej Armii Czerwonej. Częściowo przy niemieckiej pomocy. Z kolei totalizm niemiecki – po tym, gdy Adolf Hitler poczuł stabilność swojej pozycji na arenie międzynarodowej – łamiąc między państwowe ustalenia, rozpoczął zakazane traktatami zbrojenia oraz dokonał re-

militaryzacji Nadrenii. Po zajęciu Austrii i rozbiorze Czechosłowacji Niemcy wysunęli roszczenia wobec Polski. Chodziło m.in. o eksterytorialną autostradę przez terytorium polskie, która łączyłaby Prusy Wschodnie z pozostałą częścią III Rzeszy. Sytuacja stawała się coraz bardziej napięta. Doszło do kilku spotkań podczas których strona polska kategorycznie odrzuciła niemieckie żądania. Od marca 1939 r. wybuch wojny stał się coraz bardziej realny. Już w kwietniu 1939 r. Adolf Hitler wypowiedział jednostronnie deklarację o niestosowaniu przemocy, którą zawarł z Polską pięć lat wcześniej. Rzeczpospolitej udało się jednak w tym samym czasie wzmocnić relacje z tradycyjnym sojusznikiem – Francją, w kwietniu 1939 r. zawierając z nią oraz z Wielką Brytanią umowę o wzajemnej pomocy wojskowej w razie niemieckiego ataku. Na mocy ustaleń między aliantami, 30 sierpnia 1939 r., dwie doby przed niemieckim atakiem na Polskę, trzy niszczyciele polskiej Marynarki Wojennej rozpoczęły realizację planu Peking. Nakazywał on opuszczenie przez OORP Grom, Błyskawica i Burza gdyńskiej bazy Marynarki Wojennej, a następnie najszybsze przejście do Wielkiej Brytanii. Plan został opracowany kilka miesięcy wcześniej, w maju 1939 r. Jego celem było wyprowadzenie z Bałtyku trzonu polskiej floty nawodnej, gdyż przewaga Niemców była tak olbrzymia, że nasze okręty nie miałyby szans na przetrwanie. Chodziło tym samym o uratowanie tych jednostek przed niechybnym zniszczeniem na Morzu Bałtyckim, dając im jednocześnie szansę na prowadzenie dalszej walki z wrogiem u boku sojusznika. Brano również pod uwagę możliwość osłony konwojów z bronią do Polski przez polskie kontrtorpedowce ewakuowane z Bałtyku. W związku z tym jeszcze przed wojną podjęto decyzję o budowie polskiej bazy w rumuńskim porcie Gałac.

Rumunia będąc sojusznikiem Polski znalazła się w trudnej sytuacji. Niemcy w ciągu zaledwie kilku lat stali się militarną potęgą, a państwo rumuńskie z jego złożami ropy naftowej budziła ich coraz większe zainteresowanie. Z drugiej strony polskie władze nie zamierzały rezygnować z chęci wykorzystania rumuńskiego terytorium do transportu materiałów wojennych z Wielkiej Brytanii i Francji do Polski. Dlaczego nie bezpośrednio przez Gdynię? Jeszcze w lipcu 1939 r. właśnie taki był plan. Za uzyskane kredyty zakupione zostały we Francji i Wielkiej Brytanii między innymi armaty, czołgi, samoloty, amunicja i paliwo. Niewielka część z tego (m.in. czołgi Renault) dotarła kilka tygodni przed wybuchem wojny do Polski. Natomiast w sierpniu 1939 r. w Wielkiej Brytanii załadowano na trzy statki z przeznaczeniem dla polskiej armii: 6 armat morskich kalibru 152,4 mm wraz z amunicją, 24 armaty przeciwlotnicze kalibru 76 mm (także z zapasem amunicji), 20 torped kalibru 533 mm dla niszczycieli i okrętów podwodnych, 20 torped lotniczych kalibru 450 mm, trały przeciwminowe i miny. Transport został jednak wstrzymany po przekazaniu Polakom przez wywiad brytyjski informacji o niebezpieczeństwie. Tak pisał o tym kmdr Stanisław Rymaszewicz: „Doniesienia brytyjskiej służby wywiadowczej Intelligence Service były bardzo niepokojące co do przygotowań niemieckich aby nie przepuścić przez Cieśniny Duńskie tych trzech statków ze sprzętem wojennym dla Polski. W związku z tym władze niemieckiej marynarki wojennej podobno otrzymały pole-

¹⁾ W tym samym okresie równie dobre stosunki dyplomatyczne Polska utrzymywała także z Estonią.

²⁾ Cyt. za: D. Koreś, *Tranzyt południowy. Problem organizacji kolejowego tranzytu wojennego do Polski przez Rumunię w latach 1921–1939*, „Europa Orientalis. Studia z dziejów Europy Wschodniej i Państw Bałtyckich” 2014, nr 5, s. 47. Warto przy tym wspomnieć, że maszynopis przywoływanego pamiętnika znajduje się w zasobie Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie.

cenie opracowania planu zaatakowania tych statków w Cieśninach Duńskich i to nie w sposób otwartej agresji, lecz w sposób bardziej wyrafinowany, a mianowicie przez kolizję ze specjalnie do tego przeznaczonymi statkami niemieckimi posiadającymi odpowiednio wzmocnione dzioby dla taranowego uderzenia³⁾.

W związku z tym zdecydowano się na bezpieczniejszą, choć dalszą drogę do Polski, która prowadziła poprzez Morze Czarne i Gałacz nad Dunajem – rumuński port zdolny obsługiwać statki morskie średniej wielkości. Przy zachowaniu tajemnicy, by nie dać Niemcom pretekstu do interwencji dyplomatycznej wobec Rumunii, podjęte zostały kroki do utworzenia w nim Polskiej Bazy Przeładawczej. To tam dostarczony na statkach sprzęt wojskowy miał być przeładowywany do wagonów kolejowych i wyprawiany do Polski. Sprawa została omówiona z władzami rumuńskimi, przy współudziale współpracujących w Bukareszcie z polską dyplomacją ambasad Wielkiej Brytanii i Francji. Gładko, jak się wydaje, doszło do porozumienia i w drugiej połowie sierpnia 1939 r. Brytyjczycy ustalili marszrutę dla trzech statków z zaopatrzeniem dla Polski poprzez Morze Śródziemne, Morze Czarne, a następnie do Gałacza. Już po niemieckim ataku na Polskę, 3 września kmdr Stanisław Rymaszewicz został wyznaczony do „zorganizowania transportów sprzętu wojennego z Rumunii do kraju⁴⁾”. O fakcie tym ministerstwo Spraw Wojskowych poinformowało polską ambasadę w Bukareszcie oraz właściwe instytucje wojskowe. Komandor Rymaszewicz, absolwent Wydziału Mechanicznego Wyższej Morskiej Szkoły Inżynierskiej w Kronsztadzie, uczestniczył w pierwszej wojnie światowej oraz wojnie polsko-bolszewickiej. Nadzorował również budowę polskich okrętów podwodnych i niszczycieli za granicą. Zastępca kmdr. Rymaszewicza został komandor w stanie spoczynku Ignacy Szaniawski. Urodzony w 1884 r. w zaborze rosyjskim uczestniczył jako młody oficer w bitwie pod Cuszimą. Podczas służby w polskiej Marynarce Wojennej był między innymi zastępcą szefa Biura Zaopatrzenia Kierownictwa Marynarki Wojennej. W chwili mianowania go na stanowisko zastępcy kmdr. Rymaszewicza był cywilnym urzędnikiem kontraktowym MW. Na potrzeby zabezpieczenia organizacji i działania Bazy Przeładawczej w Gałaczu attache wojskowy w Bukareszcie otrzymał kwotę miliona złotych.

5 września kmdr. Rymaszewicz wraz ze swoim zastępcą udali się do Rumunii. Cztery dni później, 9 września 1939 r., jak wspomina kmdr Rymaszewicz, obaj zameldowali się u polskiego attache wojskowego płk. Zakrzewskiego, gdzie wraz z konsulem generalnym Mikuckim omówili szczegóły organizacji Polskiej Bazy Przeładawczej⁵⁾. Następnego dnia dotarli do Gałacza. Tam spotkali się z Apostolem Popą, obywatelem Rumunii, konsulem honorowym Rzeczypospolitej Polskiej. Ten swoje zadania traktował poważnie, zasłużenie zdobywając znakomitą opinię tak w Warszawie, jak i u obywateli polskich korzystających z jego pomocy. Jednak w nowej, wojennej sytuacji osoba Popy budziła obawy. Miał on własną firmę spedycyjną, ale był też dyrektorem filii niemieckiego przedsiębiorstwa transportowego, którego statki zawiąły często do Gałacza. Ponadto kilka tygodni wcześniej Popa wstąpił do Żelaznej Gwardii, organizacji, która sympatyzowała z Niemcami. Stąd, jak w swoich wspomnieniach pisze kmdr Rymaszewicz, należało całe przedsięwzięcie zachować w tajemnicy przed konsulem honorowym, a przynajmniej starać się zachować wobec niego pozory⁶⁾. W tym celu obaj komandorzy zostali skierowani do pracy w polskim konsulacie honorowym w Gałaczu. Podawali się tam za urzędników, którzy nie

mogą powrócić bezpośrednio do Polski z Wielkiej Brytanii, gdzie przebywali. Obaj zdawali sobie sprawę, że najprawdopodobniej Popa podejrzewa lub nawet jest pewien fikcyjności takiej sytuacji. Zapewne nie zdawał sobie z tego sprawy Polka, pracująca tam jako urzędniczka. Jej głównym zmartwieniem było to ile obaj zarabiają i czy za ich prace ma płacić polski rząd czy sam konsul honorowy⁷⁾. Na szczęście Popa nie dał po sobie poznać, że podejrzewa lub jest pewien nieprawdziwości opowieści obu rzekomych urzędników MSZ. Wkrótce okazało się również, że jest jak najbardziej lojalny wobec Polski. Udowodnił to niosąc pomoc Polakom, którzy po 17 września pojawili się w Gałaczu, wspomagając ich m.in. własnymi funduszami. Niemniej jednak należało znaleźć inną firmę spedycyjną niż przedsiębiorstwo Popy, gotową współpracować z Bazą Przeładawczą, jednocześnie uczynić to najlepiej w tajemnicy przed samym konsulem honorowym. Sytuacja była niezręczna. Siłą rzeczy musiała to być firma konkurencyjna wobec tej kierowanej przez Apostola Popę. Znalaziono taką, lecz krótko po tym jej pracownicy donieśli kmdr. Rymaszewiczowi o zainteresowaniu niemieckiego konsulatu w Gałaczu całą sprawą. Niemcy najwyraźniej zdawali sobie sprawę z tego, co się dzieje. Nie poprzestawali na tym, ale rozpoczęli próby namówienia rumuńskich kolejarzy i portowców do sabotowania przeładunku polskich materiałów wojennych w Gałaczu. Niemcy w owym czasie posiadali dwa budynki konsularne w Gałaczu. Jeden z nich należał jeszcze niedawno do Czechosłowacji. To właśnie jeden z pracujących tam nadal Czechów potwierdził w rozmowie z kmdr. Rymaszewiczem informacje o niemieckim zainteresowaniu polską aktywnością w Gałaczu oraz dobrym jej rozeznaniu przez Niemców. Powiedział również o tym, że konsul III Rzeszy przygotowuje akcję sabotażową z użyciem bomb zegarowych wobec idących do Polski transportów⁸⁾. W tym samym czasie, 18 września, jeden statek z zaopatrzeniem dla Polski znajdował się na Morzu Czarnym i zbliżał się do Gałacza. Jednak wobec ataku Związku Sowieckiego na Rzeczpospolitą i zajęcia granicy polsko-rumuńskiej przez wojska sowieckie został przekierowany do Turcji, a cały projekt stracił rację bytu. Wkrótce attache wojskowy przy ambasadzie RP w Bukareszcie polecił likwidację Bazy Przeładawczej. Jednym z ostatnich jej działań było wypłacenie firmie transportowej, która poniosła już wydatki działając na zlecenie kmdr. Rymaszewicza, sumy ćwierć miliona lei. Odpowiadało to kwocie około 12 500 złotych, czyli mniej więcej rocznemu uposażeniu komandora w polskiej Marynarce Wojennej⁹⁾. Główny organizator budowy Bazy Przeładawczej, kmdr Stanisław Rymaszewicz, podkreślił w swoich wspomnieniach życzliwość władz rumuńskich wobec sprawy polskiej. Była ona często deklarowana nieoficjalnie ze względu na bardzo trudną sytuację polityczną Rumunii w stosunkach z mocarstwem, jakim były Niemcy. Choć życzliwość władz uległa ochłodzeniu po sowieckim ataku na Polskę, to jednak sami Rumuni byli od początku do końca przyjaźnie nastawieni, niekiedy głośno deklarując życzliwość wobec państwa polskiego. Budowa samej bazy przeładawczej zakończyła się. Nie skończyła się natomiast obecność Polaków w Gałaczu. To tu znajdowało się jedno z centrów przerzucania polskich żołnierzy do Francji i Wielkiej Brytanii. Do głównych bohaterów tego przedsięwzięcia należeli kmdr Rymaszewicz i lojalny wobec Polski konsul honorowy Apostol Popa, który dysponował przy tym sporymi wpływami wśród wojska i policji. Ale to już całkiem inna historia...

Tomasz Miegoń
Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

³⁾ Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, S. Rymaszewicz, Geneza organizacji bazy przeładunkowej w Gałaczu (mps).

⁴⁾ Ibidem.

⁵⁾ Ibidem, s. 4.

⁶⁾ Ibidem, s. 5.

⁷⁾ Ibidem.

⁸⁾ Ibidem, s. 7.

⁹⁾ Ibidem.

Leszek Czerwiński, Daniel Duda

Monitoring lotniczy w Urzędzie Morskim w Gdyni, historia i stan obecny



Śmigłowiec Mi-2 (SP-SHO), 1975-2015

Początki lotnictwa w Urzędzie Morskim w Gdyni sięgają lat 70 ubiegłego wieku kiedy to statki powietrzne wykorzystywane były głównie do zadań związanych z kontrolą rybołówstwa, prowadzeniem zwiadu lodowego, wspomaganie akcji poszukiwania i ratownictwa na morzu, patrolowaniem strefy brzegowej w akcjach sztormowych oraz prowadzeniem bieżącej kontroli pasa technicznego.

Pierwszym samolotem zakupionym dla zabezpieczenia realizacji zadań administracji morskiej był L-200 „MORAVA”. Wszedł on do eksploatacji w maju 1973 roku i został zarejestrowany jako SP-MAC, użytkowany do 1987 r. a następnie nieodpłatnie przekazany Wojewódzkiej Kolumnie Transportu Sanitarnego.

Drugim statkiem powietrznym Urzędu Morskiego w Gdyni był śmigłowiec Mi-2, zakupiony w 1975 roku i zarejestrowany jako SP-SHO, używany do 2015 roku, wycofany z racji znacznego wieku i braku ekonomicznej zasadności jego dalszej eksploatacji.

Regularne loty patrolowe Urząd Morski w Gdyni wdraża od 1979 roku co związane jest z ratyfikacją przez Polskę „Międzynarodowej konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego” zwanej konwencją Helsińską (HELCOM), która zobowiązuje kraje do prowadzenia regularnego monitoringu lotniczego morza pod kątem kontroli przestrzegania przez statki postanowień konwencji. Początkowe loty nie oznaczały jednak realizacji w pełni wymaganych zadań, gdyż odbywały się wyłącznie w niewielkiej odległości od brzegu i obejmowały tylko wschodnią część Polskich Obszarów Morskich. Zarówno samolot „MORAVA” oraz śmigłowiec Mi-2 nie posiadały żadnych urządzeń specjalistycznych do

monitorowania morza, dokładnego określania pozycji statku powietrznego i obserwowanych zdarzeń. Ze względu na niewielki zasięg i ograniczenia konstrukcyjne nie nadawały się do lotów nad pełnym morzem.

Dodatkowo trwały prace nad usankcjonowaniem formalnej kwestii prowadzenia działalności lotniczej i dopiero w 1984 roku Generalna Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego uznaje Urząd Morski w Gdyni jako odpowiedzialnego użytkownika statków powietrznych wydając formalną zgodę na wykonywanie lotów inspekcyjno-patrolowych nad morzem, zatwierdzając „Instrukcję wykonywania lotów inspekcyjno-patrolowych statkami powietrznymi Urzędu Morskiego w Gdyni”. Na podstawie w/w instrukcji, Urząd Morski sprawuje nadzór nad:

- bezpieczeństwem żeglugi morskiej,
- ochroną rybołówstwa morskiego,
- ochroną środowiska morskiego,
- ratownictwem życia na morzu.

Mając na uwadze ograniczenia operacyjne posiadanych statków powietrznych oraz z uwagi na fakt, że Urzędy Morskie w Szczecinie i w Słupsku nie dysponowały własnymi samolotami a obszary morskie ich właściwości terytorialnej nie były systematycznie patrolowane, uzgodniono między trzema Urzędami Morskimi, że należy dążyć do zakupu takiego samolotu, który umożliwiłby wykonywanie zadań monitoringowych całej strefy Polskich Obszarów Morskich. W lutym 1987 roku zrealizowano zakup samolotu L-410



Samolot L-410 TURBOLET (SP- MBA), 1987 - obecnie

„TURBOLET” użytkowanego do dnia dzisiejszego. Nowy samolot zarejestrowano pod znakami „SP-MBA” i w kwietniu 1987 roku rozpoczęto regularne loty patrolowe. Wykonywano je w różnych warunkach atmosferycznych w celu zebrania niezbędnych informacji dla dokonania oceny przydatności samolotu i analizy skuteczności. Stała trasa lotów patrolowych obejmowała wreszcie całą strefę Polskich Obszarów Morskich a lot po tej trasie trwał do 5 godzin. Niestety w zakresie wykrywania zanieczyszczeń podstawowym narzędziem nadal pozostawało oko ludzkie. Należało więc pilnie zmodernizować i wyposażać samolot w odpowiednie urządzenia teledetekcyjne co było zalecane przez konwencję Helsińską.

W 1994 roku nastąpiła modernizacja i certyfikacja samolotu „TURBOLET”. Został on wyposażony w system nadzoru morskiego MSS 500 firmy Swedish Space Corporation. Nowe wyposażenie umożliwiało wykrywanie zanieczyszczeń olejowych na morzu w odległości do 30 km od samolotu, wykrywanie i śledzenie statków oraz dokumentowanie zdarzeń na morzu poprzez możliwość tworzenia raportu wraz z zapisami wideo i rejestracją sygnałów radarowych. W 1997 roku następuje modernizacja systemu nadzoru morskiego poprzez instalację skanera podczerwieni i ultrafioletu IR/UV dając możliwość identyfikacji zanieczyszczeń ropopochodnych w porze nocnej, określania charakteru i ilości i grubości warstwy zanieczyszczenia. Kolejna modernizacja systemu MSS następuje w 2010 r. do wersji MSS6000 co znacznie poprawia interfejs użytkownika, poprzez digitalizację wszelkich danych gromadzonych przez system oraz uzupełnienie ich o informacje z Automatycznej Identyfikacji Statków AIS.

Druga połowa lat dziewięćdziesiątych oraz początek dwutysięcznych to okres intensywnych lotów nad morzem. Samolot „TURBOLET” staje się rozpoznawalnym elementem nieba nad polskim morzem pełniąc funkcję wczesnego ostrzegania przed zagrożeniami jak również odstraszenia potencjalnych sprawców zanieczyszczeń, wykonując między 80 a 100 misji patrolowych rocznie.

Jest to również okres intensywnej współpracy międzynarodowej państw bałtyckich w zakresie wykrywania zanieczyszczeń morza. Oprócz misji krajowych, samolot bierze też udział w szeregu działań organizowanych w ramach HELCOM pod nazwą Przedłużona Operacja Powietrzno-Morska CEPSCO (Coordinated Extended Pollution Control Operation) – polegających na patrolowaniu w sposób ciągły przez 24 lub 36 godzin określonego obszaru obejmującego wody morskie sąsiadujących państw bałtyckich przez kilka samolotów wyposażonych w systemy teledetekcji. Samoloty uczestniczące w operacji zgrupowane są w bazowym porcie lotniczym na terytorium państwa organizatora CEPSCO. W momencie lądowania

jednego samolotu, startuje kolejny. Celem operacji jest wykrycie zanieczyszczenia, zidentyfikowanie sprawcy, sporządzenie dokumentacji dowodowej oraz zatrzymanie statku podejrzanego w celu przeprowadzenia inspekcji oraz postawienia przed odpowiednimi organami państwa odpowiedzialnego za przestrzeganie prawa na danym akwenie. W operacji CEPSCO biorą również udział jednostki nawodne straży granicznych krajów w jurysdykcji których znajdują się akweny patrolowane. Przyjęto zasadę organizowania CEPSCO dwa razy w ciągu roku tj. dla południowego Bałtyku CEPSCO South, dla północnego Bałtyku CEPSCO North. Operacje takie, znacznie zwiększając prawdopodobieństwo wykrycia zanieczyszczenia, a w szczególności identyfikacji jego sprawcy. Urząd Morski w Gdyni był organizatorem operacji CEPSCO South obejmujących wody Polski, Danii Niemiec i Szwecji w latach 1997, 2000, 2003, 2007, 2016.

Potwierdzeniem potrzeby regularnego prowadzenia monitoringu lotniczego jest przypadek statku „ANDRONIKOS P” bandery Maltańskiej, który został złapany na gorącym uczynku przez samolot „TURBOLET” podczas zrzutu wód zęzowych. W dniu 2 stycznia 1996 r. załoga samolotu w składzie dowódca pilot Henryk Łomańczyk, operator systemu MSS Leszek Czerwiński, obserwator Gerard Kaptur o godzinie 13:20 zauważyła zanieczyszczenie olejowe ciągnące się wzdłuż Półwyspu Helskiego na długości ok. kilkudziesięciu kilometrów a następnie zidentyfikowała statek bezpośrednio w trakcie zrzutu wód zęzowych. Dzięki wyposażeniu samolotu zgromadzono na miejscu wszelkie niezbędne dane dowodowe, w postaci zapisu wideo, zdjęć statku oraz wydruków radarowych niepozostawiające wątpliwości co do winy sprawcy. Powiadomiono również niezwłocznie ośrodek informacyjny Urzędu Morskiego GUM RADIO i dyrektora ds. inspekcji morskiej Daniela Dudę celem zatrzymania statku, przeprowadzenia inspekcji i wszczęcia postępowania administracyjnego.

Sprawca został ukarany rekordową jak na tamte czasy karą pieniężną w wysokości ok. 1 mln dolarów. Z racji wagi zanieczyszczenia i dotkliwej kary finansowej armator statku wykorzystywał wszelkie możliwe sposoby odwoławcze celem podważenia dowodów oraz uniknięcia odpowiedzialności. Pomimo, że procedura toczyła się jeszcze przez dwa lata dzięki zaangażowaniu ówczesnego dyrektora ds. inspekcji morskiej, prowadzącego to postępowanie, kara została utrzymana w mocy. Sprawa znalazła również odzwierciedlenie w publikacjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO, która podawała Polskę jako przykład prowadzenia skutecznego monitoringu morza i przykładowego karania sprawców.

Niezależnie od statutowych działań samolot wykorzystywany był również w różnego rodzaju akcjach kryzysowych w regionie

Pomorza. W 1994 r. wykonuje szereg lotów z uszkodzonymi w pożarze hali Stoczni, natomiast w 1997, 2001, 2010 r. w czasie powodzi wykorzystywany jest do kontroli wałów przeciwpowodziowych na Wiśle.

Do roku 2001 „TURBOLET” był jedynym w Polsce samolotem patrolowym wyposażonym w system teledetekcji. Natomiast w 2001 roku, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni reprezentujący Dyrektorów Urzędów Morskiego w Słupsku i w Szczecinie podpisał porozumienie operacyjne z Dowódcą Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej (BLMW) dotyczące współpracy w zakresie monitoringu środowiska morskiego na obszarach morskich RP. Dzięki tej inicjatywie do samolotu „TURBOLET” dołączyły dwa samoloty typu AN-28 „BRYZA”, wyposażone w systemy do wykrywania zanieczyszczeń MSS 5000.

Harmonijnie trwająca do dziś współpraca Urzędu Morskiego z Lotnictwem Marynarki Wojennej polega m.in. na udziale inspektorów Urzędu jako przedstawicieli administracji morskiej w lotach patrolowych MW nad morzem, uzupełniając w ten sposób działalność lotniczą Urzędu w szczególności w sytuacjach wyłączania samolotu „TURBOLET” z eksploatacji na czas prowadzenia remontów i prac serwisowych. Oprócz rutynowych lotów patrolowych samolotów Urzędu Morskiego w Gdyni i Marynarki Wojennej w ramach współpracy z Morskim Oddziałem Straży Granicznej loty monitoringowe wykonywane są również przez samoloty Straży Granicznej tj. PZL M-20 „MEWA” od 2001 r. oraz PZL M-28 „SKYTRACK” od 2007 r.

Prowadząc działalność lotniczą Urząd Morski w Gdyni aktywnie uczestniczy w corocznych spotkaniach grupy roboczej ds. monitoringu lotniczego HELCOM – (Informal Working Group on Air Surveillance), która jest formą podsumowania wyników, analizowania statystyk, ujednoczenia sposobów raportowania, wymiany doświadczeń, planowania działań oraz sporządzania raportów dla Komisji Helsińskiej. Wyniki monitoringu lotniczego tj. ilość godzin lotów, ilość wykryć jest uważana przez Komisję Helsińską za jeden z najważniejszych wskaźników dbałości państwa-strony o zachowanie stanu środowiska Morza Bałtyckiego.

Przez 30 lat tj. od 1990 r. do 2020 r. pełniąc służbę patrolową samolot urzędu morskiego L-410 „TURBOLET” wykonał 1 552 loty patrolowe spędzając w powietrzu 5 325 godzin. Z jego pokładu wykryto 528 zanieczyszczeń olejowych i zidentyfikowano 41 sprawców zanieczyszczeń.

Analogicznie od roku 2001 do końca 2020, samoloty Marynarki Wojennej AN-28 „BRYZA” wykonały 330 lotów patrolowych spędzając w powietrzu 1 101 godzin a z ich pokładów wykryto 92 zanieczyszczenia olejowe identyfikując 6 sprawców zanieczyszczeń.

Sposób planowania i prowadzenia działalności lotniczej zmienia się znacząco w roku 2007 z chwilą wprowadzenia Europejskiego Systemu Obserwacji Satelitarnych CleanSeaNet. Dzięki temu systemowi Kraje Członkowskie Unii Europejskiej otrzymały możliwość obserwacji morza za pomocą zdjęć satelitarnych. Administratorem systemu CleanSeaNet jest Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), a funkcjonowanie oparte jest na pozyskiwaniu zdjęć satelitarnych typu SAR (Synthetic Aperture Radar) i ich analizie pod kątem wykrywania potencjalnych zanieczyszczeń na powierzchni morza.

Serwis działając od 14 lat cały czas się rozwija zyskując kolejne nowe funkcjonalności. Polska jest użytkownikiem serwisu od samego początku jego istnienia. Na przestrzeni lat zaszło wiele zmian zarówno w samym interfejsie serwisu, ilości towarzyszących zdjęciom informacji, jakości zdjęć, ich częstotliwości jak również szybkości analizy. Zdjęcia obecnie otrzymywane z nowych satelitów Sentinel 1A i 1B mają znacznie lepszą rozdzielczość niż miało to miejsce wcześniej, pozwalając wykryć nawet niewielkie zmiany na powierzchni morza mogące być zanieczyszczeniami, czas od wyko-

nia zdjęcia a następnie jego analiza i dostarczenie do końcowego użytkownika skrócono do około 20 minut, wraz ze zdjęciem dostarczanych jest coraz więcej informacji związanych z ruchem statków czy warunkami hydrometeorologicznymi, co znacznie ułatwia interpretację zdjęć i poszukiwanie źródła potencjalnego zanieczyszczenia. Obszar Morza Bałtyckiego, a szczególnie jego południowa część, jest najlepiej monitorowanym obszarem pod względem ilości otrzymywanych z CSN zdjęć. Średnio jest to około 30 zdjęć satelitarnych miesięcznie, z czego część obejmuje swoim zasięgiem cały obszar wód terytorialnych i strefy EEZ Polski.

Ponieważ podobny obraz na zdjęciu satelitarnym typu SAR dają zarówno: zanieczyszczenia ropopochodne, skupiska pyłków, zakwity sinic i glonów, pozostałości po płukaniu ładowni po olejach roślinnych (które jest legalne), tłuszcz rybi z sieci rybackich, prądy powierzchniowe czy strefy bezwietrzne to każdorazowo wskazana jest dalsza weryfikacja otrzymanego za pośrednictwem serwisu alertu. Polega ona na analizie pod kątem przepływających przez wskazaną pozycję jednostek i ich rodzaju, siły i kierunku wiatru czy prawdopodobieństwa wystąpienia ww. zjawisk naturalnych. Kluczową rolę w prawidłowym rozpoznaniu potencjalnego zagrożenia szczególnie w przypadku dużego prawdopodobieństwa i rozmiaru odgrywa weryfikacja na miejscu przy pomocy zwiadu lotniczego.

W skutek korzystania ze zdjęć satelitarnych loty monitoringowe zmieniają się z typowo patrolowych w loty celowe służące weryfikacji informacji dostarczanych przez satelity. Nie ma już potrzeby wykonywania dużej ilości lotów natomiast istotną kwestią staje się koordynacja działań lotniczych z terminami orbitowania satelitów oraz gotowość do wykonywania lotów celowych ad hoc.

Nieprzerwane użytkowanie od ponad trzydziestu lat samolotu L410 „TURBOLET” przy braku jakichkolwiek incydentów i wypadków z jego udziałem jest potwierdzeniem trafności wyboru typu samolotu oraz jego przydatności do prowadzenia działań monitoringowych. Obecnie znajduje się on już w schyłkowej fazie eksploatacji. Jego dalsze wykorzystywanie możliwe będzie jeszcze maksymalnie przez okres około 7 lat, jakkolwiek wydatki na potrzeby przeprowadzania kolejnych okresowych remontów jego podzespołów mogą okazać się w ostatnich latach przed jego wycofaniem niezasadne ekonomicznie podobnie jak to miało miejsce w przypadku śmigłowca. Dlatego realna perspektywa dalszej eksploatacji to około 4-5 lat.

W celu kontynuacji monitoringu lotniczego konieczne będzie pozyskanie w oparciu o fundusze unijne nowego statku powietrznego, który w sposób płynny mógłby przejąć obecne zadania wycofywanego z eksploatacji samolotu, biorąc, tym bardziej, że przewidywany jest znaczący wzrost potrzeb monitoringowych morza z powodu dynamicznego rozwoju branży off-shore związanej budową i wieloletnią eksploatacją farm wiatrowych.

Z doświadczeń własnych oraz innych krajów prowadzących monitoring lotniczy wynika, że najodpowiedniejszy do tego typu zadań nadal jest samolot dwusilnikowy o napędzie turbinowym, wyposażony w nowoczesny system nadzoru morskiego z radarem do wykrywania zanieczyszczeń morza oraz czujnikami do identyfikacji substancji na powierzchni morza, kamerą EO/IR (typu FLIR), czujnik do badania zawartości siarki w spalinach statków (sniffer), system AIS jak również posiadający komunikację satelitarną, dającą możliwość przesyłania danych cyfrowych w czasie rzeczywistym.

Alternatywą w przyszłości będą niewątpliwie bezzałogowe statki powietrzne, jednak mając na uwadze ograniczenia w możliwości korzystania z przestrzeni powietrznej przez duże „bezzałogowce”, bo tylko takie posiadają wystarczająco duży zasięg i są w stanie zabrać na pokład aparaturę monitoringową, jest to przyszłość bardziej odległa niż perspektywa zastąpienia obecnie posiadanego samolotu nowym załogowym statkiem powietrznym.

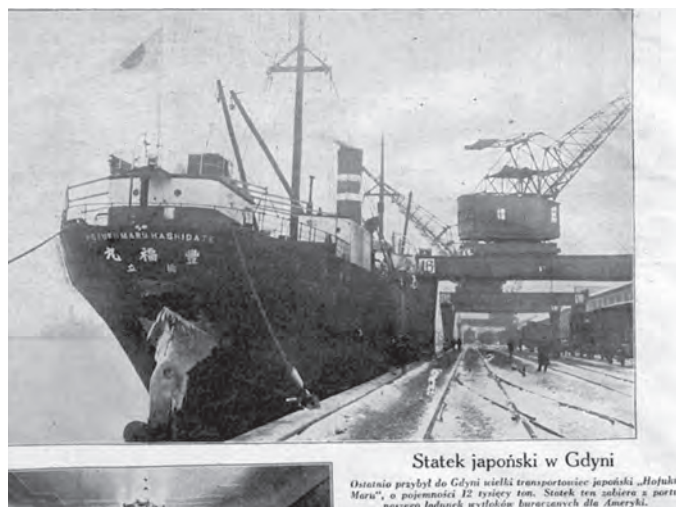
Hofuku Maru – pierwsza japońska jednostka w gdyńskim porcie

Niniejszy tekst stanowi pierwszą próbę opisanie dziejów statku „Hofuku Maru” w oparciu o historyczne wydarzenie, jakim było przybycie do nabrzeża gdyńskiego portu pierwszej japońskiej jednostki. Wydarzenie to ukazane jest zarówno w kontekście działalności portu oraz eksportu towarów, jak i ówczesnego rozwoju Gdyni. Wnioski, jakie prezentuję w niniejszej pracy opierają się na źródłach pisanych. W poszukiwaniu materiałów do analizy oraz ich interpretacji przyjąłem założenia teorii ugruntowanej.

99 lat temu, 29 maja 1921 roku, rozpoczęto budowę portu w Gdyni. Co ciekawe, budowa znacząco wyprzedziła regulacje prawne – Sejm podjął ustawę o budowie portu w Gdyni dopiero 23 września 1922 roku. Powstanie polskiego „okna na świat” nie bez powodu współcześnie nazywane jest największym zrywem społecznym II RP. Równocześnie z pracami w porcie, w miejscu dawnej letniskowej osady, wznoszono całkowicie od podstaw nowoczesne, wzorcowe wręcz nadbałtyckie miasto. W przeciągu kilku lat gdyński port stał się, nie tylko największym, ale i jednym z najwydajniejszych na Morzu Bałtyckim. Pod względem wielkości obrotów, w przeciągu kilku lat po jego uruchomieniu, wyprzedził Amsterdam, Triest czy Neapol. Od czasu jego powstania wpłynęło do niego wiele znamienitych jednostek zagranicznych. Pierwszą z nich był francuski „SS Kentucky”, który na skutek strajku dokerów z gdańskiego portu przybił do mola portu tymczasowego 13 sierpnia 1923 roku, jednocześnie zapoczątkowując stałe połączenie z Hawrem dla polskich i niemieckich emigrantów. Wizyta „SS Kentucky” przetrzała niejako szlaki dla kolejnych jednostek zagranicznych, spośród których szczególnie interesującą z perspektywy historycznej jest „Hofuku Maru” – masowiec, wybudowany w japońskiej stoczni w Kawasaki w 1918 roku. Statek ten był pierwszą japońską jednostką która zawinęła do portu gdyńskiego¹⁾.

„Hofuku Maru” w języku japońskim oznacza wielką fortunę lub wielkie szczęście. Słowo *Maru* dodawane było często do nazw jednostek jako przyimek oznaczający przywiązanie i szczęście). Jednostka parowa została zbudowana w 1918 roku w Kobe, „Hofuku Maru”, należała do kategorii „Dai-Chi Taifuku Mari-class” i należała do japońskiego przedsiębiorstwa żeglugowego „Kokusai Kisen” (stosowano również zapis K. K. K Line). Było to jedno z większych przedsiębiorstw w Azji związanych z żegluga morską, posiadające na stanie 50 parowców. W samej Japonii w 1930 roku było trzecim największym towarzystwem okrętowym obok „N. Y. K Line” i „O. S. K Line”²⁾. Wizyta „Hofuku Maru”, dowodzonego wówczas przez kapitana S. Yonaharę, była związana z eksportem wytlóków buraczanych z Polski na rynki zachodnie. Jednostka zatrudniona była w tamtym czasie w nieregularnej żegludze pomiędzy Nowym Jorkiem, angielską Kolumbią i Londynem. Przyplyniecie do Gdyni 28 grudnia 1930 roku zawdzięczała otrzymaniu częściowego ładunku, który miał trafić do Nowego Jorku. Wytlóki buraczane to używana do dnia dzisiejszego wśród rolników i hodowców pozostałość po wyrobie cukru, używana jako pasza dla zwierząt hodowlanych.

Wytlóki buraczane były jednym z bardzo pożądanym towarów eksportowanych z Polski. Warto umiejscowić wizytę japońskiej jednostki w kontekście czasów. W okresie przybycia



„Hofuku Maru” w Gdyńskim Porcie. Źródło – *Magazyn Ilustracja Polska*

jednostki do gdyńskiego portu cukrownictwo polskie było jednym z największych filarów jego działalności. Było także jednym z pierwszych przemysłów, które należycie oceniły znaczenie posiadania własnego portu dla rozwoju gospodarczego kraju i stanowiska mocarstwowego Polski. W latach 1918-1923, pomimo szybkiej ekspansji przemysłu cukrowniczego, produkty, w tym wytlóki buraczane, musiały być kierowane przez Gdańsk, jedyne będące wówczas dostępnym dla nas portu na Bałtyku dysponującym odpowiednią infrastrukturą. W połowie lat 20. XX wieku wzrastający z roku na rok eksport polskiego cukru, wytlóków i melasy dochodził do pół miliona tony rocznie, co dawało wartość około stu pięćdziesięciu milionów ówczesnych złotych. Wówczas już znaczna część tych ładunków była kierowana przez Gdynię. Od roku 1929 szlak eksportu produktów cukrowych prowadził w całości przez tereny II RP, omijając gdański port a wykorzystując nowoczesną infrastrukturę gdyńskich nabrzeży i magazynów. Na początku 1930 roku założono w Gdyni Spółkę „Cukroport”, która w krótkim czasie wybudowała wielkie własne magazyny portowe na cukier o całkowitej powierzchni 32000 m² i pojemności około 70000 ton. Jak głosiła reklama w magazynie *Sprawy Morskie i Kolonialne*: „Magazyny te, wzniesione według najnowszych zdobyczy techniki, posiadają wszystkie niezbędne urządzenia do ich eksploatacji.(...) Wszystkie te urządzenia, będące dziełem wyłącznie polskiego technika i robotnika, uważane są przez fachowców za ostatni wyraz modernizacji.” W 1931 roku powstaje w Gdyni druga spółka cukrownicza pod firmą „Polski Melas”. Dzięki jej powstaniu gdyński port wzbogaca się o zbiorniki o pojemności 15 000 ton i stację melasową dla magazynowania i przepompowywania na statki melasy - o zdolności przepompowywania 500 ton tego produktu na godzinę. W ten sposób polski zrzeszony przemysł cukrowniczy w znacznym stopniu przyczynił się do rozbudowy gdyńskiego portu, w którym zaspokajał wszystkie swoje potrzeby wywozowe³⁾. „Hofuku Maru” w ciągu krótkiej, niespełna 48 godzinnej wizyty, przyjął cały zapas przygotowanego dla niego towaru aby popłynąć nim do Stanów Zjednoczonych

¹⁾ Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej nr. 1, rok VIII, Warszawa 1931, s. 15.

²⁾ Kurjer Poznański nr. 10, rok XXVI, Poznań 1931, s. 9.

³⁾ J. Dębski, *Sprawy Morskie i Kolonialne*, zeszyt 1, rok II, Warszawa 1935, s. 128.

**WIELKI MAGAZYN DŁGOTERMI-
NOWEGO SKŁADOWANIA W GDYNI.**
W Gdyni znajduje się w budowie
wielki magazyn długoterminowego i
transzytowego składowania. Roboty, dzie-
ki sprzyjającej pogodzie, prowadzone są
bez przerwy dzień i noc. Oddanie ma-
gazyynu do użytku nastąpi jeszcze w roku
bieżącym. Będzie on przewyższał roz-
miarami swymi chłodnię portową, która
dotychczas była największą budowlą w
porcie.

**TRANSPORTY DRZEWA PRZEZ
GDYNIĘ.**

T-wo transportowe „Bergenske et
Co” pertraktuje obecnie z angielskimi
importerami w sprawie dostawy 20.000
do 25.000 ton kopalniaków, które zosta-
łyby wysłane przez port w Gdyni.
Byłyby to pierwsze znaczniejsze
transporty drzewa, przeladowane w
Gdyni.

rzeźnia drobiu, która położona będzie
obok chłodni portowej. Budynek jej bę-
dzie niebawem wykończony. Rzeźnia
jest własnością prywatnej spółki, która
ma na celu ubój i eksport drobiu z Pol-
ski (głównie gości do Anglii, Belgii i in-
nych krajów zachodniej Europy).

**PIERWSZY STATEK JAPONSKI
W GDYNI.**

Dnia 28 grudnia r. ub. zawinął do
Gdyni japoński parowiec „Hofuku-Ma-
ru” po częściowy ładunek wytlóków
buraczanych.

**SPÓŁDZIELNIA SPOŻYWCÓW
W GDYNI.**

W Gdyni powstaje Powszechna Spół-
dzielnia Spożywców. Prace organizacyj-
ne są w pełnym biegu. Prezesem Rady
Nadzorczej Spółdzielni, w której skład
wchodzi członkowie organizacji zawo-
dowych, został mec. Janicki.

Strona z wiadomością o przybyciu statku – *Magazyn Morze rok 1 VIII*

Ameryki Północnej⁴⁾. Całkowita pojemność jednostki wynosiła 11.962 ton brutto⁵⁾.

Jak przebiegała wizyta jednostki w gdyńskim porcie? Nieco światła na rozkład dnia załogi przynosi relacja nieznanego z imienia i nazwiska korespondenta *Kuriera Poznańskiego*. Wiadomo z niej, iż w dniu przybycia statku na zewnątrz panował kilkustopniowy mróz. „Hofuku Maru” zacumował przy Nabrzeżu Polskim o wczesnym poranku, w pierwszym basenie wewnętrznym. Co ciekawe, wbrew zwyczajowi, wczesnym rankiem nie ściągnięto w porcie bandery. Przez cały czas postoju japońskiego statku w Gdyni na rufie powiewała biała bandera z czerwonym słońcem. Po sfinalizowaniu wszelkich formalności celnych, przystąpiono do załadunku. Cytując relację korespondenta *Orędownika Grodzkiego* „Wielkie worki z suszonymi wytlókami buraczanymi poczęto wynosić z magazynu i wagonów kolejowych. Elektryczny dźwиг i parowe windy statku wciągały worki partjami w górę i opuszczały do głębokich ładowni. Wraz z naszymi robotnikami pracowała japońska załoga”.

Korespondent *Kuriera Poznańskiego*, jak opisuje w relacji z przybycia statku, dokonał niejako włamania na statek, stawiając załogę w zapewne niezręcznej sytuacji: „Do opuszczonej schodni przymocowana jest tabliczka z niemieckim napisem „Zutritt verboten“. Łamię zakaz i wdrapuję się na pokład. Pierwszy ze spotkanych japońskich marynarzy, chuchający wytrwale w dłonie, bo mróz mamy kilkustopniowy, pokazuje mi drogę do kajuty kapitańskiej. Znajdujący się tam oficerowie objaśniają mi, że „captain” jest u siebie na górnym pokładzie. Przez prostokątne okna widzę wnętrze dużej kabiny. Japoński kapitan siedzi pochylony nad biurkiem i zawzięcie pisze. Na moje pukanie odpowiada „come in”. Po przelamaniu pierwszych lodów, kapitan S. Yonahara dzwoni na stewarda i daje mu jakieś zlecenie w języku japońskim. Chłopak wraca po kilku minutach i przynosi na tacy dwie dymiące się filiżanki. Aha – myślę, – ani chybi, japońska wódka ryżowa, sławne „sake”, podawane na gorąco. (...) Uwaga moja jest skoncentrowana na stojącej na stole filiżance. Czekam jednak na zaproszenie. Wreszcie kapitan ujął swoją filiżankę i poprosił mnie, że-
bym poszedł za jego przykładem. Usłuchałem skwapliwie, ale zamiast z wódką ryżową spotkałem się ze zwyczajną kawą.”⁶⁾ Wiadomo, że w trakcie 48 godzinnej wizyty w gdyńskim porcie Kapitanowi Yonaharze udało się zwiedzić miasto. Nie sposób jednak stwierdzić kto go oprowadził po mieście, lecz zapewne kapitana i załogę powitała oficjalna delegacja gdyńskiego Magistratu Rządu. Być może zwiedził świeżo oddany do użytku nowy budynek Magistratu (później Komisarjatu Rządu oraz Urzędu Miasta Gdyni) przy alei Kasyna (obecnie aleja im. Marszałka Piłsudskiego). Ówczesna prasa cytuje

wypowiedź Yonahary, iż „nie widział w świecie sztucznego portu, który by był lepiej i praktyczniej urządzone” oraz wspomina o tym, iż zna sprawy polskie. Wieczorem następnego dnia. „Hofuku Maru” opuścił Gdynię i udał się po uzupełnienie ładunku do Rotterdamu⁷⁾.

Interesująca jest historia „Hofuku Maru” po wizycie w naszym kraju. Statek ten, jako masowiec służył jeszcze dziesięć lat. Po wybuchu II wojny światowej, gdy do konfliktu włączyła się Japonia powiększył on flotę wojenną stając się w pierw transportowcem dla wojska, a później jednym ze statków niesławnej floty statków jenieckich nazywanej „Hellship” (czyli piekielny statek). Flota ta transportowała więźniów wojennych oraz siłę roboczą (tz. romushas) z okolic dzisiejszych Filipin, Hong Kongu i Singapuru. Więźniowie byli transportowani m.in. na tereny Birmy, Sumatry, Syjamu, Korei czy Mandżurii. Mimo prawie dwudziestu lat od powstania w stoczni w Kobe, „Hofuku Maru” był wówczas w dobrym stanie technicznym. W swój ostatni rejs jednostka wypłynęła 19 lipca 1944 roku z misją konwojową o nazwie *SHIMI-05*, w towarzystwie 10 innych statków, w tym pięciu transportujących w nieludzkich warunkach 5000 jeńców wojennych⁸⁾. Pozostawiając część jeńców na Borneo, jednostka napotykając problemy techniczne związane z silnikiem przyplęnęła do portu w Manili w celu jego naprawy. Jeńcy pozostawali w tym czasie wciąż na pokładzie. Po rozwiązaniu problemów „Hofuku Maru” wypłynął z portu w Manili w kierunku Japonii. 21 września 1944 roku statek, przewożący około 1289 duńskich i brytyjskich jeńców wojennych został zbombardowany przez amerykańskie myśliwce i w ciągu zaledwie kilku minut zatonął. Zginęło 1047 więźniów⁹⁾.

BIBLIOGRAFIA

Źródła i opracowania:

1. Praca zbiorowa, *Morze*. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej nr. 1, rok VIII, Warszawa 1931
2. Praca zbiorowa, *Kurjer Poznański* nr. 10, rok XXVI, Poznań 1931
3. Dębski J., *Sprawy Morskie i Kolonialne*, zeszyt 1, rok II, Warszawa 1935
4. Praca zbiorowa, *Ilustracja Polska* nr 15, rok IV, Poznań 1931
5. *Orędownik Grodzki* nr 2, rok XII, Grodzisk Poznański 1931
6. Mansenrgh R., *Wimbledon, Merton & Morden at war, 1935-45*, Yorkshire-Philadelphia 2018

Michał Miegoń
Muzeum Miasta Gdyni



„Hofuku Maru” w porcie w Wilhelmshaven - źródło Bundesarchiv

⁴⁾ Ilustracja Polska nr. 15, rok IV, Poznań 1931, s. 3.

⁵⁾ *Orędownik Grodzki* nr. 2, rok XII, Grodzisk Poznański 1931, s. 3.

⁶⁾ *Kurjer Poznański* nr. 10, op. cit.

⁷⁾ Ibidem

⁸⁾ R. Mansenrgh, *Wimbledon, Merton & Morden at war, 1939-45*, Yorkshire-Philadelphia, 2018, s. 192

⁹⁾ http://www.combinedfleet.com/Hofuku_t.htm

101. rocznica powołania Szkoły Morskiej w Tczewie



W cieniu wielkich uroczystości odbywają się corocznie skromne obchody kolejnej rocznicy utworzenia Szkoły Morskiej w Tczewie. W tym roku uczniowie i nauczyciele I Liceum Ogólnokształcącego im Marii Curie-Skłodowskiej oraz przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Nautologicznego przypomnieli jej historię i absolwentów.

Uroczystości odbywały się z inicjatywy Mirosława Augustyna, starosty tczewskiego, dyrekcji i samorządu uczniowskiego I LO przed budynkiem, o którym wie niewielu absolwentów i studentów morskich uczelni, a zapewne jeszcze mniej tych, którzy żyją z morza i pracują w firmach gospodarki morskiej. Może wiedzą coś o Szkole Morskiej w Tczewie ci, którzy czytali książkę „Kolebka nawigatorów”. Tczewską szkołę kończył bowiem jej autor Karol Olgierd Borhardt, znany z opowieści opisanych w powszechnie znanej wśród marynistów książce pt. „Znaczący Kapitan”, popularyzator pierwszych polskich morskich podróży pod białoczerwoną banderą na „Lwowie”, twórca barwnych opowieści o polskich kapitanach, statkach i marynarzach, wychowawca wielu pokoleń nawigatorów i oficerów marynarki handlowej i rybackiej.

KOLEBKA NAWIGATORÓW I MECHANIKÓW

Jeszcze na dobre nie przyzwyczailiśmy się do faktu, że Polska leży nad morzem, jeszcze nie mieliśmy polskich statków handlowych, a białoczerwona bandera łopotała jedynie na należących do Kaszubów kutrach rybackich. Latem 1919 r. kadm. Kazimierz



Porębski powołał zespół i zlecił mu opracowania statutu, struktury organizacyjnej i programu nauczania szkoły, której zadaniem miało być kształcenie kadr dla polskiej floty handlowej. Była to jedna z jego pierwszych decyzji jako kierownika Departamentu dla Spraw Morskich. Decyzji ważnych dla tworzenia Polski Morskiej i rozwoju polskiej floty. Należy tu podkreślić, że departament kierowany przez Porębskiego znajdował się w strukturze Ministerstwa Spraw Wojskowych i powstał z przekształcenia działającej do 2 maja 1919 r. Sekcji Marynarki, której zasadniczym celem był rozwój marynarki wojennej i handlowej.

Szkoła Morska w Tczewie działała przez 10 lat. Rozpoczęła działalność z opóźnieniem, bo jej uczniów wezwała Ojczyzna na ratunek, gdy Warszawę okrążały wojska bolszewików. Formalnie rozpoczęła bowiem działalność w dniu 17 czerwca 1920 r. Por. mar. Antoni Garnuszewski, dyrektor Szkoły Morskiej rozpoczął edukację z wydziałami nawigacyjnym i mechanicznym, z zatwierdzonym statutem, programami, strukturą szkoły, etatami i skromnym budżetem. Jednak tuż po egzaminach, 53 kandydatów zgłosiło się do służby ochotniczej i ruszyło na front walki z Rosją bolszewicką. W październiku powrócili w mury tczewskiej szkoły. Garnuszewski przyjął do szkoły dodatkowo 29 uczniów, ochotników powracających z frontu.

Z FRONTU NA SALE WYKŁADOWE

– Co to byli za słuchacze? Co drugi przyjęty na pierwszy rok nauki był sierżantem lub wachmistrzem, plutonowym, podoficerem II klasy, dwóch oficerami, dwóch starszymi szeregowymi. Piersi ich zdobiły różne odznaczenia – wspomina prof. Daniel Duda, honorowy przewodniczący Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i podkreśla, że byli wśród nich marynarze I Batalionu Morskiego, Hallerczycy, obrońcy Lwowa, powstańcy śląscy, wielkopolscy, ułani, żołnierze piechoty, artylerzyści, łącznościowcy. Byli też tacy, którzy urodzili się na Dalekim Wschodzie – a do Polski wrócili poprzez Chiny, Japonię, Francję, wraz z Armią gen. Józefa Hallera by walczyć o kształt wschodnich polskich granic. Słuchacze pierwszego rocznika Szkoły Morskiej reprezentowali sobą wszystkie środowiska społeczne i wszystkie trzy dawne zabory. O tym pierwszym roczniku i dziesięciu kolejnych latach działalności szkoły pamiętają uczniowie I LO w Tczewie nie tylko dlatego, że uczą się w murach przesiąkniętych historią, a na korytarzach mijają codziennie pamiątki po uczniach pierwszej polskiej szkoły morskiej. Ale przede wszystkim dlatego, że nauczyciele i lokalne władze dbają o morską historię Tczewa, który miał szansę w 1920 r. stać się portem morsko-rzeczny II Rzeczypospolitej. To właśnie w Tczewie latem 1920 r. dokonywano rozładunku francuskiej broni dla walczącej Polski, z powodu strajku dokerów porcie gdańskim.

ZE SZKOŁY NA MORZA I OCEANY

Uroczystość obchodów 101. rocznicy działania Szkoły Morskiej rozpoczęła się od wprowadzenia Mirosława Augustyna, starosty tczewskiego, który pokreślił morskie korzenie Tczewa i aktywność jej mieszkańców na rzecz krzewienia tradycji Polski Morskiej. Podkreślając wagę współpracy z Uniwersytetem Morskim w Gdyni Starosta Tczewski przekazał do Izby Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni flagę Powiatu Tczewskiego. Natomiast Adam Burczyk, zastępca prezydenta Tczewa przekazał flagę Miasta Tczewa. Flagi odebrał w zastępstwie za rektora Uniwersytetu - dr hab. inż.

Tomasz Neumann, profesor UMG, dziekan Wydziału Nawigacji. 10-letni okres działalności Szkoły Morskiej omówiła Bożena Deja-Gałecka, była wicedyrektor I Liceum Ogólnokształcącego. Należy dodać, że w Tczewie grupa entuzjastów powołała w 1924 r. Polski Związek Żeglarski. Wzruszający był apel pamięci absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie odczytany przez uczennice I LO.

Prof. dr kpt. ż.w. Daniela Duda wspominał wielu absolwentów Tczewskiej Szkoły, podkreślając ich wojenne losy i poświęcenie w walce z Niemcami na morzu i na lądzie. - Statki obsadzone przez absolwentów tczewskiej i gdyńskiej uczelni przewiozły podczas drugiej wojny światowej ponad 5,8 mln ton różnych towarów, w tym głównie sprzętu i materiałów wojennych. Przez pokłady statków pod białoczerwoną banderą przewinęło się ponad 0,5 mln żołnierzy i ludności cywilnej – wspominał prof. Duda. Wspominał również pierwszy statek szkolny „Lwów”, który jako pierwszy w historii Polski Morskiej poniósł polską banderę do portów leżących na drugiej półkuli. Dziś białoczerwoną banderę można ujrzeć w obcych portach znowu jedynie na statkach szkolnych.

GRATULACJE DLA PROF. DUDY I MACIEJA LICA

W czasie tego spotkania złożono również gratulacje Profesorowi Danielowi Dudzie z okazji uzyskania tytułu *doctora honoris causa* Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Gratulacje złożyli Mirosław Augustyn, Adam Burczyk oraz Jadwiga Andrzejewska, dyrektor I Liceum Ogólnokształcącego w Tczewie i Andrzej Piotrowski, wicedyrektor Zespołu Szkół Technicznych w Tczewie im. kmdr. Antoniego Garnuszewskiego.

W czasie uroczystości wyróżniającemu się absolwentowi szkoły wręczono medal Polskiego Towarzystwa Nautologicznego „Bohaterzy kapitanowie żeglugi wielkiej - kpt. ż.w. Edward Gubała i kpt. ż.w. Bronisław Gubała”. Otrzymał go Maciej Lica, najlepszy uczeń, zwycięzca wielu konkursów matematycznych i historycznych, uświetniający występami artystycznymi szkolne uroczystości, laureat nagrody Starosty Tczewskiego „Absolwent Roku”. Maciej jest dzisiaj studentem Politechniki Gdańskiej.



CHRZEST „NAUTOLOGII”

Wydarzeniem było „wodowanie” „Nautologii” - czasopisma Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Periodyk od 1966 r. promuje historię i najnowszą wiedzę związaną z morską aktywnością człowieka. Założyciele Towarzystwa postawili sobie za cel, by upowszechniać na jego łamach treści z zakresu „historii, techniki, gospodarki i terminologii morskiej” Jest dzisiaj to jedyne w Polsce czasopismo o tematyce morskiej. Uroczystego wodowania numeru 157 „Nautologii” dokonała matka chrzestna - Gabriela Makać, przewodnicząca Komisji Edukacji, Kultury, Sportu i Promocji Rady Powiatu Tczewskiego. - Docieraj wszędzie tam gdzie Cię oczekują, poprzez lądy, morza i oceany, rozsławiaj imię polskich uczonych i wydawców, pisarzy, naukowców, publicystów. Przynieś chwałę banderze Rzeczypospolitej. Twoje imię to Nautologia numer 157 – wygłosiła Gabriela Makać i wykonała akt chrztu różą z kroplami szampana.

W uroczystości uczestniczyli dwaj absolwenci tczewskiego I LO, dr hab. inż. Tomasz Neumann, profesor UMG, dziekan Wydziału Nawigacji oraz dr hab. inż. kpt.ż.w. Henryk Śniegocki, Dyrektor Centrum Międzynarodowej Promocji Technologii i Edukacji Morskiej.

Przedstawiciele władz, I LO i goście złożyli kwiaty pod tablicą pamiątkową absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie z lat 1920-1930 oraz na tczewskim cmentarzu, na grobie komandora Floriana Hłasko. Był to pierwszy lekarz Szkoły Morskiej w Tczewie, marynarz, autor książki „Morzami ku Polsce – z pamiętnika marynarza”.

Z Tczewa na morza i oceany trafiło wielu kapitanów i mechaników, którzy budowali Polskę Morską. Ich historie trafiły na karty książek i na łamy czasopism, są we wspomnieniach na stronach wielu portali. Nowe historie pisać będą już uczniowie I LO z Tczewa. Być może będą to również historie z mórz i oceanów.

Zdjęcia: Marek Grzybowski
(pierwsza publikacja www.gospodarkamorska.pl)

Ryszard Techman

Kapitan żeglugi wielkiej Andrzej Cyprian Goebel (1907-1969) – absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie, pilot portu w Gdyni, pierwszy kapitan portu w Szczecinie, oficer statków Polskiej Marynarki Handlowej¹⁾

Osoba kpt. ż.w. Andrzeja Goebela, o której niżej piszemy, nie doczekała się jeszcze pełnego biogramu, jeśli nie liczyć drobnych wzmianek w kilku opracowaniach²⁾. Ten zasłużony pracownik morza międzywojnia i powojennego ćwierćwiecza, godny jest upamiętnienia i prezentacji szerszemu gronu zainteresowanych dziejami Polski morskiej, a zwłaszcza młodemu pokoleniu Polaków.

Przyszły oficer Polskiej Marynarki Handlowej i kapitan portu szczecińskiego urodził się 26 września 1907 roku w zaborze rosyjskim we wsi Konstantynów nieopodal Sosnowca, jako syn Władysława Apoloniusza i Marianny Amalii z domu Goebel. Był trzecim, najmłodszym i ostatnim dzieckiem swoich rodziców, gdyż małżeństwo to doczekało się wcześniej syna Stanisława (absolwenta Politechniki Warszawskiej) oraz córki Anny, która później uzyskała dyplom Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie. Ojciec Władysław Goebel, inżynier z wykształcenia, był pracownikiem umysłowym w sosnowieckiej fabryce rur i żelaza, matka prowadziła dom i wychowywała dzieci³⁾.

Po ukończeniu sześciu klas Państwowego Gimnazjum im. Stanisława Staszica w Sosnowcu, Andrzej Goebel, niesiony opowieściami o morskich przygodach i rosnącą w siłę propagandą budowy Polski nad skrawkiem odzyskanego wybrzeża, wstąpił w lipcu 1924 roku na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie⁴⁾, pomyślnie zaliczając egzaminy teoretyczny i kandydacki na morzu. W trakcie nauki w tczewskiej SM uzupełnił wykształcenie, zdając w maju 1927 roku gimnazjalny egzamin dojrzałości typu matematyczno-przyrodniczego⁵⁾. W Szkole Morskiej brał corocznie udział w kilkumiesięcznych praktykach w morzu na statku szkolnym „Lwów”. Naukę w SM ukończył wprawdzie w roku 1928, ale świadectwo (nr 115/877) otrzymał 6 czerwca 1929 r., gdy odbył wymagany staż na polskim statku handlowym. Dawało mu ono prawo – po kolejnych okresach pływania – do uzyskania pierwszego dyplomu oficerskiego – porucznika żeglugi małej. Miał już wtedy za sobą rejsy na s/s „Poznań” jako marynarz (I–VIII 1929 r.) i s/s „Kraków” – III oficer (VIII–XI 1929 r.), co obrazuje tabela 1.

Dalszą karierę w PMH przerwał pobór do wojska II Rzeczypospolitej. Został A. Goebel wcielony 9 listopada 1929 roku jako tzw. szeregowy z cenzusem do kompani kadrowej Polskiej Marynarki Wojennej (PMW) i kilka dni później, dokładnie w połowie tego miesiąca, przeniesiony na Kurs Podchorążych Rezerwy w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW) w Toruniu. Przez blisko pół roku (do 30.04.1930) przyswajał w SPMW wiadomości teoretyczne, awansując w międzyczasie na starszego marynarza oraz matę z cenzusem, po czym trafił do floty PMW na szkolenie praktyczne. Odbывał ćwiczenia na ORP „Bałtyk”, ORP „Mazur”, ORP „Ślązak”. W ostatniej dekadzie

Tabela 1. Staż na morzu w latach 1924-1936

Nazwa statku	Okres pływania		Stanowisko	Armator/ Dysponent
	od	do		
żagl. szk. „Lwów”	23.07.1924	4.10.1924	kandydat	SM
żagl. szk. „Lwów”	19.05.1926	28.09.1926	uczeń	SM
żagl. szk. „Lwów”	7.06.1927	15.10.1927	uczeń	SM
żagl. szk. „Lwów”	19.05.1928	25.08.1928	uczeń	SM
s/s „Poznań”	1.01.1929	26.08.1929	marynarz	ŻP
s/s „Kraków”	27.08.1929	7.11.1929	III oficer	ŻP
ORP „Mazur”	2.05.1930	31.05.1930	mat. pchor.	PMW
ORP „Ślązak”	1.06.1930	21.08.1930	mat. pchor.	PMW
ORP „Jaskółka”	16.10.1930	31.01.1931	bosm. pchor.	PMW
s/s „Pułaski”	12.02.1931	19.09.1931	IV oficer	GAL
s/s „Toruń”	10.12.1931	16.01.1932	st. marynarz	ŻP
s/s „Toruń”	16.02.1932	21.02.1932	st. marynarz	ŻP
s/s „Toruń”	22.02.1932	9.03.1932	III oficer	ŻP
s/s „Toruń”	10.03.1932	21.03.1932	st. marynarz	ŻP
s/s „Kraków”	1.06.1932	20.08.1932	III oficer	ŻP
s/s „Kraków”	21.08.1932	19.10.1932	II oficer	ŻP
s/s „Kraków”	20.10.1932	22.06.1933	III oficer	ŻP
s/s „Kraków”	23.06.1933	7.07.1933	II oficer	ŻP
s/s „Kraków”	29.07.1933	31.08.1933 ¹⁾	II oficer	ŻP
s/s „Tczew”	4.01.1935	15.01.1935	II oficer	ŻP
s/s „Tczew”	23.02.1935	28.06.1935	II oficer	ŻP
s/s „Kraków”	29.06.1935	24.11.1935	II oficer	ŻP
s/s „Kraków”	25.11.1935	7.01.1936	I oficer	ŻP
s/s „Kraków”	8.01.1936	9.01.1936	I oficer	ŻP
s/s „Kraków”	10.02.1936	11.02.1936	I oficer	ŻP
s/s „Kraków”	12.02.1936	12.05.1936	I oficer	ŻP
s/s „Kraków”	13.05.1936	22.06.1936	I oficer	ŻP
s/s „Kraków”	23.06.1936	23.12.1936	I oficer	ŻP
s/s „Kraków”	24.12.1936	brak danych	Kapitan	ŻP

¹⁾ Nie udało się odnaleźć książeczki żeglarskiej Andrzeja Goebela nr 2530, stąd brak danych za okres IX 1933 – XII 1934 oraz I – V 1937.

Źródło: dane z książeczki żeglarskiej Andrzeja Goebela nr 739 oraz „Wyciąg z pływania na statkach S.A. „Żegluga Polskiej” po otrzymaniu dyplomu kapitana żegluga małej z 23.12.1936 r. – przekazane autorowi w formie skanów przez jego syna – p. Macieja Goebela w maju i lipcu 2021 roku

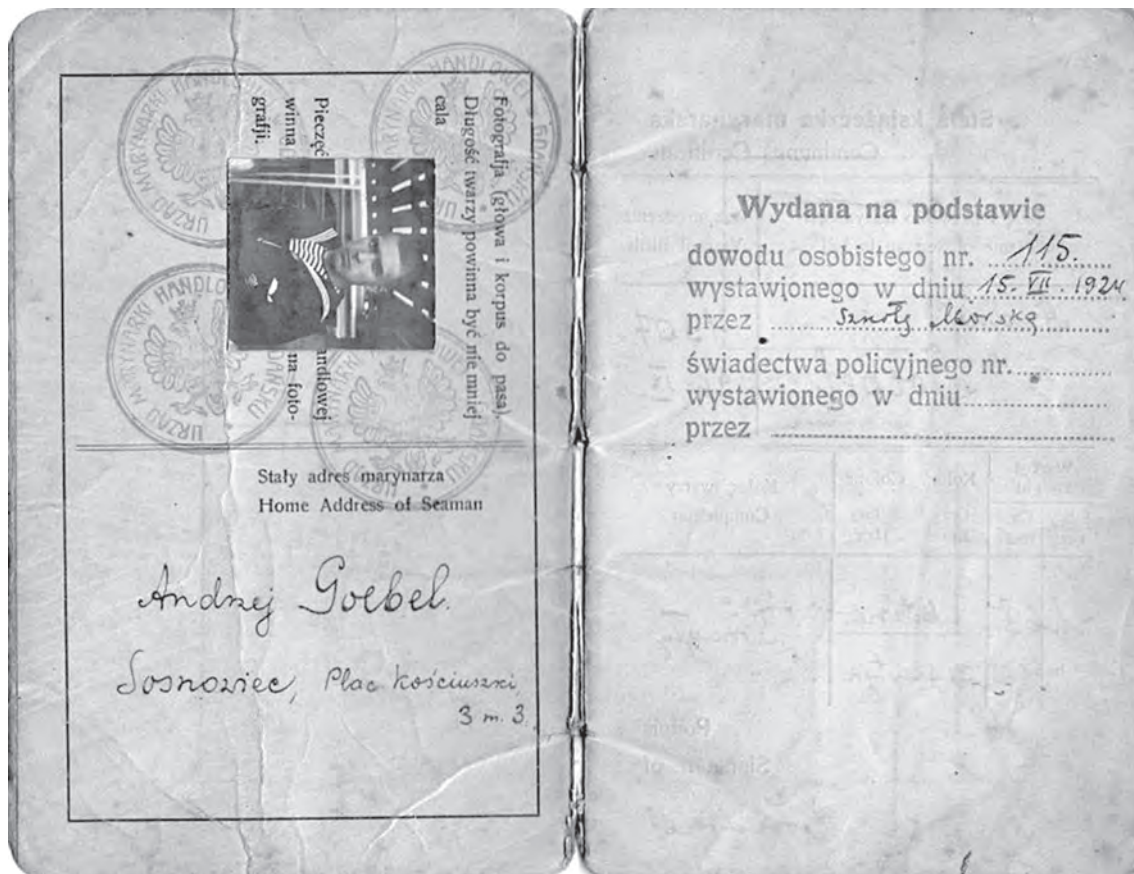
¹⁾ Zdjęcia, świadectwa, dyplomy i część dokumentów pochodzą ze zbiorów rodzinnych p. Macieja Goebela, syna Andrzeja oraz p. Barbary Goebel, jego synowej, którym w tym miejscu bardzo serdecznie dziękuję za okazaną pomoc w przygotowaniu biogramu.

²⁾ Kadry morskie Rzeczypospolitej, t. II: Polska Marynarka Wojenna, cz. I: Korpus oficerów 1918-1947 pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 335; R. Techman, Kadra kierownicza Szczecińskiego Urzędu Morskiego w latach 1945-1950, „Nautologia”, 1998, nr 3-4, s. 24; Encyklopedia Szczecina, suplement 1, Szczecin 2003, s. 84 (RT).

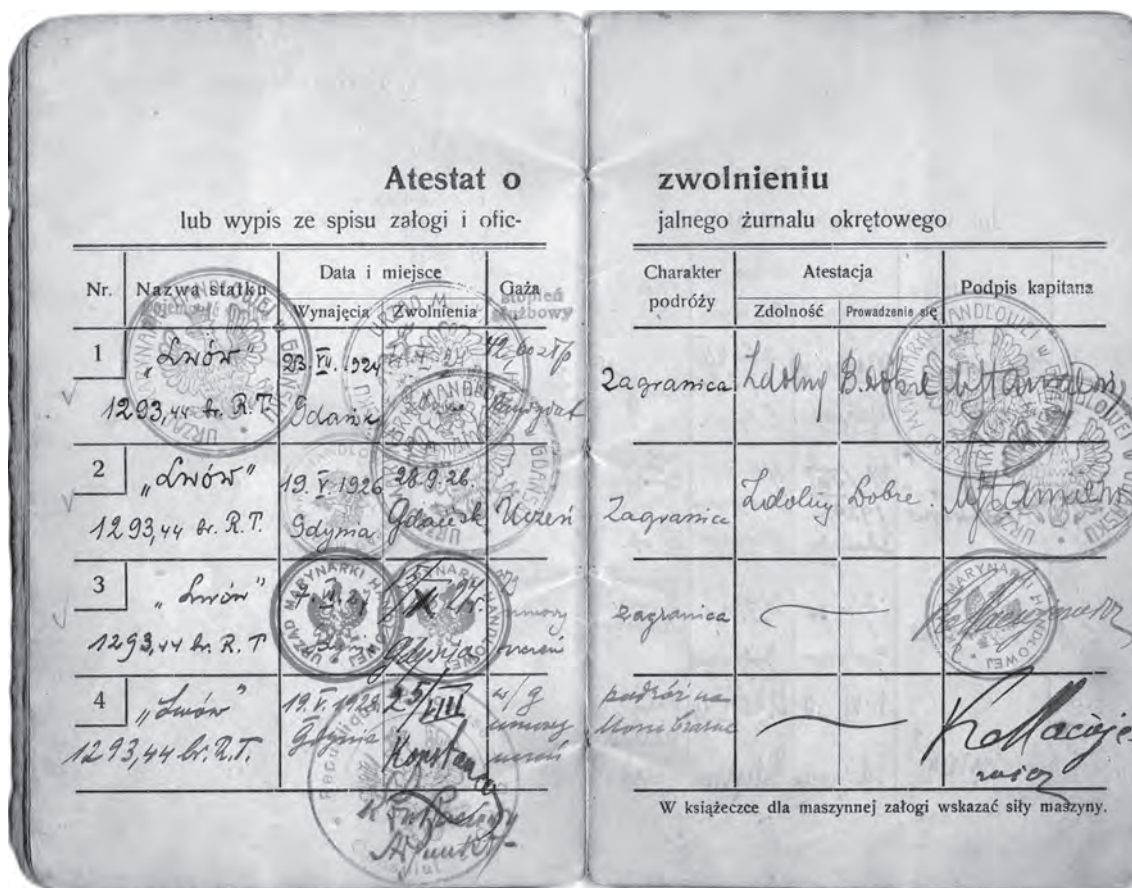
³⁾ Wojskowe Biuro Historyczne (dalej WBH), Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), sygn. Ap. 7412: świadectwo urodzenia wydane 24.09.1933 r.; Archiwum Zakładowe (dalej AZ) Polskich Linii Okrętowych (dalej PLO), sygn. 40/21, teczka akt personalnych (dalej tap) Andrzeja Goebela (dalej AG): ankieta personalna z 8.08.1950 r.; życiorys Andrzeja Goebela (b.d.) sporządzony w latach dziewięćdziesiątych XX wieku przez jego synów Apoloniusza i Macieja - w posiadaniu autora.

⁴⁾ Ostatnio: K. Ickiewicz, Szkoła Morska w Tczewie w latach 1920-1930. Szkice historyczne, Tczew 2020.

⁵⁾ WBH CAW, sygn. Ap. 7412: „Świadectwo dojrzałości” nr 133 z 27.05.1927 r.; toż w materiałach przekazanych autorowi w dniu 6.07.2021 r. przez p. Macieja Goebela.



Strona pierwsza ze zdjęciem książeczki żeglarskiej (nr 739)




Pierwsze wpisy w książeczce żeglarskiej (nr 739)

KURATORJUM OKRĘGU SZKOLNEGO *Towarnickiego w Toruniu*
PAŃSTWOWA KOMISJA EGZAMINACYJNA

ŚWIADECTWO DOJRZAŁOŚCI

Andrzej Goebel



urodzony dnia *26* miesiąca *września* roku *1904* w *Towarniku* województwa *kieleckiego* wyznania *rymsko-katolickiego* po ukończeniu nauki w *Szkole Morskiej w Tczewie w zakresie dwóch kursów wydziału nawigacyjnego* do któr. *Ł* był przyjęty *15 października* roku *1925*, zdawał w *maju* roku *1927* gimnazjalny zwyczajny egzamin dojrzałości typu matematyczno-przyrodniczego wobec Państwowej Komisji Egzaminacyjnej, powołanej przez Kuratorium Okręgu Szkolnego *Towarnickiego w Toruniu* pismem z dnia *30 kwietnia 1927* Nr *2.309/27* i otrzymał następujące oceny ostateczne z przedmiotów egzaminacyjnych:

z religii *bardzo dobrze*
z języka polskiego *dostatecznie*
z języka
z historii wraz z nauką o Polsce współczesnej
z przyrodznawstwa *dostatecznie*
z fizyki wraz z chemią *dobrze*
z matematyki *dobrze*

Świadectwo dojrzałości


sierpnia 1930 r. został skierowany do Floty Pińskiej na jej jednostki pływające, gdzie służył do połowy października tego roku. Powrócił następnie do pływania morskiego i został zaokrętowany na ORP „Jaskółka” z Dyonu Minowców. Pobyt na tej jednostce zaowocował otrzymaniem kolejnych awansów: najpierw na bosman-mata, potem na bosmana. Szkolenie w Marynarce Wojennej z ogólną oceną „dobry” zakończył 31 stycznia 1931 r., odchodząc do cywilnej pracy z tytułem bosmana podchorążego rezerwy. Opinie bezpośrednich przełożonych z kursu teoretycznego oraz dowódców okrętów były mu przychylne: podkreślano wysoką inteligencję, zdyscyplinowanie, duże wiadomości fachowe, pracowitość⁶⁾.

Po następnych ćwiczeniach wojskowych (4.09–18.10 1933), które oceniono nieco gorzej niż poprzednie⁷⁾, Komisja Kwalifikacyjna Dowództwa Floty uznała, że opanował praktyczne i teoretyczne wiadomości niezbędne dla młodszego oficera floty wojennej, dzięki czemu z pierwszym dniem stycznia 1934 r. otrzymał awans na ppor. rezerwy w korpusie morskim.

W ciągu niecałej dekady od ukończenia Szkoły Morskiej w Tczewie, Andrzej Goebel przeszedł wszystkie szczeble kariery

⁶⁾ WBH CAW, sygn. Ap. 7412: zeszyt ewidencyjny, s. 19.

⁷⁾ W podsumowaniu ćwiczeń jako oficera wachtowego pojawiły się oceny dostateczny lub przeciętny, przy czym podkreślano duże lub dobre zalety osobiste (poczucie honoru, siła woli, gotowość ponoszenia odpowiedzialności za swe czyny, ideaowość, lojalność służbowa, wyrobienie charakteru, poczucie koleżeństwa, ambicja osobista, szczerość, obycie towarzyskie itd.); przeciętną obowiązkowość, pilność i ambicję pracy; dobre zdolności fizyczne (poza jednak ruchliwością – tu poziom przeciętny), inteligencję (bystrość umysłu, duży spryt), dostateczną dokładność, zdolność „podchwytywania myśli obcych” i szybkość reakcji, samodzielność; dobre zdolności kierownicze (inicjatywa, energia, pewność siebie). W ogólnej opinii znalazła się ocena dostateczna za wyszkolenie fachowe oraz dobra za zręczność, wyrobienie, zachowanie w służbie i poza nią – WBH CAW, sygn. Ap.7412: wniosek nominacyjny na ppor. rezerwy.



SZKOŁA MORSKA W TCZEWIE.

ŚWIADECTWO

№ *115/877*

Andrzej Goebel

urodzony dnia *26 września 1904* w *wsi Nowostawki* ukończył wydział *nawigacyjny* Szkoły Morskiej w Tczewie dnia *Czerwiec 1929* r. złożywszy przed Komisją Państwową wymagane teoretyczne i praktyczne egzaminy.

Podczas pobytu w Szkole Morskiej *Andrzej Goebel* odbył następującą praktykę:

<i>odbyta praktyka</i>	od	do	czyli	m.	dni
<i>rozmiarowa jest</i>	od	do	czyli	m.	dni
<i>w kraju i w zagranicy</i>	od	do	czyli	m.	dni
<i>i w okrętach</i>	od	do	czyli	m.	dni
	od	do	czyli	m.	dni
	od	do	czyli	m.	dni
	od	do	czyli	m.	dni

Na mocy niniejszego świadectwa i po uzupełnieniu praktyki do normy, wskazanej w artykule 15 ustawy o stanowiskach oficerów na statkach polskiej marynarki Handlowej (ustawa z dnia 6 VII. 1923 r. Dz. U. Nr. 75, poz. 588), *Andrzej Goebel* otrzymał z Ministerstwa Przemysłu i Handlu dyplom *porucznika żeglugi małej*.

TCZEW, dnia *Czerwiec 1929* r.

Dyrektor Szkoły Morskiej *[Signature]* Delegat Ministerstwa P. i H. *[Signature]*

Kierownik Wydziału *[Signature]*

Świadectwo ukończenia Szkoły Morskiej w Tczewie

zawodowej w Polskiej Marynarce Handlowej: od marynarza do kapitana statku włącznie, choć w międzywojniu tylko sporadycznie mógł liczyć na pełnienie tej ostatniej funkcji. Wcześniej zauważono, iż rozpoczął pracę w PMH w styczniu 1929 r. na parowcu „Poznań”, a następnie na s/s „Kraków” i to doświadczenie oraz staż na okrętach PMW wypełniły warunki uzyskania pierwszego stopnia oficerskiego floty handlowej. W dniu 24 kwietnia 1930 r. przyznano mu dyplom porucznika żeglugi małej (nr 2623). Następne mustrowania na jednostki pływające polskich armatorów przybliżały go do kolejnych awansów, choć znajdowanie pracy na statkach nie było rzeczą łatwą wobec światowego kryzysu gospodarczego, który dotknął również Polskę, jej żeglugę i przewoźników morskich. Zdarzały się więc okresy, na szczęście krótkie, że przy stosunkowo licznej kadrze absolwentów tczewskiej, a następnie gdyńskiej szkoły morskiej i jeszcze skromnie rozbudowanej marynarce

handlowej Rzeczypospolitej, A. Goebel był bezrobotny, oczekując zaokrętowania na ładzie⁸⁾. Z zestawienia statków na których pływał (tab. 1) widać wyraźnie, że zmuszony był niekiedy rezygnować z poszukiwania lepszej posady na statkach, podejmując pracę marynarza, ewentualnie przyjmować niższy etat, by móc w ogóle znaleźć zatrudnienie na morzu. Jak wynika z tabeli, poza statkiem szkolnym „Lwów” był zatrudniany przede wszystkim przez armatora „Żegluga Polska”, incydentalnie „Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe” SA i być może (w czasie dla którego nie mamy danych) Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego („Polbryt”), jak sygnalizowała autorowi rodzina.

Wyżej sygnalizowano, iż każda podróż statkiem handlowym przybliżała mu perspektywę uzyskania kolejnego stopnia morskigo, o którym decydowała Komisja Kwalifikacyjna do orzekania w sprawie dyplomów dla oficerów Marynarki Handlowej, utworzona przy Urzędzie Morskim w Gdyni. Dyplom porucznika żeglugi wielkiej (nr 1231) otrzymał on z datą 8.01.1933 roku⁹⁾. Z kolei wspomniana Komisja na marcowym posiedzeniu w 1935 r. przyznała mu dyplom kapitana żeglugi małej, ważny od 3 stycznia¹⁰⁾. Po niecałych dwóch latach osiągnął najwyższy dyplom w Polskiej Marynarce Handlowej – kapitana żeglugi wielkiej (nr 1593), wydany 8.02.1937 r., a odnowiony po kilkunastu latach (1951)¹¹⁾.

W okresie 1935-1936, dla którego mamy pewne dane, pływał w „Żegludze Polskiej” na „Tczewie” i „Krakowie”, zarówno na Bałtyku, jak i na Morzu Północnym. W tym też czasie odbył na parowcu „Kraków” dwie podróże z ładunkiem na Morze Śródziemne oraz półroczny rejs (VI-XII 1936) do Zatoki Meksykańskiej.

W pierwszych latach trzydziestych XX wieku A. Goebel ustabilizował sytuację życiową, biorąc w kwietniu 1933 r. w Parafii Św. Jana Chrzciciela w Warszawie ślub z Ireną Faryńską. Z tego związku urodziła się córka Alina (zmarła po roku) oraz synowie: Apoloniusz Andrzej (1936 r.), późniejszy lekarz medycyny oraz Maciej (1945 r.), ochmistrz na statkach Polskich Linii Oceanicznych¹²⁾.

24 grudnia 1936 r. Andrzej Goebel został po raz pierwszy zamustrowany na statek „Żegluga Polska” „Kraków” jako kapitan¹³⁾. Była to zarazem jedna z ostatnich, jeśli nie ostatnia jego podróży w Polskiej Marynarce Handlowej w międzywojniu¹⁴⁾. Po otrzymaniu dyplomu kapitana żeglugi wielkiej w lutym 1937 r. postanowił przerwać pływanie i podnieść swe kwalifikacje w zakresie pilotażu, by uzupełnić dotychczasową praktykę morską¹⁵⁾. Wolno sądzić, iż na decyzję tę wpływały również względy rodzinne, gdyż dłuższa rozłąka w trakcie pracy na morzu sprawiałaby trudności w wychowywaniu dopiero co urodzonego potomka. Dnia 5 czerwca 1937 roku przeniósł się więc z PMH do Urzędu Morskiego w Gdyni, który obsadził go w roli pilota portowego. Rzecz godna podkreślenia, iż zdobyte w tym zakresie doświadczenie miało duże znaczenie podczas pływania w okresie powojennym.

Z początkiem września 1938 r. został A. Goebel powołany (w stopniu ppor. rez.) na ponad miesięczne, ostatnie w międzywojniu, ćwiczenia w Marynarce Wojennej, gdzie zajął miejsce oficera wachtowego na ORP „Kujawiak”¹⁶⁾. Dowodzący okrętem zwracał uwagę, iż mimo kilkuletniej przerwy „osiągnął zadowolające wy-



Dyplom kapitana żeglugi małej

niki w służbie”, i nadaje się na przydzielone stanowisko oficerskie. Podkreślał zwłaszcza pozytywne cechy osobowe („zrównoważony” charakter, zdyscyplinowanie, sumiennosc, punktualność, skrupulatność, koleżeńskość), chęci i zapał w celu przyswojenia wiedzy. Wyższy przełożony, dowódca Dywizjonu Okrętów Podwodnych (kmdr por. A. Mohuczy) był bardziej powściągliwy i surowszy w swej ocenie: uważał wprawdzie A. Goebła za dobrego oficera morskigo, jednak zaznaczył, iż podczas ćwiczeń osiągnął wyniki dostateczne, twierdząc nadto, iż „robi wrażenie mało energicznego, [a] wojskowe wyrobienie [ma] średnie”¹⁷⁾.

Wobec rysującego się coraz wyraźniej konfliktu zbrojnego z Niemcami, A. Goebel został 24 sierpnia 1939 roku zmobilizowany w stopniu ppor. rezerwy i przydzielony do Marynarki Wojennej. W trakcie działań na Zatoce Gdańskiej brał udział jako dowódca kutra KT-1 w akcji ratowania rozbitków ze zbombardowanego przez samoloty niemieckie ORP Gdynia (uratowano 15 członków załogi). Należy wtrącić, iż na dzień przed kapitulacją wybrzeża, rozkazem kontradmirała Józefa Unruga nadano między innymi załodze kutra KT-1 Krzyż *Virtuti Militari* V klasy, co jednak nie zostało faktycznie

⁸⁾ Okres bezrobocia podaje Andrzej Goebel w kwestionariuszu osobowym z 7.02.1964 r. – AZ PLO, tap AG, sygn. 40/21, ale wskazane po latach daty nie współgrają z danymi tab. 1.

⁹⁾ WBH CAW, sygn. Ap. 7412: odpis; Biuletyn Informacyjny (dalej BI) Izby Przemysłowo-Handlowej (dalej IPH) w Gdyni; 1933, nr 12, z 30.04.1934 r., s. 14.

¹⁰⁾ BI IPH w Gdyni nr 8 z 15.03.1935 r.

¹¹⁾ Dyplom w posiadaniu rodziny Andrzeja Goebela, przekazany autorowi w formie skanu; BI IPH w Gdyni, nr 3 z 15.02.1937 r., s. 16.

¹²⁾ Życiorys Andrzeja Goebela (b.d.) sporządzony w latach dziewięćdziesiątych XX wieku przez jego synów Apoloniusza i Macieja - w posiadaniu autora.

¹³⁾ Pismo „Żegluga Polska” z 23 grudnia 1946 r. do kapitana Andrzeja Goebela w zbiorach rodzinnych Apoloniusza i Macieja Goebłów - skan w posiadaniu autora.

¹⁴⁾ Nie możemy tego stwierdzić wobec zaginięcia książki żeglarskiej A. Goebela nr 2530.

¹⁵⁾ Życiorys Andrzeja Goebela (b.d.) sporządzony w latach dziewięćdziesiątych XX wieku przez jego synów Apoloniusza i Macieja - w posiadaniu autora.

¹⁶⁾ WBH CAW, sygn. Ap. 7412: przebieg służby wojskowej Andrzeja Goebela.

¹⁷⁾ WBH CAW, sygn. Ap. 7412: opinie wspomnianych osób z 10.10.1938 r.



Dyplom (odnowiony) kapitan żeglugi wielkiej (1951 r.)

zrealizowane w tych szczególnych warunkach, ani też sfinalizowane po wojnie mimo starań rodziny Goebelów przez ZBOWiD¹⁸.

Skierowany następnie na półwysp helski, trafił do kompanii przeciwdesantowej, stacjonującej w Jastarni pod dowództwem kpt. mar. rez. Alfreda Jougana. W obliczu nieuchronnej klęski polskich oddziałów na Helu, za zgodą przełożonych próbował z kilkoma osobami przed ogłoszeniem zawieszenia broni przedrzeć się łodzią wiosłową przez niemiecką blokadę polskiego wybrzeża i dotrzeć morzem do Szwecji. Uczestnicy wypłynęli nocą 1 października 1939 roku, ale ucieczka nie powiodła się, gdyż już na początku bardzo silne fale przybojowe odrzucały łódź z powrotem na brzeg, a w końcu ją przewróciły do góry dnem; uciekający wpadli do wody, ale szczęśliwie dopłynęli wpław do brzegu¹⁹.

W związku z kapitulacją Helu, A. Goebel został 2 października 1939 roku wzięty do niemieckiej niewoli. Z początku trafił do Oflagu X B Nienburg nad Wezerą, w połowie listopada 1939 r. znalazł się w obozie XVIII C Spittal w Karyntii (Austria), a ostatecznie od czerwca 1940 r. do ostatnich dni stycznia 1945 roku przebywał w Oflagu II C Woldenberg (obecnie Dobiegniew), gdzie został przydzielony do III Baonu, kompania (barak) 15 b. Jak wielu mu po-

dobnych zajmował się tu pracą samokształceniową, interesując się zwłaszcza dziedziną handlowo-morską, związaną przecież z dotychczasową profesją. Doksztalał się więc w zakresie nauki o portach i usługach portowych, a także pilotażu. Brał czynny udział w działalności koła „Żegluga i Handel Morski”, wykladał wiedzę okrętową i manewrowanie statkiem, a na kursach podoficerów MW udzielał lekcji z nawigacji²⁰.

W trakcie niewoli najbliższa jego rodzina doznała szykan ze strony niemieckich władz okupacyjnych. Żona z małym synem i teściowa, po odmowie podpisania volkslisty zostały wywiezione w 1941 roku do obozu w Toruniu. Wypuszczone po jakimś czasie zamieszkały pod Miechowem w krakowskim, gdzie pani Irena Goebel, by utrzymać najbliższych podjęła się chałupniczo krawiectwa²¹.

Po ewakuacji obozu w Woldenbergu został A. Goebel uwolniony 30 stycznia 1945 roku przez wojska radzieckie w miejscowości Deetz (obecnie polska wieś Dziedzice) w Saksonii²². Powrócił do Polski i odszukał rodzinę we wsi Biórków Wielki w ówczesnym powiecie miechowskim. W międzyczasie spotkał się ze znajomymi z międzywojnia: kpt. ż.w. Władysławem Lekkim oraz ostatnim kapitanem portu gdyńskiego – Gustawem Kańskim (przebywał w Częstochowie), rozmawiając o przyszłości Polski morskiej. W pierwszej dekadzie marca 1945 roku zgłosił się do władz wojskowych w Krakowie w celu weryfikacji, gdzie złożył obszernie wyjaśnienia odnoszące się do swojej drogi życiowej i rodziny. Wojskowi ocenili, że jest: „politycznie nieorientowany. Podejście do obecnego ustroju realne”²³.

W tym samym czasie szukał możliwości szybkiego powrotu nad morze i przystąpienia do pracy w swoim zawodzie. Dotarł do organizatorów „Krakowskiej Grupy Operacyjnej na Miasta Portowe RP”, deklarując swoją pomoc przy obejmowaniu polskiego wybrzeża²⁴. Najprawdopodobniej za jej pośrednictwem udał się w ostatniej dekadzie marca 1945 r. do już uwolnionej od Niemców Bydgoszczy (mieszkał w hotelu „Pod Orłem”), gdzie istniała Delegatura Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i organizowały się grupy operacyjne czekające na oswobodzenie Gdańska i Gdyni, by przystąpić do organizacji władz morskich



Zdjęcie oficera PMH - lata 30. XX w.



W Oflagu XVIII C Spittal (Karyntia - Austria)

¹⁸ Życiorys Andrzej Goebela (b.d.) sporządzony w latach dziewięćdziesiątych XX wieku przez jego synów Apoloniusza i Macieja - w posiadaniu autora.

¹⁹ P. Sykut, Próby przedzierania się drogą morską przez niemiecką blokadę polskiego Wybrzeża 1 IX-2 X 1939 roku; w: „Saeculum Christianum”, t. XXIII (2016), s. 283-284.

²⁰ WBH CAW, sygn. Ap. 7412: ankieta złożona przez Andrzeja Goebela 7.03. 1945 r. w Krakowie.

²¹ AZ PLO, tap AG, sygn. 40/21: „Ankieta personalna” z 8.08.1950 r.; „Ankieta personalna” z 27.10.1953 r.; relacja telefoniczna Macieja Goebela z 13 czerwca 2021 r.

²² WBH CAW, sygn. Ap. 7412: ankieta złożona przez Andrzeja Goebela 7.03. 1945 r. w Krakowie.

²³ WBH CAW, sygn. Ap. 7412: arkusz ewidencji personalnej z 19.03.1945 r.

²⁴ Archiwum Zakładowe (dalej AZ) Urzędu Morskiego (dalej UM) w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: „Kwestionariusz Krakowskiej Grupy Operacyjnej na Miasta Portowe R.P.” z 7.03.1945 r.

i odbudowy ze zniszczeń portów, reaktywowania rybołówstwa i żeglugi²⁵). Grupy te miały już ustalone przydziały: z racji funkcji pilota portowego Andrzej Goebel miał przystąpić do organizacji gdyńskiego kapitanatu. Do Gdyni przybył w drugiej grupie operacyjnej dokładnie w połowie kwietnia 1945 roku i objął w ramach tworzącego się Kapitanatu Portu stanowisko starszego oficera portu. Niewiele zdążył jednak zrobić, ponieważ w czerwcu tego roku został zmobilizowany do Marynarki Wojennej RP, gdzie służył w plutonie oficerskim Morskiego Batalionu Zapasowego²⁶). Naciski kierownictwa nowo powołanego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, które walczyło o wyreklamowanie jak największej liczby oficerów PMH, niezbędnych do uruchomienia gospodarki morskiej i zaspokojenia potrzeb administracyjnych na uzyskanym, długim wybrzeżu, przyniosły pożądaną efekt i władze wojskowe podjęły decyzję o odesłaniu A. Goebła do rezerwy²⁷).

9 sierpnia 1945 r. zgłosił się do Kapitanatu Portu w Gdyni (kapitanem był Jan Godecki) i przystąpił do pełnienia obowiązków starszego oficera portu, faktycznego zastępcy urzędującego kapitana²⁸). Niezadługo wypełniał tę funkcję, ponieważ duże braki w pilotażu gdyńskim, który od połowy poprzedniego roku obsługiwał szybko narastający ruch statków zagranicznych w obrocie handlowym i dla pomocy UNRRA, spowodowały, iż z początkiem lutego następnego roku powierzono mu stanowisko starszego pilota²⁹). Trzeba dodać, iż wkrótce za pracę nad uruchomieniem gdyńskiego portu został Andrzej Goebel odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.

W połowie 1946 r. pojawiła się przed nim perspektywa objęcia stanowiska kapitana portu szczecińskiego, który dopiero co wznowił żeglugę, najpierw dla repatriacji drogą morską Polaków z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec, a następnie rozpoczął obrót towarowy z zagranicą, zwłaszcza wywóz polskiego węgla do Szwecji. Z punktu widzenia kariery zawodowej był to dla A. Goebła niewątpliwy awans, ale miał on pewne wątpliwości co do nowego miejsca pracy. Dla kadr portowych i żeglugowych bowiem, Szczecin nie był miastem do którego chętnie przyjeżdżali po wojnie specjaliści gospodarki morskiej. Dobrym przykładem były właśnie starania władz administracyjnych, by obsadzić stanowisko kapitana portu szczecińskiego, gdyż dwóch kandydatów, którzy przybyli tutaj z Gdyni w celu rozeznania się w sytuacji, szybko opuściło stolicę Pomorza Zachodniego. Powody rezygnacji były różne: optymistycznie nie nastrojały względy bezpieczeństwa wobec stacjonowania oddziałów radzieckich i okupowania przez nie strefy portowej, istniały duże trudności w prowadzeniu żeglugi z uwagi na liczne wraki i zagrożenie minowe na wodach Zalewu Szczecińskiego, ponadto warunki materialnego życia nie przedstawiały się najlepiej, by nie mówić o oddaleniu od rodziny osiadłej na Wybrzeżu gdańskim. Był jeszcze co najmniej jeden czynnik hamujący przyjazd do Szczecina – obawa o utratę sposobności zatrudnienia na statkach odradzającej się PMH, które dawało zupełnie inne możliwości ekonomicznego bytu.

Powierzenie A. Goebłowi stanowiska kapitana portu szczecińskiego, było więc – jak wolno sądzić – bardziej wynikiem decyzji

przełożonych, niż jego dążeń i chęci sprawdzenia się w nowej roli. Przywiązany bowiem do Gdyni, gdzie przebywała rodzina, musiał przecież liczyć się z wielomiesięczną rozłąką, tym bardziej, że w końcu poprzedniego roku doczekał się drugiego syna. Objęcie wspomnianej funkcji poprzedziło oddelegowanie Goebła do miasta nad Odrą w celu przeprowadzenia rekonesansu, zapoznania się z urządzeniami portowymi, z głębokościami w porcie, z trasą wodną Szczecin-Świnoujście, zebrania danych o sytuacji nawigacyjnej i przygotowania projektu oraz obsady kapitanatu, którego pierwszą komórką stało się zorganizowanie kilka miesięcy wcześniej kancelarii rejestrującej ruch portowy³⁰). W efekcie wyjazdu Andrzeja Goebła do Szczecina (8-17 sierpnia) powstało obszernie sprawozdanie charakteryzujące sytuację w porcie szczecińskim³¹), w jego poszczególnych częściach³²), by wskazać na Rejon Dolnej Odry (nabrzeża: „Fant”, „Kra”, „Ucho”, „Baran”, „Snop”, „Huk”, „Mak”, „Oko”, „Cal”, „Drab”), Wyspę Dolną Okrętową, nabrzeże „Ewa” i rzeźnię na Łasztowni; Kępę Parnicka, Nowy Port, CPN. Przyszły kapitan nie tylko zobrazował stan zniszczeń, zauważył posiadanie i postępowanie radzieckich oddziałów, możliwości eksploatacyjne, ale też wskazał na konieczność przeprowadzenia określonych prac. Rzecz interesująca, iż nie widział możliwości pozyskania „Wolnej Strefy” okupowanej przez Rosjan, dobrze oceniając, iż jest to „kwestia dalekiej przyszłości ze względu na interesy sowieckie”. Podjął się także A. Goebel scharakteryzowania trasy wodnej Szczecin-Świnoujście, przede wszystkim pod względem nawigacyjnym, bezpieczeństwa żeglugi, oświetlenia nabieżników i latarni, głębokości wody i prądów, znaków nawigacyjnych. Dla historyka morza bardzo istotne są tu rozważania na temat pilotażu, zarówno w okresie przed 1945 r., jak też organizacji tej usługi przez stronę polską. Przygotował również w ramach wspomnianego sprawozdania projekt obsady Kapitanatu Portu w Szczecinie i Stacji Pilotów w Świnoujściu (obie jednostki miały liczyć łącznie 97 osób), korzystając wprawdzie z gdyńskiego wzorca, ale po uwzględnieniu koniecznych odstępstw, przede wszystkim w zakresie służby pilotowej.

Rekonesans nad Odrą oraz coraz większy napływ statków do Szczecina, świadczący o rozwoju tego portu pomimo radzieckiej obecności, zmusił władze morskie do podjęcia ostatecznych decyzji. W końcu sierpnia 1946 r. A. Goebel przekazał obowiązki w Gdyni i kilka dni później wyruszył do stolicy Pomorza Zachodniego. Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego wyznaczyło go z dniem 6 września 1946 roku na stanowisko pełniącego obowiązki Kapitana Portu w Szczecinie³³). Z polecenia władz przełożonych w Gdańsku objął on tę funkcję z dniem następnym³⁴), a od pierwszego października został ostatecznie przeniesiony ze stanowiska starszego pilota w Gdyni na stanowisko kapitana portu szczecińskiego³⁵).

Przyszło mu działać w trudnych warunkach, gdyż nie mógł się oprzeć na przepisach dotyczących Szczecina, których jeszcze nie opracowano. Korzystał więc z doświadczeń gdyńskich, dostosowując je do miejscowych warunków. Trzeba zauważyć, iż organizacja

²⁵ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: „Ankieta personalna z 27.03.1945 r. w Bydgoszczy; J.K. Sawicki, *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce*, Gdańsk 1988, s. 22 i n.

²⁶ Życiorys Andrzeja Goebła (b.d.) sporządzony w latach dziewięćdziesiątych XX wieku przez jego synów Apoloniusza i Macieja - w posiadaniu autora.

²⁷ WBH, CAW, sygn. Ap. 7412: odręczna notka z 3.08.1945 r.

²⁸ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: pismo Kapitanatu Portu Gdynia z 10.08.1945 r. do GUM.

²⁹ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: pismo GUM Inspektorat Portów z 5.06.1946 r., zarządzenie GUM nr 176 z 21.02.1946 r.

³⁰ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: pismo dyr. GUM z 6.08.1946 r. do Andrzeja Goebła.

³¹ „Sprawozdanie z delegacji do Portu Szczecin i Świnoujście w okresie od 8-17 sierpnia 1946” sporządzone przez Andrzeja Goebła – przekazane autorowi przez jego synów Apoloniusza i Macieja w postaci kserokopii oraz skanu.

³² Jest ono ciekawym uzupełnieniem opracowań o porcie szczecińskim z 1945 i 1947 roku, które ukazały się drukiem – zob. *Port szczeciński w opracowaniach źródłowych z 1945 roku* (do druku przygotował, tytułem i wstępem opatrzył Ryszard Techman), „Nautologia”, 2005, nr 142, s. 55-64; Juliana Rummla *sprawozdanie o porcie szczecińskim z czerwca 1947 r.*, do druku przygotował i wstępem opatrzył Ryszard Techman, „Nautologia”, 2007, nr 144, s. 162-171.

³³ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: pismo nominacyjne MŻiHZ z 24.09.1946 r. do kpt. Andrzeja Goebła, pismo dyr. GUM z 6.09.1946 r. do MŻiHZ.

³⁴ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: pismo Kapitanatu Portu Szczecin z 7.09.1946 r. do kier. Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

³⁵ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: zarządzenie nr 892 Głównego Urzędu Morskiego z 6.09.1946 r.



Nominacja na pełnienie obowiązków kapitana portu w Szczecinie

szczecińskiego kapitanatu zbiegła się w czasie z przygotowaniem do utworzenia samodzielnych władz administracji morskiej – Urzędu Morskiego, który formalnie powstał 24 września 1946 r., w miejsce tutejszej Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku³⁶.

Poza typowymi zadaniami nałożonymi na kapitana, A. Goebel – z braku dostatecznej liczby sił fachowych – podjął się także przygotowania kilku ważnych projektów, które w istocie służyły poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Dotyczyły one oświetlenia nawigacyjnego portu szczecińskiego oraz trasy wodnej Szczecin-Świnoujście, oznakowania mielizn i przeszkód pławami oraz innymi znakami nawigacyjnymi. Brał także udział przy ustalaniu nazw terenów i nabrzeży oraz opracowaniu granic portowych³⁷. W połowie czerwca 1947 roku otrzymał dyplom uznania dyrektora Głównego Urzędu Morskiego za zasługi położone przy odbudowie i rozwoju polskich portów i za pionierską, pełną poświęcenia pracę dla dobra Rzeczypospolitej.

Najprawdopodobniej warunki życiowe, utrzymywanie dwóch domów i rozłąka z najbliższymi, a być może także perspektywa objęcia równorzędnego stanowiska w Gdyni (faktycznie nierealna), spowodowały, iż w listopadzie 1946 r. zwrócił się do kierownictwa resortu morskiego w Warszawie o przeniesienie do gdyńskiego kapitanatu na jego szefa. Władze ministerialne oferowały mu jednak stanowisko starszego pilota (czyli poprzednie) pod warunkiem znalezienia kandydata na szczecińską posadę, na co A. Goebel nie przystał, pozostając w Szczecinie³⁸.

Na urzędowanie w Szczecinie poważnym cieniem kładł się zażegnanie między nim a młodszym pilotem Antonim Gmitrowiczem³⁹. Podłożem sporu były przede wszystkim względy merytoryczne, niemniej tłem – jak można przypuszczać – były polityczne.



Dyplom uznania za zasługi położone przy odbudowie i rozwoju portów morskich

Kapitan stał na stanowisku poszanowania wydanych przepisów co do kwalifikacji pilotów portowych, które i tak z uwagi na ogromne braki kadrowe po wojnie zostały mocno obniżone w stosunku do okresu sprzed 1939 roku. Przepisy te właściwie uniemożliwiały adwersarzowi pełnienie obowiązków pilota, gdyż nie miał stosownych uprawnień formalnych, jakkolwiek, co trzeba przyznać, jako samouk dobrze opanował pod nadzorem pilotów niemieckich przeprowadzanie statków na trasie Szczecin-Świnoujście i z powrotem. Zatarg nabrał na siłę przede wszystkim z uwagi na zachowanie A. Gmitrowicza, który czując się nazbyt pewnie przy nieuzasadnionej ufności w swoje kwalifikacje i wiedzę, wspierany przez gremia partyjne PPR, dopuszczał się wykroczeń służbowych, niesubordynacji, ignorowania decyzji i podważania autorytetu kapitana. Kwestionował nawet uprawnienia komisji składającej się z oficerów PMH, oświadczając, „że nie posiadają oni kwalifikacji, by go egzaminować”. Na domiar złego, zapewne z jego inspiracji, wicedyrektor Urzędu Morskiego należący do PPR, pod nieobecność przełożonego, dyrektora Jana Godeckiego, zarządził utworzenie odrębnego Kapitanatu Portu w Świnoujściu (w miejsce dotychczasowej Stacji Pilotów podległej kapitanowi ze Szczecina), na którego czele postawił wymienionego pilota, co właściwie wywołało już otwarty konflikt między strona-

³⁶ R. Techman, Powstanie i działalność Szczecińskiego Urzędu Morskiego w latach 1945-1955, w: 50 lat Urzędu Morskiego w Szczecinie, Szczecin 1996, s. 11-43; tenże, Z dziejów szczecińskiej administracji morskiej w latach 1945-1955, „Nautologia”, 1998, nr 2, s. 55-71.

³⁷ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: pismo Kapitana Portu w Szczecinie z 29.09.1947 r. do dyr. UM w Szczecinie, pismo dyr. UM w Szczecinie z 30.09.1947 r. do Ministerstwa Żeglugi.

³⁸ AZ UM w Szczecinie, tap AG, sygn. 629: pismo MŻiHZ z 5.11.1946 r. do dyr. UM w Szczecinie, pismo A. Goebela z 16.11.1946 r.

³⁹ Zob. R. Techman, Ludzie morskiego Szczecina, część 14, w: „Kronika Szczecina” 2004, Szczecin 2005, s. 155-166.

Tabela 2. Zestawienie pływania w latach 1947-1969

Lp.	Nazwa statku	Okres pływania		Stanowisko
		od	do	
1	s/s „Katowice”	23.10.1947	13.09.1948	kapitan
2	s/s „Toruń”	14.09.1948	14.12.1948	Kapitan
3	m/s „Turnia”	27.01.1949	5.02.1949	Kapitan
4	m/s „Warmia”	6.02.1949	18.02.1949	Kapitan
5	m/s „Turnia”	19.02.1949	16.03.1949	Kapitan
6	s/s „Toruń”	17.03.1949	23.07.1949	Kapitan
7	s/s „Białystok”	11.08.1949	8.12.1949	Kapitan
8	s/s „Białystok”	5.01.1950	26.06.1951	Kapitan
9	m/s „Generał Walter”	18.09.1951	28.08.1952	Kapitan
10	m/s „Warta”	28.10.1952	19.03.1953 ¹⁾	Kapitan
11	m/s „Prezydent Gottwald” ²⁾	20.03.1953	14.10.1953	Kapitan
12	s/s „Hel”	15.10.1953	29.10.1953	Kapitan
13	s/s „Fryderyk Chopin”	14.12.1953	19.06.1954 ³⁾	Kapitan
14	s/s „Przyszłość”	25.06.1954	13.08.1955	Kapitan
15	m/s „Małgorzata Fornalska”	28.09.1955	23.01.1956	Kapitan
16	m/s „Gdańsk”	8.06.1956	7.06.1957	Kapitan
17	m/s „Mickiewicz”	25.09.1957	27.02.1958	Kapitan
18	s/s „Pułaski”	8.05.1958	16.03.1959	Kapitan
19	m/s Przyjaźń Narodów”	2.04.1959	21.10.1959	Kapitan
20	s/s „Marchlewski”	11.01.1960	10.03.1960	Kapitan
21	m/s „Moniuszko”	18.03.1960	22.02.1961	Kapitan
22	m/s „Dęblin”	6.05.1961	30.08.1961	Kapitan
23	m/s „Kochanowski”	8.11.1961	1.07.1962	Kapitan
24	m/s „Kochanowski”	28.12.1962	11.06.1964	Kapitan
25	m/s „Oleśnica”	31.07.1964	6.08.1965	Kapitan
26	m/s „Emilia Plater”	9.03.1966	18.06.1967	Kapitan
27	m/s „Władysław Broniewski”	12.09.1967	17.04.1969	Kapitan

Źródło: AZ PLO, Karta załogowa kpt. ż.w. Andrzeja Goebła nr 3342.

- 1) Data z książeczki żeglarskiej A. Goebła, przekazanej przez syna p. Macieja Goebła.
- 2) Cała pozycja z książeczki żeglarskiej A. Goebła.
- 3) Data z książeczki żeglarskiej A. Goebła.

(1960), m/s „Dęblin” (1961) i m/s „Kochanowski” (1961). Był również kapitanem statku s/s „Fryderyk Chopin” w jego pierwszej wyprawie jako bazy rybackiej (1953/1954)⁴⁸⁾.

mi⁴⁰⁾. Nieuregulowanie stosunku zależności portu świnoujskiego od portu w Szczecinie odbiło się negatywnie w służbie na trasie Świnoujście-Szczecin, zarówno w zakresie pilotażu, jak i stosowania zarządzeń porządkowych⁴¹⁾. Na skutek interwencji Andrzeja Goebła w Ministerstwie Żeglugi (minister Adam Rapacki był w PPS), świnoujski kapitanat został po trzech miesiącach zniesiony⁴²⁾, niemniej Gmitrowicz nadal pilotował statki.

Wydaje się, iż cała sytuacja jeśli nie była ważnym powodem, to przyspieszyła jednak odejście A. Goebła ze Szczecina, co sugerował on ministrowi żeglugi, pisząc, iż „w obecnych warunkach nie mogą przyjąć na siebie odpowiedzialności za całokształt pracy w Kapitanacie Portu, gdzie wymienione przeze mnie fakty destrukcyjnie działają na dyscyplinę”. Prosił jednocześnie o zgodę na ustąpienie z zajmowanego stanowiska⁴³⁾.

W końcu lipca 1947 roku A. Goebel złożył rezygnację z kapitanowania portem szczecińskim, zamierzając powrócić do pracy w Polskiej Marynarce Handlowej. Kierownictwo resortu przychyliło się do prośby, zastrzegając jednak, iż będzie pełnił dotychczasowe obowiązki do czasu mianowania następcy⁴⁴⁾. Został nim kpt. ż.w. Mikołaj Domaradzki, absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie, który przybył do Szczecina w połowie września tego roku po opuszczeniu stanowiska kapitana portu gdańskiego⁴⁵⁾. I jego zresztą dotknęły te same problemy ze wspomnianym pilotem, choć na dużo mniejszą skalę. Protokolarne przekazania obowiązków nastąpiło w dniu 29 września tego roku, jakkolwiek formalnie A. Goebel był zatrudniony na swoim stanowisku do połowy listopada. Oprócz wyjaśnienia kwestii gospodarczych, odchodzący kapitan udzielił Domaradzkiemu opinii o pracownikach zarządzanej komórki organizacyjnej, zapoznał ze służbą ruchu portowego i pilotażu w portach szczecińskim i świnoujskim oraz na trasie między nimi, ze sprawami taboru pływającego, wskazał na brak podstawowych przepisów porządkowych dotyczących wewnętrznych dróg morskich i dla portu handlowego w Szczecinie oraz zatwierdzenia jego granic, a także konieczności rozbudowy kapitanatu wobec przekazania przez Rosjan centralnej części portu szczecińskiego⁴⁶⁾.

Jeszcze przed formalnym zakończeniem pracy w stolicy Pomorza Zachodniego⁴⁷⁾, Andrzej Goebel znalazł zatrudnienie u największego polskiego armatora Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA, którego siedziba znajdowała się w Gdyni, a następnie jego następcy – Polskich Linii Oceanicznych. 23 października 1947 roku został zamustrowany na statek s/s „Katowice”, jako jego kapitan, i na tym stanowisku pływał na różnych jednostkach kilku przewoźników (PLO, „Chipolbrot”, „Dalmor”) przez ponad dwie dekady. Dostę często były to podróże na liniach dalekowschodnich i południowoamerykańskich, rzadziej europejskich i na Morze Śródziemne. Z pewnością nietypowy był rejs na s/s „Białystok” w 1949 r., kiedy przewoził do Grecji broń dla powstańców, a z powrotem do Polski członków greckiej partii komunistycznej.

Warto dodać, iż prócz dowodzenia statkami, kpt. ż.w. Andrzej Goebel kierował także budowami statków: m/s „Moniuszko”

⁴⁰⁾ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej APS), Szczeciński Urząd Morski (dalej SUM), sygn. I/169: pismo A. Goebła z 28.04.1947 r. do ministra żeglugi w Warszawie.

⁴¹⁾ Kserokopia pisma Jana K.K. Hordliczki, kierownika Stacji Pilotów w Świnoujściu, z 11.09.1947 r., znajdująca się w aktach jego sprawy, które autor pozyskał na początku lat dziewięćdziesiątych XIX wieku z Archiwum Sądu Wojskowego – nr Sr 185/51 – zob. R. Techman, Kapitan marynarki Jan Kazimierz Karol Hordliczka (1890-1953), „Przegląd Morski”, 1993, nr 3, s. 72-77.

⁴²⁾ „Sprawozdanie z inspekcji portu w Świnoujściu, dokonanej przez kpt. portu Domaradzkiego Mikołaja, jako obejmującego – i kpt. portu Goebła Andrzeja, jako ustępującego” z 26.09.1947 r. – w zbiorach rodziny Goebłów, kserokopia i skan dokumentu przesłane autorowi w lipcu 2021 r.

⁴³⁾ APS, SUM, sygn. I/169: pismo A. Goebła z 28.04.1947 r. do ministra żeglugi w Warszawie.

⁴⁴⁾ AZ UM w Szczecinie, tap. A.G. sygn. 629: pismo MŻ z 30.07.1947 r. do Andrzeja Goebła.

⁴⁵⁾ R. Techman, Mikołaj Domaradzki (1902-1961) – kapitan żeglugi wielkiej, absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie, kapitan portów w Gdańsku i Szczecinie, oficer polskiej marynarki handlowej, „Nautologia” 2005, nr 142, s. 91.

⁴⁶⁾ „Protokół zdawczo-odbiorczy Kapitanatu Portu sporządzony przez przyjmującego Kapitana Portu Domaradzkiego Mikołaja i zdającego Kapitana Portu Goebła Andrzeja” z 29.09.1947 r. – ze zbiorów rodzinnych Apoloniusza Goebła - w posiadaniu autora.

⁴⁷⁾ AZ UM w Szczecinie, tap. AG, sygn. 629: pismo UM w Szczecinie z 11.11.1947 r. do Andrzeja Goebła.

⁴⁸⁾ Życiorys Andrzeja Goebła (b.d.) sporządzony w latach dziewięćdziesiątych XX wieku przez jego synów Apoloniusza i Macieja - w posiadaniu autora.



Pierwsza książeczka żeglarska po II wojnie światowej (nr 2872)

W ćwierćwieczu kariery zawodowej po II wojnie światowej kpt. ż.w. Andrzejowi Goebelowi z reguły towarzyszyły pozytywne opinie przełożonych. Trudnym, jeśli nie najtrudniejszym okresem w jego pracy na morzu były lata pięćdziesiąte, a właściwie ich pierwsza połowa, co wiązało się przede wszystkim z czasem surowego stalinizmu. Kapitanowie statków PMH poddawani byli ocenom pod względem moralno-politycznym dokonywanym przez oficerów kulturalno-oświatowych zatrudnionych na statkach, których opinie najczęściej powielali dyrektorzy przedsiębiorstw armatorskich. Co gorsza, oficerowie ci próbowali nierzadko wymuszać na kapitanach pewne rozwiązania, nie tylko personalne (zatrudnianie osób bez wymaganych kwalifikacji, ale należących do monopolistycznej partii), lecz także spraw nawigacyjno-eksploatacyjnych, nie mając w tym zakresie żadnych kwalifikacji. Akcentowano przede wszystkim oblicze polityczne kapitana, a nie jego fachowość, co było typowym znakiem tych czasów. A. Goebel, bezpartyjny, absolwent przedwojennej Szkoły Morskiej, a zatem reprezentujący grono specjalistów morskich z innej faktycznie rzeczywistości, był postrzegany jako osoba wrogo nastawiona do panującego ustroju oraz posunięć partii i rzą-



Zdjęcie legitymacyjne - lata 40. XX w.

du, choć jak zauważano: „nigdy nie zdradził się ze swoimi przekonaniem”⁴⁹⁾. W rzeczy samej trudno było wymagać od kpt. ż.w. z przedwojnia, by w pełni akceptował powojenną sytuację, jakkolwiek w późniejszym okresie działalności dostrzegał nie tylko jej słabe strony.

Poza charakterystyką oblicza politycznego były wszakże dostrzegane dobre kwalifikacje kapitana, w szczególności duże doświadczenie w pilotażu i manewrowaniu statkami, co bardzo pomogło podczas wchodzenia do portów obsadzanych słabymi pilotami. W podróży na dalekich trasach A. Goebel stale pogłębiał swoją wiedzę przez studiowanie map, locji, często też odbywał narady z oficerami, niemniej we wszystkich bardziej niebezpiecznych miejscach i przejściach osobiście dowodził statkami⁵⁰⁾. Kierownictwo Polskich Linii Oceanicznych akcentowało z kolei dobre wywiązywanie się z obowiązków nawigacyjnych oraz wykonania planu eksploatacyjnego, jakkolwiek w dobie kultu robotnika duże wymagania kapitana od marynarzy i krytyka postaw niektórych z nich nie zawsze kojarzyły się dyrektorom z właściwym podejściem dowodzącym statkiem do załogi⁵¹⁾.

Opinie późniejsze były już pozbawione akcentów politycznych, chociaż dostrzegano bezpartyjność A. Goebela oraz brak jego udziału w pracy społecznej. Uważany był za dobrego fachowca, co określano w ten sposób, iż „[jest] pod względem teoretycznym i praktycznym na dość wysokim poziomie”. Szczególny nacisk kładziono nadal na duże zdolności w pilotażu, podnoszeniu kwalifikacji przez studiowanie różnych materiałów, ponadto zainteresowanie nowościami technicznymi z zakresu wiedzy morskiej. Ponownie akcentowano, iż w trudnych sytuacjach zawsze sam prowadził statek, ściśle kontrolując poszczególnych oficerów. Wobec podwładnych był A. Goebel sprawiedliwy, ale wymagający, chętnie służąc im radą

⁴⁹⁾ AZ PLO, tap AG, sygn. 40/21: charakterystyka z 26.12.1951 r. oficera ko ze statku „Generał Walter”; charakterystyka z-cy dyr. PLO ds. ko z 8.09.1951 r.

⁵⁰⁾ AZ PLO, tap AG, sygn. 40/21: charakterystyka z 26.12.1951 r., charakterystyka [1955].

⁵¹⁾ AZ PLO, tap AG: charakterystyka z-cy nac. dyr. PLO ds. ko z 8.09.1951 r., charakterystyka dyr. PLO z 13.11.1953 r.



Dyplom starszego pilota



Kapitan żeglugi wielkiej - koniec lat 50. XX w.



Zdjęcie legitymacyjne - lata 60. XX w.



W trakcie rejsu - lata 60. XX w.

i pomocą⁵²⁾. Dyrekcja PLO podkreślała zatem „dość wysoki poziom wiedzy zawodowej”, „zapobiegliwość” i „staranność” oraz dbanie o statek, ładunek i załogę⁵³⁾.

W międzywojniu kpt. ż.w. Andrzej Goebel należał do Związku Oficerów Marynarki Handlowej w Gdyni, po wojnie zaś do tutejszych: Związku Zawodowego Transportowców Oddział Morski, Związku Pracowników Żeglugi, Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców. W socjalistycznym państwie nie był specjalnie wyróżniany odznaczeniami (zapewne dlatego, iż nie wstąpił do hegemonistycznej partii), prócz bowiem wspomnianego wcześniej Srebrnego Krzyża Zasługi otrzymał m.in. złotą odznakę „Zasłużony Pracownik Morza”. W żaden sposób nie zmienia to faktu, iż był ce-

nionym pracownikiem gospodarki morskiej i znaczącą postacią w Polskiej Marynarce Handlowej⁵⁴⁾.

Ostatnim statkiem, którym dowodził kpt. ż. w. Andrzej Goebel był m/s „Władysław Broniewski”. Już wtedy pojawiły się symptomy ciężkiej choroby, która doprowadziła do jego śmierci w dniu 16 listopada 1969 roku. Został pochowany na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni.

⁵²⁾ AZ PLO, tap AG, sygn.40/21: opinie z 9.10.1956 r. i 14.05.1958 r.

⁵³⁾ AZ PLO, tap AG, sygn. 40/21: charakterystyka kierownika Działu Załogowego Szkolenia Zawodowego z 10.07.1968 r.

⁵⁴⁾ AZ PLO, tap AG, sygn. 40/21: „Ankieta Personalna” z 27.10.1953 r., „Kwestionariusz osobowy” z 7.02.1964 r.

Waldemar Parus

Józef Kaczanowicz pierwszy Kapitan Franka (Franka Zubrzyckiego) – statku Zespołu Szkół Morskich w Darłowie

DZIECIŃSTWO I LATA MŁODOŚCI

Kaczanowicz Józef urodził się 19 marca 1919 r. w Bochni, syn Michała i Emilii z domu Papeć, gdzie ukończył w 1933 r. siedmioletnią szkołę powszechną. Następnie przyuczał się na pomocnika handlowego. Na początku 1939 r. przenosi się do wybrzeża, by 3 lutego 1939 r. zgłosić się na ochotnika do Marynarki Wojennej w Gdyni. Po kursie podstawowym 6 maja zaokrętowany zostaje jako sygnalista na ORP „Wilja”¹⁾, gdzie służy do 19 października 1939 r.



Marynarz Józef Kaczanowicz podczas służby na ORP „Wilja” 1939 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

II Wojna Światowa zastaje Józefa Kaczanowicza w Casablance²⁾.



Pierwsze chwile wybuchu II Wojny Światowej w Casablance. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

Na miesiąc zostaje zmustrowany na ląd, by 23 listopada 1939 r. już jako starszy marynarz objąć służbę na ORP „Gdynia”³⁾.



Dowódca ORP „Gdynia” kmdr pil. obs. Karol Trzasko-Durski przy trapie okrętu żegna brytyjskiego admirała C. in C. Plymouth i księżnę Kentu, która w mundurze admirałskim (director) brytyjskiej morskiej służby kobiecej (W.R.E.N.) wizytowała okręt bazę polskiej Marynarki Wojennej. Pierwszy z prawej starszy marynarz Józef Kaczanowicz. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

Dnia 19 listopada 1940 r. zostaje przez okrętowany na ORP „Wilk”⁴⁾ okręt podwodny, na którym służył do 30 marca 1942 r.

W między czasie tj. 15 maja 1941 r. zostaje marynarzem nadterminowym.

Kolejna jednostka na którym pływa od 16 kwietnia 1942 r. do 6 stycznia 1944 r. jako szef artylerii to ścigacz S 3. Po 20 miesiącach i 22 dniach - 22 kwietnia 1944 r. przez mustrowany zostaje na ORP „Krakowiak”⁵⁾, gdzie służy do 15 października 1944 r., z dniem 1 lutego 1944 r. otrzymuje awans na mata – artylerzysta działu⁶⁾. W okresie służby na ORP „Krakowiak” w końcu maja 1944 r. zostaje skierowany do kanału Solent⁷⁾, między Porthsmouth a wyspą Wight, gdzie oczekiwali na D-Day⁸⁾. „W dniu 6 czerwca 1944 r. wyszli, w szyku torowym z Solent. Przed nimi cała armada, najpierw trałowce, następnie barki desantowe, z wojskiem

¹⁾ ORP „Wilja”/”Wilia” wejście do służby 1925 r., wyporność 8400 ton , pojemność 3578 BRT , wymiary: długość 107,9 m, szerokość 114,84, zanurzenie 5,2 – 7,6 m, napęd maszyna parowa o mocy 1350 KM, 1 śruba, prędkość 10 w., uzbrojenie 2 działa 75 mm, 4 działa 47 mm, 2 ciężkie karabiny maszynowe (do wybuchu wojny przechowywane w magazynie okrętowym – zamontowane w chwili wybuchu wojny), inne relacje: tylko 4 działka 37 mm, załoga 56 ludzi + 96 kursantów (w 1939). J. Miciński, B. Huras, M. Twardowski: Księga statków polskich 1918–1945. Tom 3. Gdańsk: Polnord Wydawnictwo Oskar, 1999. s. 235, 248-250 i 261.

²⁾ Casablanka – miasto w zachodnim Maroku, nad Oceanem Atlantyckim, siedziba administracyjna regionu Casablanka-Sattat. W 2014 roku liczyło ok. 3,4 mln mieszkańców[1], co czyni je największym pod względem liczby ludności miastem w kraju oraz całym Maghrebie. Casablanka jest głównym ośrodkiem przemysłowym i kulturowym oraz największym portem morskim Maroka. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Casablanka>, [dostęp: 15.09.2020 r.]

³⁾ ORP „Gdynia” okręt baza Polskiej Marynarki Wojennej podczas II wojny światowej, dawny statek pasażerski SS „Kościszko”. Był jednym z trzech polskich okrętów noszących tę nazwę. Stacjonował w Devonport i służył do zakwaterowania i szkolenia kadr. Wszedł do służby w 1939 r., wyporność brutto – 6852 BRT; netto – 4207 NRT; nośność – 4062 DWT, wymiary: długość 138,8 m, szerokość 16,2 m, zanurzenie 7,42 m, napę 2 maszyny parowe tłokowe poczwórne rozprężenia o mocy 5600 KM, 2 śruby, prędkość 14 w., uzbrojenie: 2 działa przeciwlotnicze 20 mm, załoga 27 ludzi. VII. Załączniki. W: J., Sawicki J., Sobiś S.: Na alianckich szlakach 1939-1946. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 1985, s. 280-281.

⁴⁾ ORP „Wilk” okręt podwodny, do służby wszedł 1931-32, wyporność 980/1250 t, wymiary: długość 78,5 m, szerokość 5,9 m, wysokość 4,2 m, prędkość 14/9 w., zasięg 2500 Mm przy prędkości 10 w., uzbrojenie 1 działko 100 mm, 2 działka 13 mm, 6 rur torpedowych 550 mm, 38 min, Źródło: Lipiński J. Druga wojna światowa na morzu, wyd. Morskie Gdańsk 1976, s. 611 i 734.



Wizyta Prezydenta RP Władysława Raczkiewicza na ORP „Wilk”, strzałka w lewym górnym rogu wskazuje starszy marynarz Józefa Kaczanowicza. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora



Józef Kaczanowicz z Księgi płac i tożsamości marynarzy rok 1944 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

i my na OORP Krakowiak i Ślązak, za nami olbrzymie pancerniki HMS Warspite, HMS Ramilles, HMS Rodney, doszły także, co ujrzelśmy za dnia dwa monitory, podobno przybyłe z Indii z działami 400 m/m. Odcinek nasz to „Juno” i „Sward”⁹⁹⁾ opisuje Józef Kaczanowicz udział w inwazji na Normandię. „Widzieliśmy bandery Kriegsmarine powiewające na czubkach masztów wewnątrz basenu. Wreszcie dalmierz wypatrzył gniazdo ckm-u niemieckiego, oddano salwę, wykurzono snajperów, widać ich było wspinających się po skałach w górę. Wówczas padła z mostku komenda „Pom-Pom ognia”. Na ten rozkaz czekałem. Byłem działonowym tego czterolufowego 40 m/m działka. Nie było chybień. Akcję zakończono”¹⁰⁾. Od 16 października 1944 r. do 18 lutego 1945 r. wraca do służby w grupie ścigaczy S10. Następnie podnosi swoje kwalifikacje na 2 miesięcznym kursie i 4 miesięcznej praktyce, by 14 lipca 1945 r. podjąć dalszą służbę na ORP „Piorun”¹¹⁾ gdzie służy do 1 sierpnia 1946 r.¹²⁾



Mat Józef Kaczanowicz, na odwrocie zdjęcia napis odręczny ORP „Piorun” 20.III.1946 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

⁵⁾ ORP „Krakowiak” niszczyciel/korweta, do służby wszedł 1941 r, wyporność 1050 t, wymiary: długość 85,3 m, szerokość 9,6 m, zanurzenie 2,4 m, prędkość 27 w., 6 dział przeciwlotniczych 102 mm, 4 działa przeciwlotnicze 40 mm, 2 działa przeciwlotnicze 20 mm, 2 miotacze bomb głębinowych i 3 wyrzutnie bomb głębinowych. Źródło: Lipiński J. Druga wojna światowa na morzu, wyd. Morskie Gdańsk 1976, s. 611 i 733.

⁶⁾ Przebieg służby ujęty w książeczce wojskowej s. 7 – 8, ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

⁷⁾ Solent - cieśnina oddzielająca wyspę Wight od brytyjskiego wybrzeża. Po obu stronach łączy się z Kanałem La Manche. Do cieśniny wpadają Medina i Southampton Water. Solent jest ważnym akwenem żegludowym; ruch obejmuje również połączenie wyspy Wight z resztą kraju.

⁸⁾ D-Day czyli Dzień D (zgodnie z definicją Słownika Departamentu Wojny USA termin ten oznaczał nienazwany dzień, w którym rozpoczyna się lub ma się rozpocząć dana operacja) Lądowanie w Normandii (Operacja Neptun) – wstępna faza operacji Overlord, największa pod względem użytych sił i środków operacja desantowa w historii wojen. Miała na celu otwarcie w zachodniej Europie tak zwanego drugiego frontu w europejskim teatrze działań II wojny światowej. Operacja została przeprowadzona we wtorek 6 czerwca 1944 r. pod dowództwem generała Dwighta Eisenhowera, a trzon sił inwazyjnych stanowiły wojska amerykańskie, brytyjskie i kanadyjskie. Inwazję poprzedziła operacja Fortitude, dzięki której alianci napotkali o wiele mniejszy opór wojsk niemieckich, Źródło: How many Allied troops were involved in D-Day?, Portsmouth Museums and Records i Sobczak K., [red.]: Encyklopedia II wojny światowej. Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1975, s. 369-370 i 760-762.

⁹⁾ Kaczanowicz Józef, Mój udział w inwazji na Normandię, maszynopis, nigdzie nie publikowany, Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza, fotokopia w posiadaniu autora.

¹⁰⁾ Ibidem, s.3.

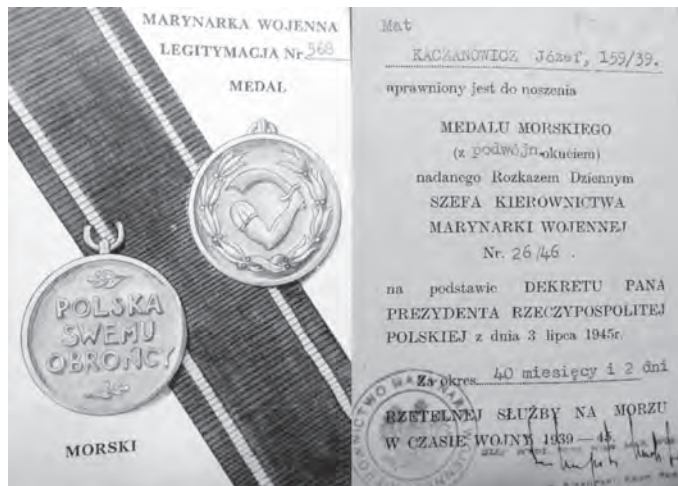
POWRÓT Z EMIGRACJI

Dnia 1 sierpnia 1946 r. przeniesiony zostaje do Okehampton, do grupy morskiej 4 i od 2 maja 1947 r. kiedy to zamustrowany zostaje na SS „Beniowski”¹¹³. Udaje się w drogę powrotną do Polski, by 11 listopada 1947 r. zameldował się w punkcie przyjęć w Gdańsku Oruni po powrocie z Anglii¹⁴, a następnie zgłosić się do komisariatu XIII MO Gdańsk Orunia w dniu 9 grudnia 1947 r. o godz. 12.15 (zapis na odwrotnej stronie zaświadczenia) - przypis autora, celem potwierdzenia zgłoszenia przybycia do Polski. Zamieszkuje na ul. Grabowej 6.



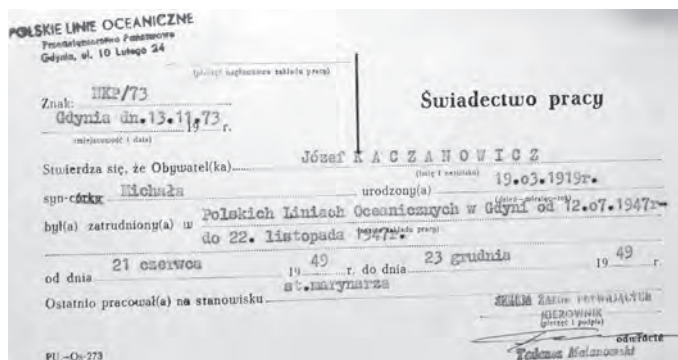
Zaświadczenie Państwowego Urzędu Repatriacyjnego Punkt Przyjęć w Gdańsku – Port. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

W 1947 r. wydany został album pamiątkowy *Polska Marynarka Wojenna. Od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej*¹⁵ opracowana przez komandora por. Władysława Kosiankowskiego, w którym wielokrotnie wspomina się o marynarzu Józefie Kaczanowiczu, w części Lista Odznaczonych Medalem Morskim – za rzetelną służbę na morzu (z dwoma okuciami) został wyróżniony mat Józef Kaczaowicz.



Legitymacja nr 568 Kaczanowicza Józefa uprawniająca do noszenia Medalu morskiego (z dwoma okuciami). Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

Po przybyciu nad morze, podejmuje prace w Polskich Liniach Oceanicznych w Gdyni na stanowisku starszego marynarza pracując od 12 lipca do 22 listopada 1947 r. oraz ponownie od 21 czerwca 1949 do 23 grudnia 1949 r.



Świadectwo pracy Józefa Kaczanowicza z roku 1947 i 1949. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

LATA SPĘDZONE W DARŁOWIE

Po krótkim pobycie w Gdańsku Józef Kaczanowicz na początku roku 1948 r. przenosi się 11 stycznia 1948 r. do Darłowa i zamieszkuje w budynku przy ulicy Kwiatkowskiego 97¹⁶, i obejmuje stanowisko pilota w Kapitanacie Portu Darłowo. Od razu zostaje skierowany na kurs pilotów do Szczecina.

W Szczecinie dla celów odbycia praktyki podczas kursu podejmuje pracę w Kapitanacie Portu Szczecinie jako pilot trasowy.

¹¹¹ ORP „Piorun” niszczyciel, do służby wszedł 1940 r., wyporność 1773 t., wymiary: długość 110,3 m, szerokość 11,3 m, zanurzenie 3 m, prędkość 36 w., uzbrojenie 6 dział kalibru 120 mm, 1 działo przeciwlotnicze kalibru 102 mm, 4 działa przeciwlotnicze kalibru 40 mm, 4 rury torpedowe 533 mm, 2 miotacze bomb głębinowych, 1 wyrzutnia bomb głębinowych. Źródło: Lipiński J. Druga wojna światowa na morzu, wyd. Morskie Gdańsk 1976, s. 611 i 733.
¹¹² Przebieg służby opracowano na podstawie „Książeczki płac marynarzy i książeczki tożsamości” marynarza ochotnika Józefa Kaczanowicza. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.
¹¹³ m/s „Beniowski” pasażerski statek żeglugi przybrzeżnej o wyporności 1912 BRT, statek przed wojną nosił nazwę „Kaizer”, Polska otrzymała go jako reparację wojenną, od 1949 r. używany był jako internat Szkoły Morskiej w Gdyni. Zezłomowany w 1954 r. https://muzeumpomorza.pl/resource/5094_m_s-beniowski.html.
¹¹⁴ Zaświadczenie nr 751037 wydane 11 listopada 1947 r. wydane przez Ministerstwo Administracji Państwowy Urząd Repatriacyjny Punkt Przyjęć w Gdańsku – Port. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.
¹¹⁵ Kosiankowski Wł. Polska Marynarka Wojenna. Od pierwszej do ostatniej salwy w drugiej wojnie światowej, Album pamiątkowy, Nakładem Samopomocy Marynarki Wojennej, wyd. Instytut Literatury w Rzymie, 1947.
¹¹⁶ Miejsce zamieszkania zostało podane w Książeczce wojskowej s. 30, Darłowo ul. Kwiatkowskiego 97. pow. Sławno. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora. Obecnie ulica Morska – przypis autora.



W rządzie górnym drugi od lewej Józef Kaczanowicz, napis na odwrocie zdjęcia Kurs pilotów Szczecin 1948 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

W między czasie Wojskowej Komisji Rejonowej nr 7 w Słupska 25 kwietnia 1949 r. wyrabia książeczkę wojskową, dane za okres służby za granicą potwierdzają koledzy z Gdyni Brunon Jakubowski i Aleksander Szulz u notariusza dr. Michała Drwigi.

W Państwowym Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni 23 grudnia 1949 r. ukończył z wynikiem dobrym kurs Poruczników Żegluga Przybrzeżnej¹⁷⁾. Następnie w maju 1952 r. z wynikiem bardzo dobrym kończy kurs Porucznika Żegluga Małej w Centralnym Zarządzie Polskiej Marynarki Handlowej w Gdyni¹⁸⁾.

W między czasie zmienia mieszkanie na ul. Obrońców Stalingradu 59 (obecnie Morska) - przypis autora.

Równocześnie od 1 września 1953 r. pracuje jako wykładowca nawigacji, locji i przepisów dróg w Zasadniczej Szkole Rybołówstwa Morskiego Ministerstwa Żegluga w Darłowie uczestnicząc w egzaminach jako egzaminator wykładowca przedmiotów¹⁹⁾.

Z dniem 10 maja 1954 r. Dyrektor Morskiego Urzędu Rybackiego w Koszalinie z tymczasową siedzibą w Słupsku poleca przyjąć i pełnić obowiązki Kapitana Portu w Darłowie od ob. Sadeckiego²⁰⁾.

Taki stan rzeczy trwa do końca marca 1955 r., kiedy to Dyrektor Koszalińskiego Urzędu Morskiego z siedzibą w Słupsku z dniem 1 kwietnia 1955 r. powołuje obywatela Kaczanowicza Józefa na stanowisko Kapitana Portu Darłowo z jednoczesnym pełnieniem obowiązków pilota portowego.

Jako Kapitan Portu Darłowo Józef Kaczanowicz długo nie cieszy się stanowiskiem.

PIERWSZY KAPITAN „FRANKA ZUBRZYCKIEGO” (DAR-60)

Z dniem 1 czerwca 1955 r. rezygnuje z pracy w Kapitanacie Portu i na wniosek przechodzi do Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa



Od lewej siedzą wujostwo Julia Fidelus z mężem Wojciechem (w mundurze - bosman portu), ich córki Wanda i Helena oraz Józef Kaczanowicz na zapleczu domu przy ul. Obrońców Stalingradu 59. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

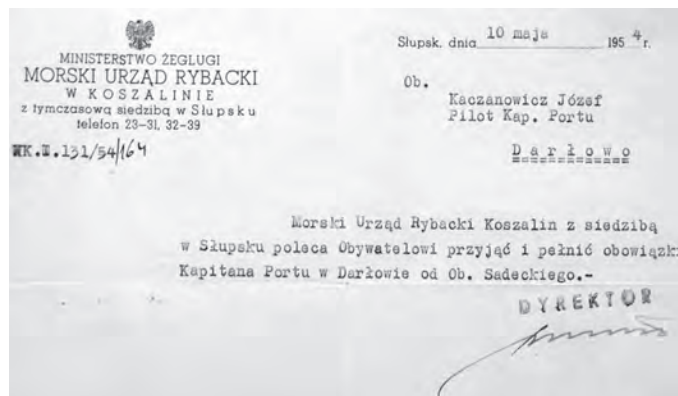


Foto 12. Polecenie Dyrektora MUR w Koszalinie z dnia 10 maja 1954 r. o przejściu i pełnieniu obowiązków. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

Morskiego w Darłowie gdzie powierzone mu zostają obowiązki pierwszego Kapitana statku szkolnego „Franek Zubrzycki”²¹⁾.

Już w sierpniu 1955 r. „za sumienną i wydajną pracę z młodzieżą na odcinku wychowawczym z okazji Konferencji Sierpniowej” Józef Kaczanowicz otrzymuje nagrodę pieniężną²²⁾.

Dnia 27 czerwca 1958 r. ukończył korespondencyjne liceum ogólnokształcące i zdał egzamin dojrzałości przed Państwową Komisją Egzaminacyjną w Korespondencyjnym Liceum Ogólnokształcącym w Koszalinie²³⁾.

¹⁷⁾ Świadectwo obywatela Kaczanowicz Józefa nr 13/49 z dnia 23.XII. 1949 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

¹⁸⁾ Świadectwo nr 246 z 3 maja 1952 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

¹⁹⁾ Pismo S-19/54 z dnia 25 maja 1954 r. do Morskiego Rybackiego w Słupsku od Dyrektora Szkoły. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

²⁰⁾ Sadecki Marian Kapitan Portu Darłowo od 1 stycznia 1953 r. do 30 maja 1954 r.

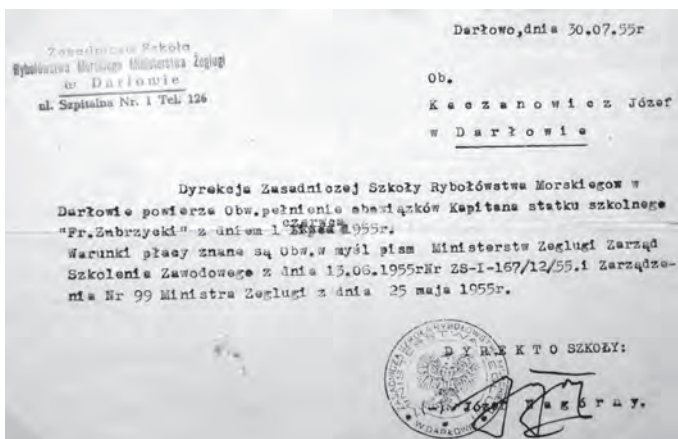
²¹⁾ „Franek Zubrzycki” wcześniejsza nazwa GDY 76 pierwszy w właściciel Józefa Lipskiego i przez pewien czas stanowił jeszcze jego własność. Później, od roku 1952, wchodził w skład flotylli PPIUR „Arka” z Gdyni, a od 1954 pływał jako DAR 60, należąc do darłowskiego PPIUR „Kuter”. O dalszych losach kutra zadecydował Mieczysław Popiel, minister żegluga w latach 1950-1956, wydając zarządzenie o przekazaniu jednostki Zasadniczej Szkole Rybołówstwa Morskiego w Darłowie. DAR 60 przeszedł wówczas w Gdyńskiej Stoczni Gdańskiej niezbędną przebudowę (lata 1954-1955), przystosowującą go do zadań szkoleniowych. Z dniem 5 maja 1955 roku DAR 60 wszedł do służby w ZSRM w Darłowie, zaś 8 maja tego samego roku, w dziesiątą rocznicę zwycięstwa nad Niemcami, uroczystie nadano mu imię FRANEK ZUBRZYCKI. W 1959 r. otrzymał nowe oznaczenie - DAR 102. W połowie lat 60. oddano go do kasacji, a rolę jego przejął i pełni do



Z lewej strony Edward Zawadzki latarnik, w środku kapitana portu w Darłowie Józef Kaczanowicz na tle zimowej latarni morskiej. Połowa lat pięćdziesiątych. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora



8 maja 1955 r. Dar- 60 otrzymuje nazwę „Franek Zubrzycki” po prawej wiceminister żeglugi Stolarka i Kapitan „pływającego gabinetu naukowego” Józef Kaczanowicz, po lewej uczniowie Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa morskiego w Darłowie. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

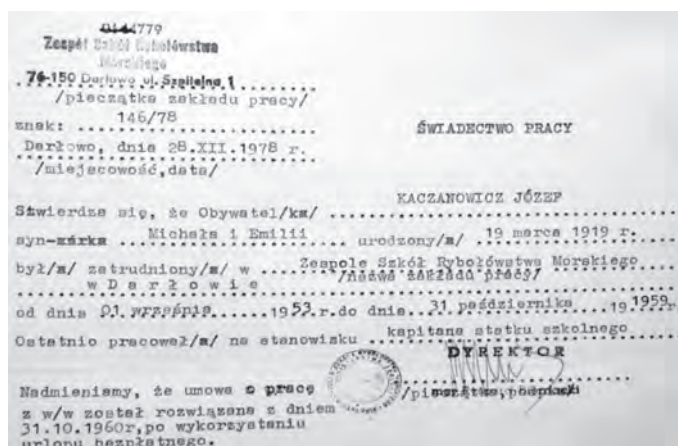


Pismo Dyrektora Szkoły ZSRM w Darłowie powierzające obowiązki Kapitana statku szkolnego. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

W Zespole Szkół Rybołówstwa Morskiego w Darłowie Józef Kaczanowicz pracuje do 31 października 1959 r.

POLSKA ŻEGLUGA MORSKA

Wraz z całą rodziną przenosi się na przełomie maja i czerwca 1960 r. do Szczecina, gdzie od 3 listopada 1959 r. podjął prace w Polskiej Żegludzie Morskiej początkowo na stanowisku III oficera, następnie II oficera i I oficera, z dniem 15 października 1970 r.



Świadczenie pracy Józefa Kaczanowicza znak 146/78 z dnia 28.XII.1978 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

objął stanowisko kapitana statku. W międzyczasie przed Komisją Egzaminacyjną dla kandydatów na oficerów Polskiej Marynarki Handlowej przy Szczecińskim Urzędzie Morskim dnia 22 stycznia 1963 r. zdał egzamin z zakresu wiedzy Porucznika Żeglugi Wielkiej²⁴⁾. Następnie w 1965 r. złożył egzamin na Kapitana Żeglugi Małej²⁵⁾. W Ośrodku Szkolenia Zawodowego w Szczecinie 18 grudnia 1968 r. poddał się egzaminowi i z wynikiem dobrym ukończył kurs Kapitanów Żeglugi Wielkiej P.M.H.²⁶⁾. Dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej Józef Kaczanowicz odbiera z rąk Podsekretarza Stanu Stefana Parkowicza w Ministerstwie Żeglugi 10 grudnia 1970 r.

dziś FRANEK ZUBRZYCKI II (DAR 205), do 1963 roku lugrotrawler PELIKAN. Informacja techniczna; kadłub o konstrukcji kompozycyjnej - wręgi stalowe, poszycie burt dębowe. Jeden pokład. Pojemność - 82 BRT i 17 NRT; długość - 23,7 m; długość rej. - 23,5 m; szerokość - 6,4 m; zanurzenie - 3,1 m. Napęd - jeden silnik 4-cylindrowy SD EKM o mocy 180 KM; jedna śruba; ożaglowanie typu kecz o powierzchni 50 m2. Prędkość - 8,5 węzłów. Załoga: 8 ludzi + 16 uczniów. Na podstawie opracowania Piotr Mierzejewski https://www.graptolite.net/PRL/Franek_Zubrzycki.html?fbclid=IwAR1CJT9fq0-0Esl2wPE_wNyrNq2dwInsm-UAu6mrQW8ze6MhOWdHAuxp7jM, [dostęp:14.09.2020 r.].

²²⁾ Pismo ZS.II-1855/27/55 z dnia 30.08.1955 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.
²³⁾ Świadczenie Dojrzałości Korespondencyjnego Liceum Ogólnokształcącego w Koszalinie nr 63/XI z dnia 27 czerwca 1958 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.
²⁴⁾ Świadczenie Józefa Kaczanowicza Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na oficerów Polskiej Marynarki Handlowej przy Szczecińskim Urzędzie Morskim dnia 22 stycznia 1963 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.
²⁵⁾ Świadczenie Józefa Kaczanowicza Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na oficerów Polskiej Marynarki Handlowej przy Szczecińskim Urzędzie Morskim dnia 20.XII.1965 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.
²⁶⁾ Świadczenie Józefa Kaczanowicza uczestnictwa od dnia 15 października do 17 grudnia 1968 r na kursie Kapitanów Żeglugi Wielkiej nr 001701 z dnia 18 grudnia 1968 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.



Dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej Józef Kaczanowicz nr 04583 z dnia 10.12.1970 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

W roku 1966 podczas rejsu gdzie Józef Kaczanowicz pływał kręcone były sceny do filmu „Cała naprzód”²⁷⁾ w reżyserii Stanisława Lenartowicza.



Wspólna fotografia załogi i aktorów z filmu „Cała na przód” w reżyserii Stanisława Lenartowicza, rok 1966. Józef Kaczanowicz pierwszy z prawej w dystynkcji starszego oficera. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

²⁷⁾ Film „Cała na przód” w reżyserii Stanisław Lenartowicz, scenariusz Stanisław Lenartowicz / Ewa Szumańska, gatunek Komedia / Przygodowy, produkcja Polska, premiera 14 kwietnia 1967 (świat), w roli Janek, marynarz floty handlowej wystąpił Zbigniew Cybulski.

²⁸⁾ m/s „Proсна” masowiec, rok budowy 1955, zbudowany Stocznia im. Komuny Paryskiej, Gdynia, eksploatacja w PŻM lata 1955-1975, pojemność 823 DWT.

²⁹⁾ m/s „Krutynia”, masowiec, rok budowy 1959, zbudowany Stocznia Gdańska, Gdańsk, eksploatacja w PŻM lata 1959 - 1976, pojemność 675 DWT.

³⁰⁾ m/s „Wodnica”, masowiec, rok budowy 1961, zbudowany Stocznia im. Komuny Paryskiej, Gdynia, eksploatacja w PŻM lata 1961 - 1970, pojemność 893 DWT.

³¹⁾ m/s „Huta Łabędy”, masowiec, rok budowy 1943, zbudowany Permanente Metals Corp., Richmond, eksploatacja w PŻM lata 1962-1972, pojemność 10500 DWT.

³²⁾ Przebieg praktyki okrętowej Józefa Kaczanowicza. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

³³⁾ m/s „Sławno” masowiec, rok budowy 1957, zbudowany Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego, Szczecin, eksploatacja w PŻM lata 1957-1979, pojemność 3200 DWT.

³⁴⁾ m/s „Kielce” masowiec, rok budowy 1939, zbudowany Flansburger Schiffsbau Ges., eksploatacja w PŻM lata 1952 - 1975, pojemność 3210 DWT.

³⁵⁾ m/s „Nogat” masowiec, rok budowy 1999, zbudowany Stocznia Szczecińska, Szczecin, eksploatacja w PŻM lata brak danych, pojemność 17064 DWT.

³⁶⁾ m/s „Tobruk II” masowiec, rok budowy 1971, zbudowany, Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego, Szczecin, eksploatacja w PŻM lata 1971 - 1998, pojemność 32377 DWT.

³⁷⁾ m/s „Suwałki”/”Marina Pearl”, masowiec, rok budowy 1969, zbudowany Georgi Dimitrov Shipyard, Varna, eksploatacja w PŻM lata, 1969 - 1994 pojemność 3617 DWT.

³⁸⁾ m/s „Kolejarz”, masowiec, rok budowy 1963, zbudowany Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego, Szczecin, eksploatacja w PŻM lata 1963 - 1975, pojemność 6223 DWT.



Kapitan żegluga wielkiej Józef Kaczanowicz zdjęcie z roku 1974. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora

Świnoujście – Szczecin i w portach Szczecin i Świnoujście statkami o tonażu do 4000 BRT⁴²⁾.

Za okres pracy z Polskich Żegluga Morskiej w Szczecinie otrzymał bardzo dobrą opinię, kilkakrotnie wyróżniany i nagradzany za szczególne osiągnięcia w pracy zawodowej. Odznaczony złotą odznaką „Zasłużony Pracownik Morza” pamiątkową odznaką „Gryf Pomorski”, brązowym i srebrnym medalem „Za zasługi dla obronności Kraju”, srebrnym i złotym Krzyżem Zasługi i krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski⁴³⁾. Z dniem 14 maja 1979 r. Józef Kaczanowicz przeszedł na emeryturę.

EMERYTURA

Na emeryturze niespokojna dusza dała znać i jeszcze przez dwa lata pływał jako kapitan na m/s „Beryte”⁴⁴⁾ bandery cypryjskiej.

W kwietniu 1976 r. zostaje członkiem zwyczajnym Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, nr legitymacji 5088/Sz. i otrzymuje prawo do świadczenia zbawidowskiego. Zaliczono

Józefowi Kaczanowiczowi służbę w Wojsku Polskim od 1 września 1938 r. do 19 października 1939 r. oraz w Wojsku Polskim na zachodzie od 19 października 1939 r. do 9 maja 1945 r., łącznie 5 lat i 8 miesięcy⁴⁵⁾. W 2001 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej mianuje st. kpr. nie podlegającego obowiązkowej służbie wojskowej Józefa Kaczanowicza na stopień podporucznika Wojska Polskiego, a w 2006 r. Minister Obrony Narodowej mianował na stopień porucznika.

W ślady Józefa Kaczanowicza poszli syn Jerzy kpt. ż. w., absolwent 1977 r. Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie i wnuk Jakub kpt. ż. w., absolwent 2000 r. Akademii Morskiej w Szczecinie.

Józef Kaczanowicz zmarł 19 lipca 2008 r. w wieku 98 lat i został pochowany na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie, kwatera 45 C.

EPILOG

Dnia 3 czerwca 2015 r. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni wzbogaciło się o cenny zabytek związany z ORP „Wilja” – banderę okrętu z czasu wojny. Dyrektor MMW Tomasz Miegoń na zaproszenie pana Zbigniewa Kaczanowicza⁴⁶⁾ – posiadacza bandery – odwiedził Wysokie Mazowieckie, gdzie w Urzędzie Miasta doszło do oficjalnego przekazania bandery. O losach bandery Zbigniew Kaczanowicz opowiedział Ewie Pietraszko z portalu wysokiemazowieckie.pl: *Do Polski banderę przywiózł brat mojego ojca – Józef Kaczanowicz – prawdopodobnie w latach 1948-50, który służył w Polskiej Marynarce Wojennej w Anglii. W tym czasie był inwigilowany i dlatego ukrywał się w naszym domu w Gdańsku około 1 roku. Zmieniając miejsce zamieszkania przekazał banderę mojemu ojcu – Janowi Kaczanowiczowi.(...) Po śmierci matki ojciec zamieszkał w Bydgoszczy. Podczas odwiedzin u ojca otrzymałem tę banderę jako rodzinną pamiątkę. Na pogrzebie ojca na cmentarzu w Bydgoszczy spotkałem się z Józefem Kaczanowiczem i jego żoną. Przypomniałem im, że jestem w posiadaniu bandery i zapytałem co mam z nią zrobić. Odpowiedział mi krótko: **bandera jest twoja i nie chcę, aby trafiła w prywatne posiadanie i najlepiej by było oddać ją do któregośkolwiek muzeum.***

Po latach opowiedziałem tę historię synowi Andrzejowi⁴⁷⁾, który jest żeglarzem i opłynął między innymi Przylądek Horn. Na jednym z zjazdów Bractwa Kaphornowców na Darze Pomorza powtórzył tę historię p. Mirze Urbaniak, żeglarce i publicystce.(...) Pani Urbaniak nawiązała kontakt z Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni i doprowadziła do dzisiejszego spotkania.⁴⁸⁾

Dr inż. Waldemar Parus

**Wykładowca Zakładu Bezpieczeństwa Narodowego
Instytutu Spraw Społecznych
Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Koszalinie**

³⁹⁾ m/s „Piotrków Trybunalski” /”Emerald Peard”, masowiec, rok budowy 1968, zbudowany G. Dimitrov Shipyard – Varna, eksploatacja w PŻM lata 1968 - 1992, pojemność 3615 DWT.

⁴⁰⁾ s/s „Szczecin”, masowiec, rok budowy 1954, zbudowany Stocznia Gdańska, Gdańsk, eksploatacja w PŻM lata 1954-1979, pojemność 5490 DWT.

⁴¹⁾ m/s „Eugenie Cotton” /”Woodstown”, masowiec, rok budowy 1971, zbudowany Stocznia Gdańska im. Lenina, Gdańsk, eksploatacja w PŻM lata 1970-1990, pojemność 5735 DWT.

⁴²⁾ Zaświadczenie KP-I-446-2a/71 z dnia 27 kwietnia 1971 r. dla Józefa Kaczanowicza. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

⁴³⁾ Opinia służbowa PM/E/116129/JK/79 z dnia 21 maja 1979 r. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

⁴⁴⁾ m/s „Beryte” jednostka bandery cypryjskiej do 2012 r., aktualnie QUEENSLAND bandery libijskiej, zbudowany w 1998 r., wyporność 5195 DWT, długość 118 m, szerokość 18 m, zanurzenie 8,1 m, prędkość 15 w, aktualnie służy do przewozu zwierząt, Źródło: <https://www.vesselfinder.com/pl/vessels/QUEENSLAND-IMO-9186390-MMSI-636017944>, [dostęp: 29.10.2020 r.]

⁴⁵⁾ Zasiarczenie nr 112966 z dnia 8.04.1976 r. Zarządu Wojewódzkiego Związku Bojowników o Wolność i Demokrację obywatela Józefa Kaczanowicza. Źródło: ze zbiorów rodziny, udostępnione przez syna Jerzego Kaczanowicza. Fotokopia w zbiorach autora.

⁴⁶⁾ Zbigniew Kaczanowicz syn Jana Kaczanowicza, brata Józefa Kaczanowicza. Józef Kaczanowicz miał trzech braci: Tadeusza, Jana, Kazika oraz siostrę Zofie - przypis autora.

⁴⁷⁾ Andrzej Kaczanowicz syn Jana Kaczanowicza.

⁴⁸⁾ <https://muzeummw.pl/bandera-na-orp-wilja-wilia/>, [dostęp: 16.09.2020 r.]

Daniel Duda
Wicekomandor Harcerskiego Kręgu Morskiego

80. rocznica męczeńskiej śmierci generała Mariusza Zaruskiego

W dniu 8 kwietnia 1941 r. o godzinie 21 minut 55 zmarł w sowieckim szpitalu więziennym na terenie tzw. Krasnojarskiego Kraju generał brygady Mariusz Zaruski – polski patriota, marynarz, taternik, literat, pionier polskiego żeglarstwa morskiego, jeden z twórców Górskiego Pogotowia Ratunkowego, wieloletni kapitan harcerskiego statku „Zawisza Czarny”, żołnierz legionów marszałka Józefa Piłsudskiego, niestrudzony działacz społeczny, wychowawca, kawaler Krzyża Virtuti Militari, czterokrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych.

8 kwietnia 1941 roku w radzieckim szpitalu więziennym lekarz stwierdził co następuje: „Zwłoki rodzaju męskiego, prawidłowej budowy ciała, rażąco wyniszczony złym odżywianiem (głodem – DD), kości całe, kręgosłup, plecy, szyja zasiniąła. Dolna połowa goleni, stopy, ręce opuchnięte, na rękach ślady medycznych nakłuć”.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne 26 listopada 1974 r. powołało Komitet Uczczenia Pamięci Generała Mariusza Zaruskiego, który między innymi doprowadził do nadania kilku szkołom im. gen. Mariusza Zaruskiego, wydania książki o Generale przez panią Henrykę Stępień, członka Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, przeniesienia Tablicy Harcerskiego Kręgu Morskiego do kościoła „Stella Maris” w Gdyni, nadania Generałowi przez Prezydenta RP pośmiertnie w dniu 7 listopada 1997 r. Krzyża Wielkiego Orderu Odrodzenia Polski, do morskiego pochówku prochów z miejsca kaźni Generała w wodach Zatoki Puckiej w pozycji gdzie znajdują się szczątki statku „Zawiszy Czarnego”.

Myśl zorganizowania uroczystego morskiego pochówku prochów z miejsca kaźni generała M. Zaruskiego zrodziła się w kręgach Harcerskiego Kręgu Morskiego, głównie z inicjatywy, dh Witolda Bublewskiego byłego długoletniego komandora Harcerskiego Kręgu Morskiego, dh Wojciecha Brzechowskiego komandora Harcerskiego Kręgu Morskiego, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Miasta Gdyni, Marynarki Wojennej.

O godzinie 18.00 dnia 7 kwietnia 2001 r. w kościele Redemptorystów w Gdyni odbyła się uroczysta msza święta, za dusze Generała i Jego Małżonki Izabelli, którą celebrował arcybiskup dr Tadeusz Gocłowski, metropolita gdański.

W tym samym dniu o godzinie 18.00 w basenie jachtowym im. generała Mariusza Zaruskiego w Gdyni odbyła się wielka manifestacja mieszkańców Trójmiasta, harcerzy, członków Ligi Morskiej i Rzecznej, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Marynarki Wojennej, Stowarzyszeń Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Starszych Mechaników Okrętowych i innych.

W Basenie im. Generała Mariusza Zaruskiego do zebranych przemówił prof. Daniel Duda Przewodniczący Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

SZANOWNE PANIE, PANOWIE,

Generał Mariusz Zaruski - Człowiek Instytucja Marynarz rosyjskiej floty dalekowschodniej, potem oficer Wojska Polskiego Generał Człowiek, którego pasją były dwa największe żywioły - morze i góry Wielka indywidualność Zapaleniec o szerokich, oceanicznych horyzontach, który nie mógł pogodzić się z faktem nieposiadania przez Polskę własnej floty.

Opowiadają współcześni jeszcze żyjący jego bliscy współpracownicy i podwładni, że gdy coś postanowił nie było dlań żadnych przeszkód. Generał chciał by kraj posiadał własną narodową flotę

i to jak najszybciej W roku 1926 występuje z gigantycznym i jednocześnie mało realnym planem. Proponuje powołanie Komitetu Floty Narodowej, który miałby swoje odpowiedniki we wszystkich województwach, miastach i powiatach. Liczył też na wieś. W tym celu rozpoczyna sugestywną agitację. Skupia wokół swojej osoby kilku podobnych sobie entuzjastów. Jest częstym gościem w Belwederze oraz Ministerstwie Przemysłu i Handlu, gdzie skupiały się wszelkie nitki łączące wysiłki z rozwojem gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej Znajduje również drogę na Zamek Królewski.

Efekty tych poczynań i zabiegów są szybkie i nadzwyczajne, bowiem już 16 lutego 1927 roku ukazuje się ustawa o Komitecie Floty Narodowej, która czyni organizację Mariusza Zaruskiego: „Jedynym koordynatorem dla wszelkich organizacji, grup społecznych i osób dążących do utworzenia polskiej floty narodowej.” Wielki rozmach tego niestrudzonego człowieka nie przyniósł spodziewanych efektów i były one nader skromne do zamierzeń. Myślę, że generał nie brał pod uwagę tego, że kraj po ponad 123 latach niewoli jest zrujnowany, a uciekający zaborcy wywozili wszystko co jeszcze w nim pozostało, ludzie żyli skromnie lecząc rany i społeczeństwo mimo zapału i poświęcenia nie stać dosłownie na wysiłek stworzenia sumptem społecznym narodowej floty handlowej.

Propagandę jednak wokół spraw morskich uprawiał generał doskonale. Zachodzi jednak dodatkowo pytanie jaki ona miała wpływ na decydentów - z pewnością wielki.

Flota rosła, rosła Gdynia. Dzisiaj Panie Generale w swym 75. Jubileuszu liczy ona już 250000 mieszkańców, stanowi silny ośrodek gospodarki morskiej, wyższego i średniego szkolnictwa morskiego, pracują tu instytuty badawczo - naukowe, potężna stocznia produkcyjna, stocznie remontowe, wiele instytucji morskich i przedsiębiorstw gospodarki morskiej, silna Marynarka Wojenna, a port gdyński staje się również bazą dla paktu Północno-Atlantyckiego gwaranta naszej niepodległości

Panie Generale, dzisiaj gospodarka morska zlokalizowana jest na wybrzeżu od morskiego Szczecina aż po Piaski na Mierzei Wiślanej.

Wtedy gdy opuszczales Gdynię w sierpniu 1939 roku by włączyć się w obronę ojczyzny już ta „ mała flota ” w rozpaczliwych akcjach, pełna poświęcenia i bohaterstwa, polskie okręty wojenne i statki handlowe przedzieraly się z zamkniętego Bałtyku na swobodę. Był to wielki początek epopei, gdy sfory nieprzyjacielskich okrętów urządziły na nie okrutne polowania, zamykając cieśniny duńskie - lecz bez powodzenia, pęd ku wolności polskich marynarzy był jeszcze zawziętszy i bardziej skuteczny. Flota polska podążała zgodnie z rozkazami mobilizacyjnymi na zachód by tam walczyć o Polskę.

Meldujemy Ci Generale, że ta mała flota handlowa w okresie wojny przewiozła ponad 450 000 pasażerów głównie wojska, w tym także tysiące kobiet i dzieci oraz 4,8 mln ton ładunku wojennego, uczestniczyła w walkach na wszystkich morzach i oceanach. Nie było desantu, który nie byłby wspierany przez flotę pod białą czerwoną banderą, o której powstanie z taką pasją i poświęceniem walczyłeś.

W okrutnej walce, najdłużej, bo już od 1 września 1939 roku bez przerwy brała udział nieliczna Polska Marynarka Wojenna Pisze Jerzy Pertek: „Mała liczbą walczących okrętów, wielka ich sukcesami, uzyskiwanymi na wszystkich morzach i we wszystkich kampaniach: w roku porażek i zwątpień, w latach najcięższych zmagania o życie całej ludzkości, wreszcie w najtrudniejszej operacji lądowo - morskiej tego czasu inwazji, od której prowadziła droga do triumfalnego końca. I lodowate wody podbiegunowe, i ciepłe fale Adriatyku, burzliwa

MATERIAŁY

Zatoka Biskajska i Morze Tyrreńskie, bezkresne przestrzenie Oceanu Atlantyckiego i usiane tysiącem skalistych wysepek Morze Egejskie – wszystkie te akweny oglądały polskie okręty. Wykonywały one na nich dziesiątki i setki operacji konwojowych, przemierzając także i najniebezpieczniejsze ze wszystkich drogi śmierci konwojów: Atlantyckie do radzieckich portów arktycznych, aż Gibraltaru i Aleksandrii do stawiającej niezłomny opór małej Malty. Na wodach tych polskie okręty podwodne robiły dalekie wypady, a szybkie ścigacze – nocne rajdy”.

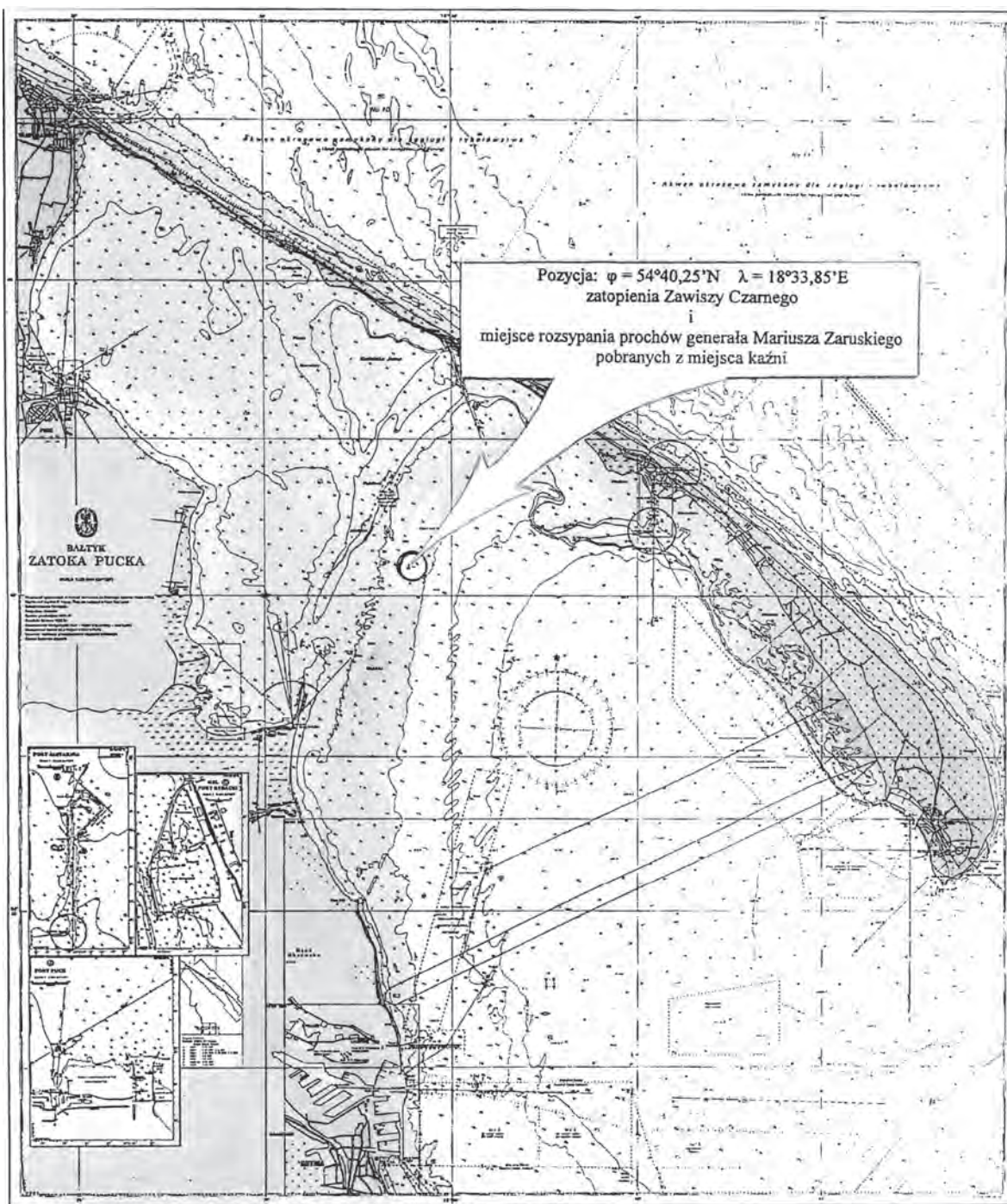
Znany angielski historyk morski profesor Brian Tunsdall powiedział o naszej flocie wojennej: „Ze wszystkich flot Zjednoczonych Narodów żadna nie walczyła lepiej w warunkach najwyższych trudności operacyjnych niż Polska Marynarka Wojenna”. Te wielkie dokonania marynarzy Marynarki Wojennej i Handlowej okupione zostały stratami ludzkimi, setkami poległych i setkami rannych w tych krwawych zmaganiach, wśród nich było także wielu tych, których

wyprowadziłeś na morze, nauczyłeś morskiego rzemiosła, uprawy morza ale i nauczyłeś ich, że w razie potrzeby należy go bronić nawet za cenę najwyższą..

Wielki Nasz Rodak – Ojciec Święty – Jan Paweł II – 11 czerwca 1987 roku w Gdyni mówił: „Morze ... Przemawia ono do człowieka szczególnie mowa. Jest to najpierw mowa bezkresu. Przemawia także językiem głębi. Ogrom wody, jakby bardziej jednolity od obszarów ziemi. Obszar niezamieszkały i niemieszkalny, a równocześnie obszar szeroko otwarty, który człowieka przyzywa. Przyzywa ludzi, przyzywa narody. Ci którzy idą za tym wezwaniem, nazywają się ludźmi morza”. Takim właśnie był General!

Spoczywaj tutaj w tej pięknej morskiej mogile, obok swego „Zawiszy Czarnego”, niech towarzyszy Ci szum wód Bałtyku, który tak pokochałeś. Niech nie ustaje Rapsodia Bałtyku.

Gdynia, 07.04.2001 r.



Mapa Zatoki Puckiej z oznaczoną pozycją zatopienia s/y „Zawisza Czarny” i miejscem pochówku prochów z miejsca kaźni gen. M. Zaruskiego

Słowa hm. Teresy Hernik przed wysypianiem prochów gen. Mariusza Zaruskiego do wód Zatoki Gdańskiej w dniu 7 kwietnia 2001 r.

GENERALE MARIUSZU ZARUSKI!

W dniu 60 rocznicy śmierci oddajemy Twoje doczesne szczątki Polskiemu Morzu. Zakończyłeś ziemską wędrówkę i zgodnie z marynarskim obyczajem oddajemy głębinom fal Twoje prochy

Śpij w spokoju, zostawiasz bowiem zastępy Tych, których porwała Twoja pasja, Tych którzy wprowadzają w życie harcerskie ideały pracując z dziećmi i młodzieżą, Tych, którzy swoim przykładem pokazują jak zdobyć szczyty gór i pokonywać morską toń.

Znajdujemy się w pozycji gdzie na dnie pod kadłubem „Zaruskiego” spoczywają szczątki legendarnego „Zawiszy Czarnego”, którego dowódcą, wychowawcą wspaniałej harcerskiej młodzieży przez wiele lat był generał Mariusz Zaruski, marynarz z wybrzeżem i morzem związany. Wracasz dzisiaj Generale, oddajemy Ci cześć na jaką zasłużyłeś w swej długoletniej społecznej pracy dla dobra morza, wychowania i gospodarki morskiej Cześć Twojej Pamięci!

Modły - ks. Dziekan Marynarki Wojennej R.P. kmdr por. Bogusław Wrona.

Prof. Daniel Duda - Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, upoważniony przez Radę Starszych Harcerskiego Kręgu Morskiego i dh Witolda Bublewskiego do dokonania morskiego pochówku, zabierając głos prosi wszystkich o spełnienie ceremonii. Daniel Duda wraz z dr Elżbietą Marszałek: uchylają wieczko urny, pierwszy wysypuje prochy generała Daniel Duda, prosząc kolejno wszystkich będących na pokładzie s/j „Generał Zaruski” o uczynienie tego samego. Kolejno prochy wysypują dr Elżbieta Marszałek, kontradmirał Marek Brągoszewski, dh hm Teresa Hernik, inni.

Po pogrzebie Urnę wraz ze znakami narodowymi i wstęgą Orderu Virtuti Militari prof. Duda Daniel przekazuje dh hm Teresie Hernik celem złożenia w sali tradycji Związku Harcerstwa Polskiego.

Następuje wrzucenie wiązanek kwiatów do morza od: Prezydenta Miasta Gdynia - Wojciecha Szczurka, Dowódcy Marynarki Wojennej - Admirala Ryszarda Łukasika, Związku Harcerstwa Polskiego, Rady Starszych Harcerskiego Kręgu Morskiego, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Ligi Morskiej i Rzecznej.

Jednostka Marynarki Wojennej i s/j „Generał Zaruski” oddają hołd.

Corocznie w dniu 7 kwietnia Polskie Towarzystwo Nautologiczne jest organizatorem składania kwiatów pod Tablicą Harcerskiego Kręgu Morskiego w kościele Stella Maris w Gdyni. W tym pandemicznym roku wraz z prezesem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego prof. dr. hab. Markiem Grzybowskiem podjęto decyzję obchodu 80. rocznicy śmierci Generała z zachowaniem wszelkich ostrożności. W 2021 roku w dniu 7 kwietnia ustalono, że kwiaty i zapalony znicz złożą jedynie prof. Daniel Duda, wiceprzewodniczący Harcerskiego Kręgu Morskiego (wiceprezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego), a modły jak corocznie poprowadzi o. Edward Prac, rektor, duszpasterz Ludzi Morza. W Stowarzyszeniu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszeniu Mechaników Okrętowych, Szkole Podstawowej im. Gen. Mariusza Zaruskiego w Pucku, Szkole Podstawowej im. kpt. ż.w. Karola Olgerda Borchardta w Strzebielinie, Szkole Podstawowej nr 40 w Gdyni im. K. O. Borchardta, Towarzystwie Upiększania Miasta Pucka, w Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku, Urzędzie Morskim w Gdyni, Polskim Towarzystwie Nautologicznym, punktualnie o godz. 09.00 w dniu 7 kwietnia, gdy w kościele Stella Maris rozpoczną się modły i składanie kwiatów – wyżej wymienieni zebrani w swoich pomieszczeniach wspominali piękną Postać Generała, Jego żonę Izabellę i modlili się za Jego dusze.

W tym też czasie, tradycyjnie kapitan żeglugi wielkiej Jerzy Kaczmarek, prezes Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, na pokładzie pilotówki - Pilot-1 w pozycji morskiego pochówku prochów Gen. Mariusza Zaruskiego złożył kwiaty. Pilotówka miała opuszczoną do połowy banderę, włączono syrenę statkową, trzykrotnie okrążono miejsce pochówku.

Kpt. ż.w. Jan August Gottschalk (1902-1967?) absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie w roku 1923, twórca znaczka absolwenta Szkoły Morskiej, bohaterski obrońca Wybrzeża w 1939 r.



Zdjęcie z 1924 r. przedstawiające Jana A. Gottschalka, abs. Szkoły Morskiej w Tczewie (zbiory UMG)

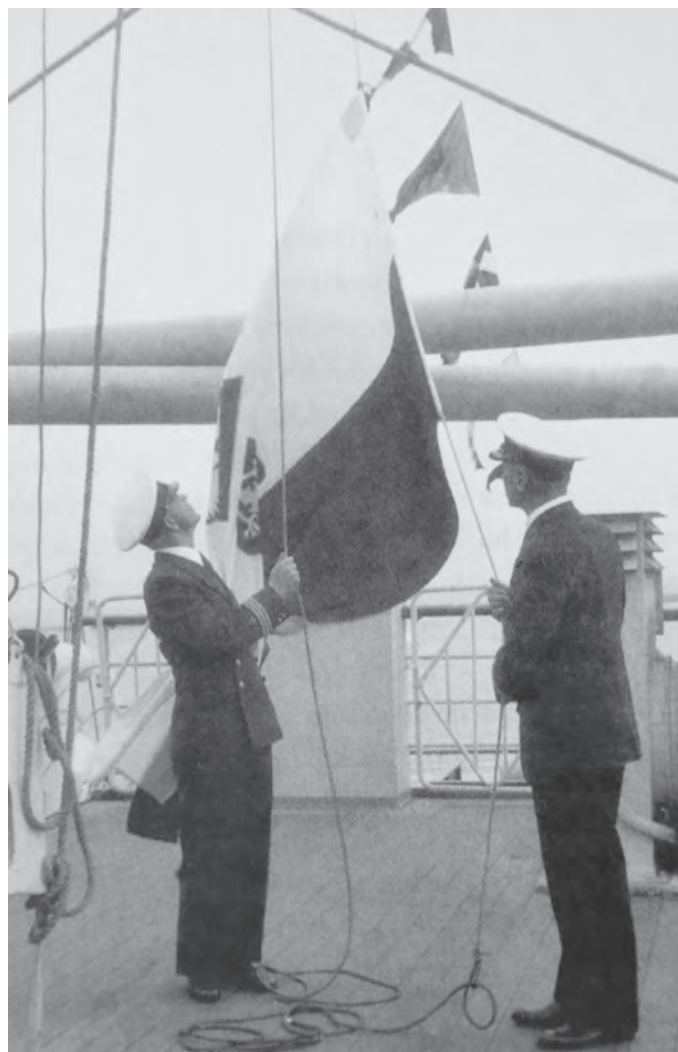


Znaczek projektu Jana A. Gottschalka abs. Szkoły Morskiej (zbiory DD)

Jan August Gottschalk urodził się 18 lipca 1902 r. W 1921 roku J. Gottschalk po pomyślnie zdanym egzaminie wstępnym został przyjęty w grupie 29 nowych słuchaczy do Szkoły Morskiej w Tczewie, w tym też roku odbył 41 dniową praktykę na żaglowym statku szkolnym „Lwów”, żeglując po wodach Bałtyku bez zawijania do portów, statek przebył łącznie 3 403 Mm. W 1922 roku na trasie Gdańsk, Birkenhead, Le Havre, Kopenhaga trwającą praktykę 140 dni w której statek przebył 7640 Mm. W roku 1923 brał udział w rejsie prowadzącym do Południowej Ameryki, gdzie na pokładzie „Lwowa” spędził 171 dni, a statek w tym czasie pokonał 16 380 Mm. W grupie zaledwie 13 kolegów kończy Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie w 1924 r. Dyplom kapitana żegluga wielkiej uzy-

wał w 1930 r. Pływał na statkach Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. (GAL), dochodząc do stanowiska starszego oficera na m/s „Piłsudski”, po czym rozpoczął pracę w administracji tego armatora. W lipcu 1932 r. mianowany został na stopień ppor. Marynarki Wojennej z dniem starszeństwa 1 stycznia 1932 r.

W 1935 roku został zaokrętowany na będący w budowie w Trieście m.s „Piłsudski”. Przyplłynął na nim do Gdyni w dniu 12 września 1935 r., gdzie podczas postoju statku odbyła się uroczysta msza święta koncelebrowana przez biskupa „morskiego” dr. Stanisława Okoniewskiego połączona z poświęceniem i podniesieniem bandery. Aktu tego dokonał kapitan Mamert Stankiewicz wraz ze starszym oficerem Gottschalkiem.



Podniesienia bandery w na m.s „Piłsudski” dokonują kpt. ż.w. M. Stankiewicz i Jan Gottschalk starszy oficer statku (J. Drzemczewski „M/s „Piłsudski” duma II Rzeczypospolitej Polskiej”, Porta Mare, Gdynia 2016

Jan A. Gottschalk zmobilizowany w sierpniu 1939 r. walczył w obronie Gdyni, Babiego Dołu i Kępy Oksywiej. Dowodził oddziałem przy zdobywaniu radiostacji na Oksywiu. W niewoli niemieckiej przebywał w Ofłagu II E Neubrandenburg. Po oswo-



Moment przekazania bandery (18 października 2014 r.) przez Daniela Dudę i Andrzeja Królikowskiego, prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej na ręce dyrektora Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku dr Jerzego Litwina. Bandera m/s Piłsudski przechowywana była w zbiorach rodzinnych starszego mechanika okrętowego, budowniczego statku m/s „Piłsudski” Władysława Milewskiego, a na ręce D. Dudy banderę przekazał wnuk inż. W. Milewskiego – Maciej Grabowski, godzi się dodać, że Maciej to absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, a z decyzją przekazania bandery zwlekał kilka lat, w pełni go rozumiałem (fot. C. Spigarski)

dzeniu obozu wyjechał do Wielkiej Brytanii, gdzie rozpoczął służbę w Marynarce Wojennej jako ppor. w rezerwowej grupie, a potem wyemigrował do Stanów Zjednoczonych. Jak podaje kpt. ż.w. Adam Fiedorowicz-Montwiłł: „Nic nie wiadomo o jego losach. Po służbie wojennej, z niewoli, znalazł się w Nowym Yorku. Później podobno pływał na statkach rybackich z S. Diego” („Okólnik” nr 146/1982).

„Okólnik” nr 69/1954 podaje: „został wybrany prezesem Stowarzyszenia Weteranów Marynarki Wojennej w Nowym Jorku. Tą drogą składamy kol. Gottschalkowi serdeczne gratulacje i jesteśmy przekonani, że wybór ten da obu Organizacjom wiele korzyści i pogłębi istniejące dotychczas między nimi miłe stosunki” (Londyn, „Okólnik” nr 69/1954 s.14).

Jerzy Drzemczewski

M/s „PIŁSUDSKI”

DUMA II RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Pamięć jest dla kpt. i w. Daniela Dudy – jedynym z najstarszych i najbardziej pełnego szacunku i wstrząsnęła strażnicami tradycji i dumy Polki Morskiej z podziwaniem za ten ogromny i niełatwy sukces. To nie są najlepsze i najlepsze wydarzenia ostatnich lat życia.

*Jerzy Drzemczewski
Gdynia 5 marca 2016 r.*



PORTA MARE
Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa



Wpis autora książki – albumu Jerzego Drzemczewskiego dla Daniela Dudy

Daniel Duda

Tadeusz Bykowski (1900-1987) absolwent tczewskiej Szkoły Morskiej 1922 r., marynarz I Batalionu Morskiego, uczestnik walk z bolszewikami w 1920 r.

Mgr por. mar. woj. Tadeusz Bykowski, syn Jana urodził się 23 lipca 1900 r. Ukończył Wydział Prawa Uniwersytetu Warszawskiego. W 1918 r. będąc członkiem – sekcyjnym Polskiej Organizacji Wojskowej (POW) w listopadowych dniach 1918 r. rozbrajał Niemców w Warszawie. W 1919 r. jako ochotnik zgłosił się do służby w Marynarce Wojennej i jako marynarz z cenzusem służył w I Batalionie Morskim w Modlinie i Toruniu – był uczestnikiem walk z bolszewikami. Brał udział w słynnych „zaślubinach polski z morzem” 10 lutego 1920 r. w Pucku. Służył w Bazie Lotnictwa Morskiego w Pucku, stąd jesienią 1920 r. został skierowany rozkazem kontradmirała Kazimierza Porębskiego na pierwszy rok Szkoły Morskiej w Tczewie. Zamieszkał w gmachu, gdzie odbywały się wykłady wraz z kolegami Antkowiakiem, Antonowiczem, Antoszewskim, Bartoszyńskim i Deyczakowskim, zachowano bowiem alfabetyczny sposób kwaterowania słuchaczy. Naukę rozpoczął 20 października 1920 r. Był w składzie delegacji Szkoły Morskiej w Tczewie, na czele której stał por. mar. Tadeusz Ziółkowski, celem towarzyszenia delegacji miasta Lwowa przy przejęciu bandery ufundowanej przez Lwowianki – dla pierwszego polskiego statku szkolnego ORP „Lwów”. Bandera przechowywana była na statku w specjalnej gablocie umieszczonej na kabine kapitana. W roku 1922 T. Bykowski odbył praktykę na trasie Anglia, Francja, Dania w ilości 140 dni, w których statek przebył 7640 Mm.

Zgodnie z zarządzeniem Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej nr 3/Tj z 5.II. 1943 r. Tadeusz Bykowski został mianowany w Wielkiej Brytanii, w Korpusie Służb - Grupa Administracyjna z dniem i starszeństwem od 1 stycznia 1943 r. podporucznikiem marynarki wojennej [Taniewski s. 72]. Zgodnie z Zarządzeniem personalnym Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej nr 33/Tj z grudnia 1944 r. ppor. mar. Tadeusz Bykowski otrzymał nominację na stanowisko adiutanta O.R.P. „Bałtyk” [Piaskowski s. 198]. Zgodnie z Zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej L.dz.777/KMW/Pfn. /45 z 3 maja 1945 r. ogłoszono Zarządzenie Personalne Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej nr 13 z dnia 3 maja 1945 r., w którym mgr ppor. mar. Tadeusz Bykowski został mianowany ppor. marynarki w korpusie oficerów służb - grupa oficerów administracji [Taniewski s. 210].

Po wojnie, przypuszczalnie w 1946 r. wrócił do Polski, gdzie został zatrudniony w Gdynia Ameryka Linie /GAL/ PLO z dniem 4 października, a z dniem 1.10.1956 r. został przeniesiony do Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej, gdzie pracował do 26 lutego 1957 r. Z dniem 26 czerwca 1959 r. objął stanowisko kierownika działu eksploatacji w Polskich Liniach Oceanicznych w Gdyni, gdzie pracował do 31 grudnia 1959 r., po czym z dniem 1 stycznia 1960 r. został oddelegowany do Głównej Komisji Arbitrażowej w Gdańsku gdzie został zatrudniony w państwowym arbitrażu gospodarczym na stanowisku Prezesa Okręgowej Komisji Arbitrażowej. Tadeusz Bykowski był przedstawicielem „Chipolbroku” w Chinach. Przez wiele lat był ekspertem – doradcą Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców, służył pomocą, wchodził w skład delegacji polskiej na sesję Międzynarodowej Organizacji Pracy.

W dniu 25 października 1956 r., na zebraniu reaktywującego się Koła Absolwentów Szkoły Morskiej, wyłoniono Komitet Organizacyjny Zjazdu Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej i absolwentów Szkoły Morskiej w składzie: kpt. ż.w. Tadeusz Bykowski, kpt. ż.m. Julian Chrapkiewicz, inż. mech. Władysław Harasymiuk, absolwent Szkoły Morskiej w Szczecinie w roku 1952 Zbigniew J. Krupa, kpt. ż.w. Władysław Lekki, (kapitan portu Gdynia), kpt. ż.w.

Tadeusz Meissner i pilot gdyńskiego portu Zbigniew Szpecht, absolwent Szkoły Morskiej w Szczecinie z 1949 roku.

Dnia 1 lipca 1959 r. o godzinie 14.00 „Dar Pomorza” zacumował do kei w Basenie Prezydenta w Gdyni. Powrócił z 10 tygodniowego szkoleniowego rejsu na wody Morza Śródziemnego, w czasie powrotu do kraju zacumował w Dover skąd przywiózł przekazany przez Związek Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie stary sztandar Szkoły Morskiej, szczęśliwie wywieziony z kraju w roku 1939 r. przez byłego dyrektora Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu – Leonarda Możdżeńkiego. W uroczystości przekazania sztandaru uczestniczyli między innymi pierwszy dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie kmdr Antoni Garnuszewski oraz inż. Władysław Milewski i mgr Tadeusz Bykowski absolwenci Szkoły Morskiej z 1922 roku.

Tadeusz Bykowski był uczestnikiem Światowego Zjazdu Absolwentów Szkoły Morskiej (14.-17.VI.1980 r.), brał czynny udział we wszystkich uroczystościach w Gdyni, Gdańsku, Sztutowie i Tczewie, został udekorowany przez ówczesnego rektora Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni prof. Daniela Dudę medalem 60-lecia Szkolnictwa Morskiego w Polsce oraz medalem 50-lecia podniesienia bandery na „Darze Pomorza”.



Zjazd absolwentów Szkoły Morskiej – Tczew czerwiec 1970 r. Od prawej Dziekan Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni kpt. ż.w. Daniel Duda, inż. Starszy mechanik okrętowy Michał Kisielewski, mgr Tadeusz Bykowski i kpt. ż.w. Tadeusz Jasicki

Tadeusz Bykowski przez wiele lat był związany z Klubem „Tczewiaków” i bywał często obecny na środowowych zebraniach tego Szacownego Grona.

Marynarz ochotnik I Batalionu Morskiego, bohater walki z nawalą bolszewicką w 1920 r. Tadeusz Bykowski zmarł w dniu 20 lipca 1987 r. w wieku 87 lat, i został pochowany w dniu 25 lipca 1987 r. na cmentarzu katolickim w Sopocie. Żegnała Go niewielka grupa pierwszych absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie, pionierów Polskiej Gospodarki Morskiej.

BIBLIOGRAFIA:

1. Wincenty Bartosiak, Od Repek do Miami Beach. Na morze po chleb i przygodę, Instytut Wydawniczy „PAX” Warszawa 1972.
2. Kadry Morskie Rzeczypospolitej, pod redakcją J. K. Sawicki oraz Zespół Autorski i Redakcyjny: Stanisława i Daniel Duda, Alfons Jankowski, Sławomir Kudela, Teresa i Marek Kulas, Anna, Maria i Stanisław Nowakowscy, Walter Pater, Jan Kazimierz Sawicki. Gdynia 2011.
3. „Kronika Wybrzeża Polskiego. „Okólnik” nr 80, grudzień 1956 r.
4. Z żałobnej karty, „Okólnik” nr 156/1987 Stanisław M. Piaskowski, Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946. Tom 3. Albany, N.Y. 10 lutego 1990 r.

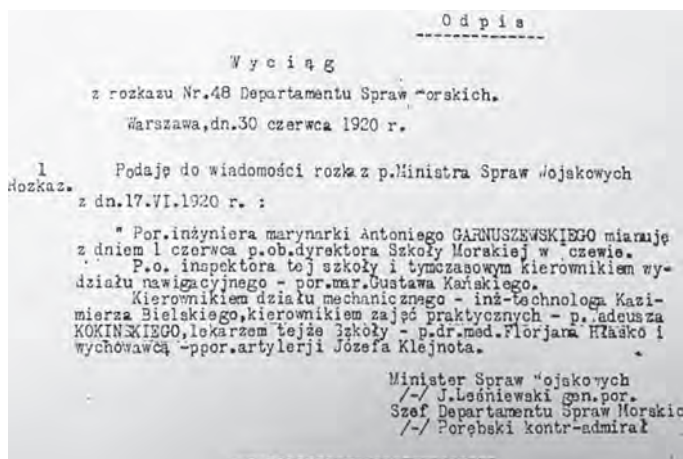
Daniel Duda

Józef Robert Klejnot-Turski (1889-1958) – pierwszy wykładowca Szkoły Morskiej w Tczewie, prezes i współtwórca Polskiego Związku Żeglarskiego, publicysta, wydawca, patriota



Józef Klejnot-Turski. Źródło: <http://www.kapitanowie.org.pl>

Józef Klejnot-Turski urodził się 20 czerwca 1889 r. w łotewskim Tallinie (Łotwa została zajęta przez Cara I od 1710 r. Rosja panowała nad tym krajem aż do 1918 r.). Ojcem jego był Józef oficer wojska rosyjskiego, matką Waleria z domu Turska. Józef ukończył 8-klasowe gimnazjum filologiczne w Rewlu, a w 1915 r. Wydział Historyczno-Filologiczny Uniwersytetu Petersburskiego. Naukę w gimnazjum i studia na Uniwersytecie Petersburskim łączył z uprawianiem żeglarstwa.



Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych o wyznaczeniu kierownictwa Szkoły Morskiej w Tczewie w tym ppor. artylerii Józefa Turskiego na stanowisko wychowawcy (zbiory D. Duda)

Józef Klejnot-Turski podczas pierwszej wojny światowej przebywał w Rosji, gdzie był działaczem polonijnym, nauczycielem i założycielem dwóch szkół Macierzy Polskiej w Moskwie. Po zmobilizowaniu go do rosyjskiego wojska służył w nim do sierpnia 1917 r., w twierdzy morskiej pod Piotrogodem.

Krzysztof Jaworski podaje, że Klejnot-Turski pod koniec sierpnia 1919 r. wstąpił do Wojska Polskiego, w którym zakwalifikowano go w stopniu podporucznika artylerii. Z dniem 17 czerwca 1920 r. Józef Klejnot, został powołany, w nowo utworzonej Szkole Morskiej w Tczewie na stanowisko wychowawcy. Nie danym mu było zgodnie z rozkazem rozpocząć pracy nad tworzeniem Szkoły Morskiej gdyż już latem 1920 r. został skierowany do armii by przejąć dowodzenie plutonem artylerii ciężkiej w walkach z bolszewickim najeźdźcą pod Zegrzem. Po zakończeniu akcji powrócił do Tczewa, wykładając w Szkole Morskiej meteorologię, oceanografię, prawo morskie, a także nauczając słuchaczy języka niemieckiego. Przez cały czas pracy w Szkole Morskiej do 1924 r. należał do grupy tzw. Stałych Profesorów, i cieszył się opinią dobrego nauczyciela, wykładowcy i wychowawcy. Godzi się wspomnieć, że J. Klejnot podczas pracy w Szkole Morskiej w Tczewie rozwinął działalność wydawniczą i publicystyczną o czym świadczy zamieszczony poniżej jego dorobek wydawniczy. Jako dobry organizator życia społecznego zajmował się uprawianiem jachtingu, wiele prac poświęcił pracom projektowym, inicjował wiele przedsięwzięć związanych z budową Polski Morskiej, uprawą morza. Stał się wielkim orędownikiem rozbudowy rzeczno-portu w Tczewie i utworzenia portu morskiego w tym mieście. Jednakże nie wszystkie jego propozycje zjednywały mu zwolenników. Bardzo ważnym poczynaniem przy narodzinach polskiej żegluga i żeglarstwa było ujednoczenie nazewnictwa, które w czasach zaborów rozwijało się w sposób zupełnie niekontrolowany. Stosunkowo szybko między innymi w Lidze Żegluga Polskiej, dostrzeżono ten problem. Na jednej z narad poświęconych sprawie słownictwa wyłoniono Komisję Językową w składzie: Prof. A. A. Kryński – jako przewodniczący, Departament Spraw Morskich reprezentował kmdr por. Stefan Frankowski, i kapitan Jan W. Hubert, Szkołę Morską reprezentowali kmdr por. Antoni Garnuszewski i por. J. Klejnot-Turski. Do prac w komisji przystąpił również ówczesny ppłk. Mariusz Zaruski.

W okresie tczewskim Józef Turski nie zaniebyszał żeglarstwa, dzięki czemu już 27 lipca 1922 roku z jego inicjatywy powstał „Pierwszy Polski Klub Jachtowy w Gdańsku”, który w 1927 r. został przemianowany na „Klub Morski”. 11 maja 1924 r. podczas zjazdu kilku organizacji (prawdopodobnie czterech) żeglarskich w tczewskiej Szkole Morskiej powstał Polski Związek Żeglarski, a jego pierwszym prezesem został wybrany Józef Klejnot-Turski.

Prawdopodobnie choroba uniemożliwiła Turskiemu czynny udział w żeglowaniu jak również nie pozwalała na pracę zawodową w Szkole Morskiej. W drugiej połowie lat dwudziestych oraz w latach 30-tych Józef Klejnot-Turski poświęcił się działalności wydawniczej i redaktorskiej. Związał się również z Izłą Przemysłowo-Handlową w Gdyni, gdzie został zatrudniony jako kierownik referatu prasowego, publikował w biuletynie tej Izby liczne artykuły o marynarce handlowej.

J. Klejnot-Turski był aktywnym działaczem Ligi Morskiej i Rzecznej i Ligi Morskiej i Kolonialnej, a w organach tych organizacji publikował swoje przemyślenia.

We wrześniu 1939 r. Józef Klejnot-Turski na ochotnika zgłosił się do wojska. Walczył do końca działań Lądowej Obrony Wybrzeża na Oksywiu w Dywizjonie Artylerii Lekkiej, w której od 11 września w miejsce zabitego por. Ernesta Ruppą przejął dowodzenie



Emblemat Pierwszego Polskiego Klubu Jachtowego powstałego 21 lipca 1922 r. Emblemat pochodzi z czapki Józefa Klejnot- Turskiego, pierwszego prezesa klubu. Źródło: Kolekcje.nmm.pl.>Home>Details>47 emblemat-pier...

3 baterią 75 mm. Resztę wojny spędził w oficerskich niemieckich obozach jenieckich w Prenzlau – Oflag II A i Gross Borne, gdzie pracował, m.in., jako oficer oświatowy.

Po przyjeździe z niemieckiej niewoli powrócił na Wybrzeże i podjął pracę w Izbie Przemysłowo- Handlowej w Gdyni, w której został zatrudniony w charakterze referenta działu morskiego. W latach pięćdziesiątych podzielił los wielu mu podobnych - został wyrzucony z Wybrzeża i osiedlił się w Bydgoszczy. W każdym razie ostatnie lata życia Józef Klejnot-Turski spędził w Bydgoszczy, gdzie utrzymywał się... z dawania lekcji języka angielskiego.

Józef Klejnot-Turski zmarł 25 sierpnia 1958 r., w Bydgoszczy. Spoczywa na Cmentarzu Parafialnym Rzymskokatolickim pod wezwaniem Najświętszego Serca Pana Jezusa (Ludwikowo 2, pole 28). Od stycznia 1919 r. dzięki zaangażowaniu kapitanów Kujawsko Pomorskiego Kolegium Kapitanów Jachtowych i finansowemu wsparciu Zarządu Głównego Polskiego Związku Żeglarskiego ma nowy nagrobek. Harcerze z 7 Bydgoskiej Drużyny Harcerskiej objęli stałą opieką grób Pierwszego Prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego.

**KLEJNOT- TURSKI JÓZEF ROBERT.
DORÓBEK WYDAWNICZY:**

1. Klejnot- Turski Józef Robert: JKT [krypt.]: Administracja portowa Gdyni. Jej zadania. Konieczność uwzględnienia potrzeb żeglugi. *Żeglarz Polski* R. 7:1928 nr 37, s. 419-420.
2. Almanach *Żeglarza Polskiego* 1927-1928. Ułożył Józef Klejnot-Turski. Wyd. 3. Tczew, Nakł. *Żeglarza Polskiego* 1927, s. 99, [1].
3. Czy rozwój nowych trajektów transbałtyckich jest możliwy. *Żeglarz Polski* R. 7: 1928, nr 11, s. 109-110.
4. Dokoła rządowego projektu portu drzewnego w Tczewie. *Żeglarz Polski* R. 6: 1927 nr 45, s. 417-418; nr 46 s. 426-430.
5. Dokumenty morskiego międzynarodowego prawa handlowego: 1. Prawidła Yorku i Anwerpii; 2. Prawidła Hagi z roku 1921. Gdańsk: Nakł. Wydaw. „*Żeglarz*” 1924, 191 s. (Biblioteczka „*Żeglarza Polskiego*” Gdańsk).
6. Doświadczenia w przebudowie okrętów wojennych na handlowe. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922 nr 2, s. 26
7. JKT [krypt.]: Gdynia jest tylko niezbędnym szachowaniem Gdańska; kanał morski do Tczewa jest rozwiązaniem sprawy. *Żeglarz Polski* R. 1:1928 nr 11, s. 165
8. Holowanie morskie a eksport. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922 nr 1, s. 5-6.



Nowy grób Pierwszego Prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego Józefa Klejnot Turskiego, projektu kapitan Grażyny Kryspin. Na płycie napis: NAVIGARE NECESSE EST – VIVERE NON EST NECESSE. Źródło: <http://www.kapitanowie.org.pl>

9. Jak żeglować na Wiśle. *Żeglarz Polski* R. 7: 1928 nr 21, s. 226-227; nr 25n, s. 275-276; nr 27-28, s.306; nr 29, s. 322-323; nr 30, s. 341-242; nr 34, s. 384-385.
10. Jakie statki są pożądane dla polskich linii okrętowych, motorowe czy parowe. *Żeglarz Polski* R. 3: 1924.
11. JKT [krypt.] Jeszcze raz linie amerykańsko-polskie. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 9, s. 140-141.
12. Kanał morski do Tczewa .Memoriał. Gdańsk: Nakł. *Żeglarza Polskiego* 1922, s. 16, 1 pl, mapa, il.
13. Kanał morski do Tczewa (Referat wygłoszony na publicznym posiedzeniu Sejmiku Powiatowego w Tczewie 28 sierpnia). *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 9, s.131-135, mapa.
14. Linie wytyczne rozwoju naszej marynarki handlowej. Typy żeglugi i ich kolejność genetyczna. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 2, s. 18-19, nr 3, s.34-37.
15. Lody na Bałtyku i walka z nimi. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 3, s. 40-42.
16. Lody na Bałtyku - jedna z przyczyn chłódów wiosny tegorocznej. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 6, s. 194.
17. Marynarka wojenna i handlowa Estonii. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 2, s. 27-28.
18. JKT [krypt.]Najnowszy typ łodzi podwodnych. *Żeglarz Polski* R. 1:1922, nr 2, s. 28.
19. Nasz Bałtyk. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 4, s. 52-53, nr 5, s. 66-67.
20. Nasza młoda marynarka wojenna. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 5, s. 71-72, il.
21. JKT [krypt.]: Niemcy (komentarz do art. w „Hansie”) *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 6, s.100-101.
22. Nowe perspektywy rozwoju komunikacji towarowej na drogach wodnych. *Żeglarz Polski* R. 7: 1928, nr 37, s.430.
23. Nowe typy ożaglowania jachtowego. *Żeglarz Polski* R. 6: 1927, nr 27, s. 225-226.
24. JKT [krypt.]: Nowiny żeglarskie. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 4, s. 57.
25. O możliwości inwestycji polskich w porcie gdańskim. *Żeglarz Polski* R. 1: 1928, nr 10, s.149-150.

26. Obszar ciężenia a zaplecze portu. Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo Handlowej. Gdynia 1935, nr 6, s. 6-7.
27. Okręt szkolny „Lwów” odpłynął z uczniami Szkoły Morskiej do zachodnich wybrzeży Anglii. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 6, s. 99.
28. JKT [krypt.]: Pierwszy transport bawełny przez Gdynię. *Żeglarz Polski* R. 7: 1928, nr 27-28, s.316.
29. Początki floty handlowej polskiej. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 8, s.117.
30. Polska a Stany Zjednoczone. *Żeglarz Polski* R. 7: 1928, nr 12, s.181-182.
31. „Port gdański ma korzyść z wojny celnej Polski z Niemcami ...”[inc.] *Morze* R. 2: 1925, nr 10, s.12.
32. Port Rzeczypospolitej. Widoki przyszłego rozwoju Gdańska, Tczewa i Gdyni. Gdańsk: [b.w.] 1921, s. 41.
33. Północna Europa – Chicago. Kierunek ruchu liniowego, który by powinien interesować banderę polską. *Żeglarz Polski* R. 8: nr 5, s. 49.
34. Projet du grand port commerce de la Republique Polonaise entre Tczew (Dirschau) et la Ville Libre de Danzig. Danzig – Gdańsk: Edit de la Societe pour Propagande de Cbtruction du Port Maritime de Tczew 1923, s. 15, il.
35. P.P. [Przedsiębiorstwo Państwowe] Żegluga Polska jej znaczenie i przyszłość. *Żeglarz Polski* R. 9: 1930, nr 5-6, s. 36-37.
36. Próba ekstrapolacji z ożywienia ruchu rzecznoego. *Żeglarz Polski* R. 9: 1930, nr 13, s. 114-115.
37. Rynek frachtowy w lipcu. *Morze* R. 2: 1925, nr 9, s. 14.
38. Słownictwo marynarki. [w]: *Polskie Morze*. Warszawa 1921, s. 119-128.
39. JKT [krypt.]: Sport żaglowy i motorowy. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 3, s. 39-40.
40. W obronie statków parowych w żegludze europejskiej. *Morze* R. 3: 1926, nr 1, s. 7.
41. W sprawie załogi Krakowa. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 3, s. 45.
42. Widmo przyszłej wojny na Pacyfiku. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 2, s. 24-25.
43. JKT [krypt.]: Wypadek z holownikiem gdańskim „Weichsel” przed sądem morskim. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 9, s.141.
44. JKT [krypt.] Zadanie naszej polityki zagranicznej. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 12, s. 182-183.
45. Z żeglugi światowej. *Morze* R. 2: 1925, nr 10, s. 12.
46. JKT [krypt.] [rec.]: „Flota Polska”. Wydanie Karola Merperta. Warszawa 1922. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 4, s. 58.
47. JKT [krypt] [rec.]: Z pamiętnika marynarza. Napisał dr Fl. Hłasko. Warszawa 1922. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 8, s. 125-126.
48. [rec.] „Polskie morze” wydawnictwo Ligi Żeglugi Polskiej. Warszawa 1921. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 2, s.29.
49. JKT [krypt.] [rec.]: Szychliński Franciszek: Zjawiska zamarzania u polskiego wybrzeża Bałtyku. s. 25, 1 mapa i tabl. Poznań 1922. *Żeglarz Polski* R. 1: 1922, nr 6, s. 103.

Skróty: il. – ilustracja, R – rocznik, r. – rok, red. – redakcja i – redaktor, s. – strona, tab. – tabela. Źródło: Maria Babnis, Jan K. Sawicki, Wyższa Szkoła Morska – Bibliografia. Tom I, Tczew-Gdynia 1920-1994. Gdynia 1995.

LITERATURA:

1. Maria Babnis, Jan K. Sawicki, Wyższa Szkoła Morska. Bibliografia TOM 1 Tczew - Gdynia 1920 - 1994. Wyższa Szkoła Moskwa w Gdyni, Biblioteka Gdańska Polskiej Akademii Nauk, Gdynia 1995.
2. Wincenty Bartosiak, Od Repek do Miami Beach, Na Morze po chleb i przygodę. Instytut Wydawniczy – PAX - Warszawa - 1972.
3. Danuta i Anton Mieczysław Danczewiczowie, Morzu oddany-Polsce wierny. Wydawca DANTA, Warszawa 2004.
4. Daniel Duda, Zbigniew Urbany'i, „Lwów” Pierwszy w sztafecie. Gdynia 2018.
5. Kazimierz Ickiewicz, Morskie Tradycje Tczewa (Szkice historyczne) Tczew 2000.
6. Michał Kisielewski, Zew morza rodzi się, Na Morze po chleb i przygodę. Instytut Wydawniczy – PAX -Warszawa 1972.
7. Nasze Zakłady Szkole Tczew – dodatek „Dziennika Tczewskiego” do nr 9 z dnia 13 stycznia 1926 r.
8. Państwowa Szkoła Morska, Ecole de la Marine Marchande, Instytut Wydawniczy Szkoły Morskiej Tczew-1929.
9. Wacław Tym, Wprowadzenie na wybrzeżu stanu wzmożonej czujności, „Nautologia” nr 1-2 (101/102) Gdynia 1991

ŹRÓDŁA INTERNETOWE:

1. zeszytyzeglarskie.pl.>Józef-r-Klejnot-Turski..
2. kolekcje.nmm.pl>Home>Details>47emblem -pier...
3. Józef Klejnot, tzw. stały profesor geografii, meteorologii, oceanografii, i Prawa Morskiego w latach 1920-1927 (str. 79).

Kapitan żeglugi wielkiej Witold Sawicz-Korsak (1912 – ?) bohater europejskich, atlantyckich i śródziemnomorskich konwojów podczas II wojny światowej

Witold Sawicz-Korsak urodził się 1 lutego 1912 r. w miejscowości Horbacie. Uczęszczał do gimnazjum humanistycznego w Toruniu, po ukończeniu którego czynił starania dalszej nauki w Państwowej Szkole Morskiej. Po pomyślnie złożonym w 1928 r. egzaminie konkursowym i celem odbycia kandydatki do Szkoły Morskiej w Tczewie został skierowany do rumuńskiego portu Konstancja, gdzie wówczas znajdował się szkolny żaglowy statek „Lwów”. „Lwów” żeglując z przygodami przez bułgarską Warnę, Konstantynopol, Bizertę, poprzez niezwykle wówczas sztormowe Biskaje, Le Havre, Morze Północne i Bałtyckie wrócił do kraju, gdzie kandydaci po egzaminach stali się słuchaczami Szkoły Morskiej w Tczewie.

W roku 1929 Witold odbywał praktykę na „Lwowie” pod dowództwem kpt. ż.w. Konstantego Maciejewicza, a w 1930 r., na „Darze Pomorza”, gdzie wchodził w skład III wachty, której oficerem wachtowym był porucznik żeglugi wielkiej Stanisław Rowiński – „Siaś”.

„Dar Pomorza” wyruszył w swą pierwszą podróż 26 lipca 1930 r. mając na pokładzie 40 kandydatów. Jego pierwszym portem była Antwerpia, gdzie w tym czasie miała miejsce wystawa morska i kolonialna. Kolejnym portem był francuski Le Havre gdzie dodatkowo zaokrętowano 36 nowych kandydatów po egzaminie wstępnym w drugim terminie. Przyjechali statkiem pasażerskim Pologne, pod dowództwem porucznika Jana Starzyckiego. Z Havru „Dar” obrał kurs na Kanał Świętego Jerzego, okrążając wyspę brytyjską i dnia 11 września 1930 r. wszedł do Bergen. W podróż kandydaci wypłynęli z Gdyni w lipcu, w ubraniach letnich i na tych szerokościach we wrześniu mocno zaczęli odczuwać chłody. W Bergen, jak podaje Jerzy Oskar Stefanowski, przeszli „Lekcję demokracji”, gdy król przybył na stadion sportowym rowerem 15 września „Dar” opuścił gościnny Bergen i poprzez Göteborg i Kopenhagę w dniu 30 września zacumował w gdyńskim porcie. Po powrocie do Gdyni podobnie, jak na „Lwowie”, słuchacze musieli rozbroić „Dar”, zakonserwować olinowanie i przygotować statek na leże zimowe. Krótki urlop i 15 października początek zajęć teoretycznych. W kwietniu 1931 r. W. Sawicz złożył egzaminy teoretyczne i został zaokrętowany na „Dar Pomorza” celem odbycia praktyki.

„Dar Pomorza” dnia 10 maja 1931 r., po mszy świętej celebrowanej na pokładzie fregaty, z udziałem Ministra Przemysłu i Handlu Aleksandra Prystora (zmarł w szpitalu więziennym na Butyrkach w Moskwie, data jego śmierci nie została ustalona) i licznych gości, udał się w podróż przez Cherbourg do Nowego Jorku, do którego przybył 9 lipca. Tak bogatego programu pobytu „Dar” nigdy nie miał. 19 lipca po gorącym pożegnaniu przez dziesiątki tysięcy obywateli Nowego Jorku, w tym licznej Polonii, „Dar” obrał kurs na Gdynię gdzie przybył 19 sierpnia 1931 r. Witold wraz z 16 kolegami w czasie tego rejsu pomyślnie złożył praktyczny egzamin i uzyskał dyplom ukończenia Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Komisji przewodniczył dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej komandor dyplomowany Adam Mohuczy, a w skład Komisji wchodził kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz, kpt. ż.w. Mieczysław Rudnicki, por. mar. Antonii Ledóchowski. Witold Sawicz-Korsak podczas praktycznego egzaminu podlegał ocenie z zakresu: samodzielnego prowadzenia wachty morskiej, zakotwiczenia „Daru Pomorza”, przeprowadzenia wykładu z zakresu nawigacji ze słuchaczami pierwszego

kursu nawigacyjnego, opłynięcia statku stojącego na redzie szalupą po żaglami bez użycia steru, jedynie balansując załogą szalupy oraz żaglami (liczył się też czas manewru), opłat portowych.

Dodać należy, że Witold Sawicz-Korsak pragnął dalej studiować na słynnej Superieur Ecole de Commerce w Antwerpii – niestety rząd w 1930 r. roku odwołał wszelkie stypendia na studia zagraniczne.

Po ukończeniu Szkoły Morskiej Witold Sawicz-Korsak wraz z Marianem Bielskim z powodu braku zatrudnienia we flocie przez pewien okres, jak wspomina – „sprzedawaliśmy własnej roboty papierosy - tytoń holenderski szmuglowany – i pracowaliśmy jako talimani licząc skóry, żelazo, tytoń, owoce i drobnice w porcie” („Okólnik” nr 80/1956 s. 11). Krótco pracował w magistracie toruńskim w biurze meldunkowym. W grudniu 1931 r. rozpoczął pracę na statku Żegluga Polskiej S.A. s/s „Katowice” w charakterze młodszego marynarza, kolejno w okresie dwóch lat był marynarzem i starszym marynarzem, a 1933 r. został awansowany na stanowisko II oficera, by w grudniu 1936 awansować na I oficera. W kwietniu 1941 r. zostaje kapitanem statku s/s „Chorzów”. Kolejno pływał na m/s „Lechistanie”, s. s. „Chorzowie” (zaokrętowany dniem 29.05.1941 r. w charakterze kapitana), s/s „Modlin”, s/s „Wilnie” (27.VI.1942-28.VII.1942), s/s „Kraków” (29.VII.1942-13.I.1943), m/s „Oksywie” (20.III.1943-14.IV.1944), s/s „Kolno” i s/s „Kowel”, i z którego, z dniem 30 stycznia 1945 r. wyokrętowany i skierowany do szpitala. Poważna choroba jaką było zapadnięcie prawego płuca, wymagała leczenia w szpitalu przez 9 miesięcy i spowodowała, że stał się niezdolnym do pracy na morzu.

W maju 1941 r. dwa polskie statki, dowodzony przez Witolda Sawicza – Korsaka s/s „Chorzów” i s/s „Puck”, którego kapitanem był Janusz Piekarski, stały w islandzkim porcie Reykjavik. Z inicjatywy W. Korsaka postanowiono uczcić 150 rocznicę uchwalenia w dniu 3 maja 1791 r. na Sejmie Czteroletnim ustawy regulującej ustrój prawny Rzeczypospolitej Obojga Narodów - pierwszą w Europie i drugą na świecie nowoczesną konstytucję. W dniu 3 maja, uroczystość na obu statkach podniesiono bander - gałę. Na uroczystość poproszono pana Hjalti Jonssona konsula Rzeczypospolitej Polskiej, pana Finnogi Kjartanasona wicekonsula RP, admirała Scotta, ministra Geir Zoega, dziennikarzy. Zebranych powitał i przemówił Witold Sawicz-Korsak, a zabierając głos admirał Scott powiedział, „szczęściem jest, że Polska jest w aljansie z Wielką Brytanią w tej wojnie i spodziewa się zwycięstwa”. Inni mówcy podkreślali, że Polska znów będzie niepodległa. Wszyscy mówcy byli zachwyceni uroczystością (źródło: Morounbadid, Sunnudagar 4 mai 1941 – zbiory DD).

W październiku 1945 r. Witold podejmuje pracę w charakterze kierownika wydziałów zaopatrzenia, transportu i administracji w Polskim Czerwonym Krzyżu w Londynie, w lutym 1948 r. przechodzi do pracy w tworzącej się Spółce Rybackiej w Grimsby, jako jej sekretarz, kolejno superintendent, a w listopadzie 1950 r. zostaje dyrektorem firmy. Spółka ta posiadała 5 kutrów typu duńskiego, 2 kutry dalekomorskie zdolne do połowu na bogatych w rybę wodach islandzkich i 3 kutry do połowu na wodach Morza Północnego.

W wieku 74 lat, w kwietniu 1986 r. Witold Sawicz-Korsak przeszedł na pełną emeryturę.

Bronisław Modro, absolwent tczewskiej Szkoły Morskiej 1922 r., długoletni prezes Związku Polskich Oficerów PMH w Londynie, powiernik Funduszu Polskiej Marynarki Handlowej na obczyźnie, w numerze 104/1963 s. 6 „Okólnika”, pisze:



„Rybacy z Grimsby łowią ryby od bardzo dawnych czasów, bo pierwszy dokument rybacki tego portu datuje się z 1201 roku. I łowią je ciągle, coraz więcej. Ale, chociaż Grimsby uważała się zawsze za ważny port rybacki, zaledwie sto lat temu otwarto w nim pierwszy dok rybacki. Od tego czasu znaczenie portu ogromnie wzrosło, a obecnie z dumą twierdzą, zresztą słusznie, że Grimsby jest jednym z pierwszych portów rybackich świata, bo jeżeli inne porty mogą wylądować większą ilość ryb, to gatunek ich, a więc i wartość, jest w Grimsby największa. W 1961 r. wylądowano w tym porcie białej ryby za 11 milionów funtów, a zasięg rybacki jego statków jest wielki, bo przez Morze Północne sięga po Islandię, Morze Barentsa, Wyspy Niedźwiedzie, niejednokrotnie na daleki północny zachód, aż do wybrzeży Grenlandii – 2450 Mm trudnej podróży w jedną stronę, choć normalnie najdalszy zasięg statków Grimsby jest około 2000 Mm”.

Należy dodać, że w okresie międzywojennym Witold przeszedł przeszkolenie wojskowe i otrzymał stopień ppor. rez. piechoty. Dyplom kapitana żeglugi wielkiej otrzymał w Wielkiej Brytanii z dniem 20.09.1940 r.

Witold Sawicz-Korsak był aktywnym członkiem Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie założonego tam w czerwcu 1940 r. Komitetowi Założycielskiemu przewodniczył kpt. ż.w. Michał Leszczyński, na czele zarządu – czyli na stanowisku pierwszego prezesa stał pierwszy mechanik Urban Krzyżanowski pełniąc tę funkcję do 25 października 1941 r. W Rejestrze Członków Związku prowadzonego od momentu jego powstania W. Sawicz figuruje na 46 pozycji. („Okólnik” nr 135/1978 s. 26). We wrześniu 1945 r. Związek powierza Witoldowi Sawicz-Korsak pełnienie społecznej funkcji powiernika Polish Merchant Navy Fund – przez dwie kadencje był jej prezesem.

W latach 12.04.1952- do marca 1957i od 14.04.1962-20.04.63 był prezesem Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, pełnił również okresowo funkcje członka Sądu Koleżeńckiego i członka Komisji Rewizyjnej. Zaangażowany był również w „Grimsby Master Mariners Association”, gdzie pełnił funkcje tzw. „Master” czyli Kapitana Stowarzyszenia, oraz skarbnika. Nadano mu również Honorowe Członkostwo tej organizacji.

Witold Sawicz-Korsak był członkiem i Prezydentem „Koła Byłych Uczniów i Absolwentów Szkoły Morskiej Landywood – Lilford, Anglia 1945-49”. Szkoła ta powstała w oparciu o decyzję z dnia 1 lipca 1944 r. (104-44) ks. Zygmunta Kaczyńskiego ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, powołującą Gimnazjum/Lyceum Morskie. 9 marca 1945 roku minister Zygmunt Kaczyński powołuje Karola Olgerda Borchardta na dyrektora Szkoły Morskiej w Anglii. Uczniowie byli umundurowani, na czapkach nosili napis Państwowa Szkoła Morska, a po uznaniu Rządu Lubelskiego przez mocarstwa zachodnie, część napisu na czapkach „Państwowa” uczniowie zaszyli, a czerwone litery zamienili na złote. Młodzież rekrutowała się z ośrodków dla dzieci z Persji (26), Indii (38), a z Rodezji przybyli do Szkoły Morskiej w umundurowaniu South African Navy (44), Palestyny – z Junackiej Szkoły Kadeckiej (95), Junackiego Gimnazjum Mechanicznego(46), Junackiej Starszej Szkoły Powszechnej

w Barbarze (43), Junackiej Szkoły Mechaniczno- Ogrodniczej(1), Egiptu z Junackiej Szkoły Mechanicznej (41) i jungów zwolnionych z ochotniczego zaciągu do wojska (13), Francji z oddziałów partyzanckich i uciekinierów z przymusowej niemieckiej organizacji Todta (3). Wielu zostało skierowanych z polskich ośrodków w Wielkiej Brytanii.



Historyczny Sztandar Państwowej Szkoły Morskiej – Fundator Społeczeństwo Tczewa, Rok 1930, Przekazany Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni w dniu 8 grudnia 1930 r. Miejsce powstania Tuchola. Materiał i technika: tkanina ryps jedwabny (awers czerwony, rewers kremowy), haft i frędzle z przędzy jedwabnej z opłotem metalowym, drzewce drewniane zakończone metalowym orłem w koronę. Wymiary: wys. 100 cm x 105 cm (sztandar): dł. 16 cm x 14 cm (orzeł wieńczący drzewce). Sztandar znajduje się w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (źródło: Forum dawnego Tczewa s. 14)

Na walnym zebraniu Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie w dniu 24 maja 1959 r. postanowiono przekazać Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni sztandar, ufundowany przez społeczeństwo Tczewa w 1930 r. a wywieziony w 1939 r.

z Polski przez dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Leonarda Możdżeńkiego. Do przekazania sztandaru zostali wytypowani kpt. Stefan Mermon i kpt. Witold Sawicz-Korsak. Sztandar w obecności Szefa Polskiej Misji Morskiej w Londynie M. Gąsiorowskiego został w dniu 22 czerwca 1959 r. w czasie postoju s/v „Dar Pomorza” w Dover, uroczystie przekazany na ręce komendanta kpt. ż.w. Kazimierza Jurkiewicza, a w dniu 14 lipca 1959 r. w Gdyni na ręce podsekretarza stanu Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Morskiej profesora Tadeusza Ocioszyńskiego (1893-1965). W uroczystościach gdyńskich wziął udział pierwszy dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie kmdr ppor. mgr inż. Antoni Garnuszewski i pierwsi absolwenci tczewskiej Szkoły Morskiej mecenas Tadeusz Bykowski, starszy mechanik okrętowy inż. Władysław Milewski (źródło: Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie, „Okólnik” nr 91, lipiec 1959 r. zbiory Daniel Duda).

Do kapitana W. Sawicz-Korsaka zwróciłem się w listach z prośbą o przekazanie starych „Okólników”, oraz informacji o okolicznościach podjęcia decyzji przekazania sztandaru Szkoły Morskiej. Ponadto czy został przekazany „Złoty Krzyż Zasługi”, którym sztandar był udekorowany 8 grudnia 1930 r., czy sporządzono dokument przekazania sztandaru, prosiłem o kopię dokumentu – protokołu z posiedzenia Zarządu Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie z Sekcją Marynarzy o decyzji przekazania sztandaru. Pytałem czy, Mu wiadomo kto wywiózł Sztandar Szkoły Morskiej z Gdyni w 1939 r., z podaniem okoliczności i Jego wrażeniu z momentu przekazania sztandaru na „Darze Pomorza”, oraz czy przypadkiem zna historię złotego zegarka – daru Polskiej Żeglugi Morskiej, i czy wie gdzie mieściła się kabina starszego oficera na Darze Pomorza”, inne. Niestety w liście datowanym 7 lipca 2001 r., napisał:

„W sprawie przekazania sztandaru P.S.M. na ręce komendanta „Daru Pomorza” kpt. ż.w. K. Jurkiewicza to niestety nie mogę pomóc, w tym czasie nie byłem ani prezesem ani członkiem Zarządu. Ówczesny sekretarz Zarządu zwrócił się do mnie bym z tytułu starszeństwa przekazał sztandar P.S.M. komendantowi „Daru Pomorza”.

We wspólnym wysiłku pragnęliśmy wzbogacić zasoby Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku i Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Współpraca ta okazała się pożyteczną. W porozumieniu z dyrektorem Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku postanowiliśmy podjąć kroki o nadaniu Panom Witoldowi Sawicz-Korsakowi, Bolesławowi Pogorzelskiemu, Zbigniewowi Ogrodzińskiemu i Jerzemu Krasieńskiemu - medalu „Przyjaciel Centralnego Muzeum Morskiego”, z odpowiednim dyplomem i tekstem: „Z trudu ludzi morza żyjących w kraju i zagranicą powstało Centralne Muzeum Morskie, które budzi społeczne uznanie i powszechny szacunek w kraju i w wielu zagranicznych Ośrodkach Muzealnych i Kultury.

Medal pamiątkowy niech przypomina Panu ten wielki Morski Ośrodek Kultury materialnej naszego kraju, a zarazem będzie wyrazem wdzięczności dla dokonania Pana” (tekst z propozycji, zbiory DD). Dyplomy podpisali: dyrektor CMM w Gdańsku dr Jerzy Litwin, prezes Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego prof. dr hab. Zygmunt Sójka i prof. Daniel Duda”.

Kpt. ż. w. Witold Sawicz-Korsak za służbę i czyny wojenne został odznaczony i wyróżniony: Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami, Medalem Morskim (czterokrotnie), 1939-1945 Star, Atlantic Star, „War Medal 1939-1945”; został wyróżniony tytułem Honorowego Członka – „Grimsby Master Mariners Association”, „Anglo – Polish – Society Grimsby & District oraz tytuł i godność „Członka Honorowego Koła Byłych Absolwentów Szkoły Morskiej Landywood – Lilford Anglia 1945-1949”.

**ASSOCIATION OF POLISH MERCHANT NAVY OFFICERS IN LONDON
(WITH SEAMEN'S SECTION)**
Telephone: 0 208 741 3129
Affiliated to International Transport Worker's Federation
**ZWIĄZEK POLSKICH OFICERÓW MARYNARKI HANDLOWEJ w LONDYNIE
(z SEKCJĄ MARYNARZY)**
238-246 KING STREET, LONDON W6 0RF

W Pan prof. dr. Daniel Duda
Kpt.ż.w. i Honorowy Prezes
Polskiego Towarzystwa Nautologicznego
w Gdyni

1 grudzień 2001

Wielce Szanowny Panie Profesorze,

Niżej podpisani są ogromnie wzruszeni przyznaniem im Medalu *Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego*, na który zasługuje wiele członków ZPOMH w Londynie, bo bez ich wkładu i bezinteresownym wysiłkiem w okresie ponad szesdziesiąt lat istnienia Związku, to onby nie dotrwał do XXIw. Przyjmujemy to honorowe odznaczenie sobie ale też dla pamięci tych wszystkich kolegów, którzy już odeszli na wieczną wycieczkę.

Na ręce, tak życzliwego nam, profesora i prezesa PTN składamy serdeczne podziękowanie z prośbą o przekazanie Dr. inż. Jerzemu Litwinowi, Dyrektorowi CMM oraz prof dr hab Zygmuntowi Sójka, Prezesa Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego słowa wdzięczności za tak cenny dla nas gest przyznania nam Medalu jako przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku oraz specjalne podziękowanie Panu Profesorowi, który jako Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego jest inicjatorem tego ważnego nam uznania.

Serdecznie dziękujemy

Witold Sawicz-Korsak
kpt.ż.w. Witold Sawicz-Korsak

Bolesław Pogorzelski
Bolesław Pogorzelski
Prezes ZPOMH

Zbigniew Ogrodziński
Zbigniew Ogrodziński
Hon. Sekretarz ZPOMH

Jerzy Krasieński
Jerzy Krasieński
Sekretarz ZPOMH w latach
pięćdziesiątych

Otrzymałem list z podziękowaniem za przyznany medal,
datowany 1 grudnia 2001 r.

BIBLIOGRAFIA:

1. Daniel Duda, Światowy zjazd absolwentów Szkoły Morskiej (14-17.VI.1980). Gdynia 2010.
2. Andrzej Perepeczko, Biała fregata, Wydawnictwo Morskie. Gdańsk 1974.
3. Jerzy Pertek, Druga mała flota, Wydawnictwo Poznańskie. Poznań 1983.
4. Oskar Peszyński, Szkoła Morska – Landywood - Lilford 1945-1949 Anglia. ISBN 0 -9527224-0-2) Fineprint – Nottingham.
5. Witold Sawicz-Korsak Z cyklu: „Wspomnienia” – Rocznik 31. „Okólnik” nr 80/1956.
6. Witold Sawicz-Korsak, Wspomnienie z m/s „Oksywie” „Okólnik” nr 158/1989.
7. Witold Sawicz-Korsak, Moja współpraca ze Związkiem POMH, „Okólnik” nr 162/1990.
8. Witold Sawicz-Korsak, I tak się zaczęła moja kariera morska, „Okólnik” nr 164/1992.
9. Stanisław Kozak, Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II Wojny Światowej 1939-1945. Wyższa Szkoła Morska, Gdynia 1989.
10. Bronisław Modro, Rybacy z Grimsby (koledze Korsakowi poświęcam), „Okólnik” nr 104/1963.
11. Jerzy Oskar Stefanowski, Pierwszy rejs „Daru Pomorza” w roku 1930, „Okólnik” nr 155/1987 r.
12. Wadim Konstanty Taniewski – Elliot, Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945, TPCMM w Gdańsku.

Wykorzystano:

„Okólnik” nr 135/1978, nr 88/1958, nr 155/1987, nr 158/1989, nr162/1990, nr 164/1992, nr 166/1993, nr 167/1993, nr 170/1995 Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie z Sekcją Marynarzy.

Agnieszka Czarnecka
Daniel Duda

Prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit – Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni



Prof. Adam Weintrit jest specjalistą w dyscyplinie naukowej Geodezja i kartografia oraz Transport (obecnie: Inżynieria lądowa i transport), związanym z Uniwersytetem Morskim w Gdyni od 40 lat (student Wydziału Nawigacyjnego 1980-1985, pracownik Wydziału Nawigacyjnego 1985-2020).

Stopień naukowy doktora nauk technicznych uzyskał w 1992 roku uchwałą Rady Wydziału Geodezji

i Kartografii Politechniki Warszawskiej, a w 2004 roku ta sama Rada Naukowa nadała mu stopień naukowy doktora habilitowanego, również w dyscyplinie Geodezja i kartografia. W 2016 roku uzyskał tytuł profesora nauk technicznych.

Jako starszy oficer pływał na „Delmas Bougainville”, „Griffin Aurora”, „Aegean Bulker”, „Aegean Bulker”, „Torm Ceres”, „Santa Rita”, jako II oficer pływał na statkach „Amethyst”, „Seapearl”, jako III oficer pływał na „Bartolomeu Diaz”, „Marian Buczek”, asystentem pokładowym był na statku „Żerań” i „Darze Młodzieży”.

Po ukończeniu studiów podjął pracę w Instytucie Nawigacji Morskiej Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni na stanowisku asystenta, a od 2016 roku jest zatrudniony jako profesor zwyczajny UMG. Od roku 2003 (z przerwą w latach 2017-2019) jest kierownikiem Katedry Nawigacji, a w latach 2008 -2016 był Dziekanem Wydziału Nawigacyjnego.

Jest autorem ponad 300 publikacji o tematyce morskiej, dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, transportu morskiego, nawigacji, w tym 15 pozycji książkowych i monografii naukowych, m.in. wydane w języku angielskim podręcznika „*The Electronic Chart Display and Information System (ECDIS). Operational Handbook*”, zalecanego przez IMO oraz IHO. Pod jego redakcją ukazało się kilkanaście monografii wydanych w prestiżowym wydawnictwie Taylor & Francis Group. Członek wielu komisji, rad i towarzystw naukowych oraz zawodowych w kraju i za granicą, m.in. RIN, NI, IMSF, PNF, PSTT, SKŻW, PTN, PTBN, PTK, SHM RP, MENSA. Za wkład w rozwój nawigacji morskiej uzyskał prestiżowy tytuł FRIN – *Fellow of The Royal Institute of Navigation* (1995) oraz tytuł FNI – *Fellow of the Nautical Institute* (2008). Ekspert Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO, członek delegacji polskich na sesje podkomitetów NAV, STW i NCSR, członek grup roboczych IMO ds. ECDIS, INS/IBS, prezentacji informacji nawigacyjnej, urządzeń radarowych, AtoN AIS oraz e-Navigation, współautor kilkunastu dokumentów prezentowanych na forum IMO, współautor Kursu modelowego IMO 1.27 *Operational Use of ECDIS* oraz Międzynarodowej Konwencji STCW w części dot. symulatorów ECDIS. Jest członkiem (z wyboru) Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk, przewodniczącym Sekcji Transportu Wodnego. Współtwórca i Przewodniczący organizowanej cyklicznie co dwa lata międzynarodowej konferencji naukowej „TransNav”, redaktor naczelny (Editor-in-Chief) wydawanego od 2007 roku w języku angielskim kwartalnika „*TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*”, Associate Editor „*The Journal of Navigation*”, Editor-in-Chief „*The Journal of*

International Maritime Safety and Environment Affairs” (JIMSEA), Member of Editorial Committee „*The Archives of Transport*” oraz „*WMU Journal of Maritime Affairs*”.

Wypromował dwóch doktorów, a obecnie opiekuje się kolejnym doktorantem. Był uczestnikiem oraz kierował realizacją wielu projektów naukowo-badawczych krajowych i zagranicznych finansowanych m.in. przez NCN, NCBR (dawniej KBN, MN i SW), UE, IAMU i Nippon Foundation. Był recenzentem w 10 przewodach doktorskich (AMW, PW, PG, AMS, UMG, U i T) oraz w 9 przewodach i postępowaniach habilitacyjnych (AGH, PW, UTH, UMG), a także wielu książek, skryptów i kilkuset artykułów naukowych. Jest członkiem redakcji i rad programowych wielu czasopism specjalistycznych oraz komitetów naukowych konferencji krajowych i międzynarodowych.

W uznaniu oryginalnych osiągnięć naukowych został wyróżniony 18-krotnie Nagrodą Rektora oraz dwukrotnie otrzymał nagrodę Ministra. Został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Brązowym, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi, Srebrnym Medalem za Długoletnią Służbę, Medalem Komisji Edukacji Narodowej, Brązowym Medalem „Za zasługi dla obronności kraju”, Złotym Krzyżem Honorowym Związku Piłsudczyków Rzeczypospolitej Polskiej oraz Brązową Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”.

W czasie trwania jego dwóch kadencji dziekańskich (2008-2016) Wydział Nawigacyjny uzyskał uprawnienia do nadawania stopnia doktora nauk technicznych w dyscyplinie Transport, przygotowane i złożone zostały wnioski o nadanie wydziałowi uprawnień do nadawania stopnia doktora habilitowanego nauk technicznych w dyscyplinie Transport oraz do nadawania stopnia doktora nauk technicznych w dyscyplinie Geodezja i kartografia. Z jego inicjatywy zostały uruchomione pierwsze na wydziale studia podyplomowe, zrealizowane zostały dwa duże projekty rozbudowy infrastruktury dydaktycznej Wydziału finansowane z funduszy Unii Europejskiej: modernizacji Planetarium oraz przebudowy przyziemia i sali gimnastycznej w aulę – *Auditorium Maximum*, dokończono remont elewacji budynku Wydziału, wprowadzono dwustopniowy system kształcenia na kierunku Nawigacja oraz Transport, uruchomiono nowe specjalności na studiach drugiego stopnia, uruchomiono na Wydziale pierwsze studia podyplomowe, wprowadzono KRK (Krajowe Ramy Kwalifikacji), przywrócono rejs kandydacki na „Darze Młodzieży” na kierunku Nawigacja, uruchomiono na Wydziale czytelnię oraz punkt gastronomiczny, nawiązano bliską współpracę z Shanghai Maritime University (regularna wymiana studentów), przygotowano i złożono wniosek projektu RIDAM, w ramach którego uruchomiono kilka nowych laboratoriów na Wydziale, w tym nowoczesny symulator nawigacyjny *Full Mission Bridge K-Sim* firmy Kongsberg, zorganizowano na Wydziale kilka dużych konferencji międzynarodowych: TranNav 2009, 2011, 2013, 2015, 2017, IAMU AGA 12, SSARS 2009-2014, rozpoczęło działalność kilka nowych kół naukowych (w 2010 r. Koło Naukowe „Nawigator”, którego jest twórcą i opiekunem naukowym, zostało wyróżnione prestiżową Nagrodą Czerwonej Róży dla najlepszego studenckiego koła naukowego na Wybrzeżu), zrealizowano kilkanaście dużych projektów badawczych, podniesiono rangę wydawnictw publikowanych przez Wydział (aż pięć wydawnictw znalazło się na liście czasopism punktowanych MNiSW, co było ewenementem w skali kraju). Dzisiaj na tej liście jest kwartalnik TransNav, indeksowany m.in. w bazie danych Web of Science i Scopus.

Obrona pracy doktorskiej w czasie pandemii

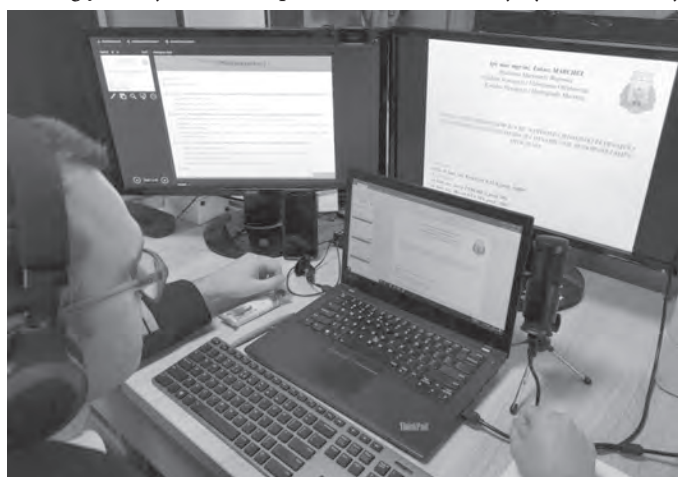


Dnia 21.12.2020 r. odbyła się publiczna obrona pracy doktorskiej kpt. mar. Łukasza Marchela. Temat pracy doktorskiej brzmiał w sposób następujący: „Wyznaczanie parametrów ruchu nawodnej jednostki pływającej na podstawie analizy informacji z dynamicznie budowanej mapy otoczenia”. Promotorem pracy był kmr dr hab. inż. Krzysztof Naus, zaś recenzentami dr hab. inż. Jerzy Pyrchla z PG oraz dr hab. inż. Maciej Gućma z AMS.

Obrona była dość nietypowa ponieważ ze względu na sytuację epidemiczną w kraju odbywała się w formie bezkontaktowej. Doktorant przeprowadził autoprezentację wyników pracy w oparciu o informatyczne środki wizyjne tj. platformę MS Teams.

Praca doktorska Pana kapitana dotyczyła nowoczesnych systemów pozycjonowania jednostki pływającej w oparciu o laserowy system pomiarowy – LiDAR. Autor założył w hipotezie naukowej, że istnieją odpowiednie sposoby przetwarzania danych mapowych tak aby w ramach ich przetwarzania uzyskane wyniki pomiarów parametrów ruchu jednostki pływającej były dokładniejsze od wyznaczanych standardowymi urządzeniami nawigacyjnymi. Przeprowadzone badania oraz praca nad algorytmami przetwarzania pozwoliły na potwierdzenia założonych hipotez oraz wypracowanie interesujących wniosków.

Praca Pana kapitana wskazuje na niezmienny trend ciągłego poszukiwania nowocześniejszych sposobów na nawigację statków. Przez zastosowanie nietypowych rozwiązań urządzenia nawigacyjne mogą funkcjonować w sposób coraz dokładniejszy oraz bardziej



niezawodny. Wskazuje się również na coraz większe uniezależnienie się procesów nawigacji od człowieka. Można przez to rozumieć, że w nieodległym czasie, jeśli taka tendencja się utrzyma, po morzach będą poruszać się jednostki zupełnie autonomiczne, a przez to uniezależnione od wpływu błędów ludzkich. Może to skutkować zmniejszeniem się liczby wypadków morskich a za razem nie należy się obawiać zmniejszenia potrzeby na zatrudnienie marynarzy. Można się spodziewać, że to właśnie na ich barkach będzie powierzona funkcja kontroli nad takimi systemami.

Doktorant kpt. mar. mgr. inż. Łukasz Marchel urodził się 4 grudnia 1990 r. w Elku. W roku 2009 rozpoczął studia wojskowe w Akademii Marynarki Wojennej na kierunku nawigacja (specjalność eksploatacja nawigacyjnych systemów pokładowych). Jego ówczesne zainteresowania naukowe były związane z nowoczesnymi technikami nawigacji w tym techniką SLAM, co odzwierciedlała temat pracy magisterskiej doktoranta nt. „Pozycjonowanie względne jednostki pływającej w porcie metodą SLAM” obronionej w 2014 r. Po ukończeniu studiów doktorant rozpoczął zawodową służbę wojskową na okręcie ORP „Wigry” zajmując stanowisko dowódcy działu nawigacyjnego. W następnym roku uzyskał uprawnienia do samodzielnej wachty morskiej. W 2016r. został skierowany do służby w Akademii Marynarki Wojennej do Zakładu Urządzeń Nawigacyjnych w Instytucie Nawigacji i Hydrografii Morskiej na stanowisko dydaktyczne – instruktor. Po dwóch latach. został skierowany na stanowisko dydaktyczno-naukowe – asystent. W swojej karierze akademickiej prowadził zajęcia ze studentami cywilnymi oraz wojskowymi z przedmiotów: nawigacja, systemy informacji przestrzennej, geoinformatyka, ECDiS, urządzenia nawigacyjne, manewrowanie zarówno w języku polskim jak i angielskim.

Całościowy dorobek naukowy i publikacyjny mgr inż. Łukasza MARCHELA obejmuje łącznie 10 recenzowanych publikacji naukowych, w tym: 7 artykułów z wykazu czasopism naukowych MNiSW, 1 publikację w recenzowanych materiałach konferencji międzynarodowych oraz 2 artykuły w pozostałych czasopismach naukowych. Większość artykułów zostało przez doktoranta opublikowanych w latach 2019-2020. Publikacje ukazały się w czasopismach Journal of Navigation, Sensors, Energies, Applied Sciences oraz Journal of Coastal Research. Prace są związane z tematyką nowoczesnych technik pozycjonowania jednostek pływających, fuzji danych nawigacyjnych oraz wykorzystania bezałogowych pojazdów pływających.

MAREK GRZYBOWSKI

„Prawo morskie dla zrównoważonej żeglugi”. IX Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego

Żegluga przyjazna dla człowieka i środowiska, coraz bardziej bezpieczna i inteligentna, a w perspektywie bezzałogowa – to tematy wiodące IX Ogólnopolskiej Konferencji Prawa Morskiego zorganizowanej przez Katedrę Prawa Morskiego Wydziału Prawa i Administracji UG oraz Europejskie Stowarzyszenie Studentów Prawa ELSA Gdańsk. 21 i 22 kwietnia 2021 r. naukowcy, przedstawiciele biznesu i administracji zebrali się na konferencji prowadzonej przez Internet pod wiodącym tytułem „Prawo morskie dla zrównoważonej żeglugi”.

Zrównoważona żegluga jest przedmiotem dyskusji i analizy prowadzonej przez przedstawicieli różnych dyscyplin, a „Prawo morskie dla zrównoważonej żeglugi” jest poświęcone zagadnieniom, które mają istotne znaczenie dla rozwoju prawa morskiego ukierunkowanego na zrównoważoną żeglugę – uzasadniali zorganizowanie konferencji prof. Dorota Pyć, kierownik Katedry Prawa Morskiego oraz Jakub Puskarski, Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego Ogólnopolskiej Konferencji Prawa Morskiego.

DEBATA MŁODYCH NAUKOWCÓW

Konferencja tradycyjnie rozpoczęła się dzień wcześniej, 21 kwietnia, debatą młodych naukowców do której zgłoszono bardzo i istotne tematy jak np. **Regulacja prawna morskich statków autonomicznych a pozycja kapitana w rozumieniu Kodeksu Morskiego** (Filip Krokos, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu), **Statki autonomiczne, czyli sztuczna inteligencja w żegludze morskiej – zagadnienia prawne** (Patrycja Łukasiewicz, Uniwersytet Gdański, PwC), czy **Morskie planowanie przestrzenne i podejście ekosystemowe w zrównoważonym rozwoju polskich portów morskich** (Filip Walczak) oraz **Zrównoważona żegluga arktyczna – obecny stan prawny oraz perspektywy rozwoju systemu** (Borys Sadowski, Uniwersytet Warszawski).

ZRÓWNOWAŻONA ŻEGLUGA DLA ZRÓWNOWAŻONEJ PLANETY

Tematyka konferencji wpisuje się w strategię IMO zgłoszoną w czasie Światowego Dnia Morza 2020 – „Zrównoważona żegluga dla zrównoważonej planety”. „Transport morski i gospodarka morską będą osią żywienia gospodarczego i przyszłego zrównoważonego wzrostu w długim okresie” – stwierdził Kitack Lim, Sekretarz Generalny IMO z okazji Światowego Dnia Morza 2020, odnosząc się do działania żeglugi pod presją globalnej pandemii Covid-19 podkreślił, że „Zrównoważona żegluga dla zrównoważonej planety” to temat, który nie może być bardziej aktualny teraz i przez następne lata”, zaznaczając na jednym ze spotkań, że „marynarze nie powinni być ofiarami ubocznymi tej pandemii”.

Dobrze więc się stało, że wprowadzeniem do gdańskiej konferencji była prezentacja działań na rzecz zrównoważonej żeglugi w pracach Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Przedstawiła je w obszernej prezentacji dr Dorota Lost-Siemieńska, Kierowniczka Działu Prawnego IMO. O zmianach w technologii napędów statków i poszukiwaniu rozwiązań zmniejszających emisję substancji szkodliwych mówił posługując się licznymi przykładami prof. Ernest Czermański z Wydziału Ekonomicznego UG. Na inny aspekt zagadnienia ochrony środowiska zwróciła dr Magdalena Adamowicz. Przedmiotem jej prezentacji był rozwój portów i terminali przyjaznych dla otoczenia. W kolejnych wystąpieniach zwrócono m.in. uwagę na problematykę ubezpieczeń (Marek

Lewandowski, TUR Warta) oraz zagadnienie złomowania statków (adw. dr Dominika Wetoszka, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni, Pomorska Izba Adwokacka w Gdańsku). Warto w tym miejscu zauważyć, że recykling statków wciąż w znacznym stopniu różni się z postulatem ochrony środowiska. Złomowanie statków na azjatyckich plażach wciąż nie jest przyjazne ani dla środowiska, ani dla człowieka, alarmuje od lat organizacja ekologiczna NGO Shipbreaking Platform.

ŻEGLUGA STATKAMI AUTONOMICZNYMI

W kolejnej sesji przedmiotem rozważań był inteligentna żegluga morska. Rozpoczął ją mocnym akcentem Inacio Golebski z DNV, który przedstawił różne aspekty wprowadzenia do eksploatacji statku bezzałogowego. Uczestnicy konferencji zostali zapoznani z koncepcją DNV GL zeroemisyjnego kontenerowca DNV GL „ReVolt” dla żeglugi bliskiego zasięgu. Na przykładzie statku MV Yara Birkeland omówiono natomiast jak tego typu koncepcja jest wcielana w życie. MV Yara Birkeland to bezemisyjny i perspektywnie bezzałogowy kontenerowiec 120 TEU zbudowany w stoczni rumuńskiej Vard Braila, a wyposażony przez norweską stocznnię Vard.

„Statek będzie początkowo pływał z dwuosobową załogą między 3 portami norweskimi” – mówił Inacio Golebski. To obecnie pierwszy bezzałogowy zeroemisyjny statek towarowy z napędem elektrycznym, automatycznie cumujący przy nabrzeżu. Co ważne, również załadunek i rozładunek w portach Larvik, Brevik i Heroya będzie odbywał się automatycznie za pomocą elektrycznych suwnic. „Statek będzie sterowany z lądowego centrum operacyjnego” – wyjaśniał Golebski.

Wprowadzenie statków bezzałogowych to wyzwanie dla prawników. W IMO wciąż dyskutuje się jak rozwiązać problem odpowiedzialności w przypadku nieprzewidzianego zdarzenia spowodowanego przez statek autonomiczny. Na te aspekty zwróciły uwagę dr Zuzanna Peplowska-Dąbrowska (Wydział Prawa i Administracji UMK) oraz Karolina Sypion-Babś (Polski Rejestr Statków). Wciąż trwają rozważania ale brak konkretnych rozwiązań prawnych.

Opracowanie ram prawnych i regulacji pozwalających na eksploatację autonomicznych statków towarowych to wciąż wyzwanie dla prawników, towarzystw klasyfikacyjnych, firm ubezpieczeniowych, Port State Control, a także nastawionych na innowacje portów. I właśnie innowacjom w terminalu kontenerowym poświęcona była prezentacja przygotowana przez Karola Moszyka z DCT Gdańsk. Rozrastający się dynamicznie terminal wprowadził systemy monitoringu, które usprawniły ruch pojazdów przywożących i wywożących kontenery oraz zarządzanie kontenerami wewnątrz terminalu. Obsługujący 2 serwisy oceaniczne DCT Gdańsk 35% kontenerów przywozi lub odwozi w ruchu lądowym transportem kolejowym. Miesięcznie obsługiwanych jest tu ponad 500 pociągów intermodalnych. Stąd również duży nacisk na rozwój bocznic kolejowej.

CYBERATAKI I INNE ZAGROŻENIE W TRANSPORCIE MORSKIM

Uczestnicy kolejnej sesji skupili się na bezpieczeństwie żeglugi morskiej. Otwierając finalną sesję konferencji Marek Grzybowski (Bałtycki Klaster Morski, Polskie Towarzystwo Nautologiczne) zwrócił uwagę, że zagrożenie załamaniem działania infrastruktury

IT i koncentracją operatorów ICT, obniżeniem jakości sieci informatycznych, radykalne zmiany klimatyczne, utrata różnorodności biologicznej i szkody w środowisku naturalnym człowieka to ryzyka wyeksponowane wśród innych istotnych zagrożeń dla światowej gospodarki, które zostały zidentyfikowane w niedawno opublikowanym World Economic Forum Global Risk Report 2021.

Problematykę bezpieczeństwa cybernetycznego szeroko omówili Adam Niklewski z DNV oraz prof. Wojciech Wiewiórowski z Wydziału Prawa i Administracji UG. Z obu wypowiedzi wynika jeden istotny wniosek: żegluga będzie rozwijała się w pełnej symbiozie z cyberświatem i będzie nieustannie narażona na cyberataki. W podobnej sytuacji znajdują się również inni użytkownicy oceanów, jak np. operatorzy platform wiertniczych, terminali itd. Transport morski i porty, operatorzy offshore i urzędy morskie „nie unikną ataków ransomware, oprogramowania wymuszającego okup” – twierdzi prof. Wojciech Wiewiórowski i na dowód podał szereg przykładów.

Inny aspekt bezpieczeństwa poruszył dr inż. Krzysztof Kołwzan (Polski Rejestr Statków), który zwrócił uwagę na efektywność energetyczną statku. W swojej prezentacji przytoczył szereg działań IMO, które w trosce o środowisko stara się regulacjami wymusić na operatorach statków działania, których celem jest zmniejszenie emisji GHG. „Cel strategiczny to redukcja gazów cieplarnianych przez żeglugę do 2050 r. co najmniej o 50% w stosunku do poziomu z 2008 r. oraz całkowite wyeliminowanie GHG z żeglugi międzynarodowej w XXI wieku” – informuje dr Kołwzan wskazując na zagrożenia i potencjalne możliwości. Wśród zagrożeń wymienia m.in. wzrost kosztów transportu morskiego. Wśród nowych możliwości zwraca natomiast uwagę na rozwój nowych technologii i uży-

skania przewagi konkurencyjnej przez stocznie, projektantów oraz producentów wyposażenia.

STATEK BEZ ZAŁOGI A PRAWO PRACY

Znakomitym podsumowaniem tej części konferencji było ostatnie wystąpienie tego panelu. „Statek bez kapitana i załogi – o zmianach na horyzoncie morskiego prawa pracy?” – podjął się odpowiedzi na to przewrotne pytanie dr kpt. ż. w. Cezary Łuczywek z Green Management. No bo skoro statek bez załogi, to czy można rozważać problematykę prawa pracy? O prawach marynarzy i w ogóle załóg zaczęto mówić dosyć późno, a pierwsze konwencje powstały dopiero w latach 20. ubiegłego wieku. A jakie będą skutki, gdy na morza wypłyną statki autonomiczne? „Nie będą miały zastosowania niektóre konwencje, jak STCW, SALVAGE, SOLAS, MLC, UNCLOS” – wymienia dr Łuczywek. Ale to nie wszystko. Jeśli żegluga statkami bezzałogowymi stanie się faktem rację bytu stracą agencje zatrudniające marynarzy i działy załogowe u operatorów, nie będą potrzebne firmy zaopatrujące statki w żywność i środki zaopatrzenia dla załóg. Również zmniejszy się popyt na pracę niektórych specjalistów urzędów morskich i wykładowców w szkołach morskich. Rację bytu stracą związki zawodowe marynarzy.

Jeszcze w latach 80. Nawet na niewielkich statkach załogi liczyły ponad 30. osób. Dziś na 400-metrowych mega kontenerowcach, dużych zbiornikowcach jest ich około 20. Na MV Yara Birkeland wystarczą 2 osoby do prowadzenia jednostki. Statki autonomiczne to przyszłość dla nas wciąż daleka. Ale dla wielu marynarzy i pracowników offshore, którzy w 3. dekadzie XXI wieku rozpoczynają pracę na morzu, to być może przyszłość niezbyt daleka, bliższa niż się wydaje.

MAREK GRZYBOWSKI

InterMarE – międzynarodowe targi w sieci, bez granic i barier

Targi InterMarE South Baltic Maritime Economy Exhibition to trzydniowe spotkanie morskiego biznesu. Targi odwiedziło kilkuset przedstawicieli biznesu i polityki, administracji i naukowców, przedstawicieli wojska i środowiska cywilnego zainteresowanego gospodarką morską.

Targom towarzyszyły konferencje GreenMarE, NatCon, SeaTech oraz liczne tematyczne webinary organizowane przez wystawców. Co stanowiło dodatkową atrakcję i istotnie wzbogaciło imprezę o spotkania specjalistów z różnych obszarów przemysłów morskich i regionów świata. Na targach InterMarE swoje stanowisko miał również portal www.gospodarkamorska.pl.

TARGI W INTERNECIE

Międzynarodowe Targi Gdańskie dzięki InterMarE zaistniały w wirtualnym świecie z realną i ciekawą imprezą. Przez sieć internetową dotarło tu kilkaset osób z całego świata. Mimo bałtyckiego kontekstu, targi i towarzyszące im imprezy nie miały lokalnego charakteru. Aktywność wystawców dodała targom kolorytu i sprawiła, że targami zainteresowali się odwiedzający z różnych zakątków świata. Wszak internet nie zna granic. I na targi docierali nawet odwiedzający z innych stref czasowych. Świetnym pomysłem było tworzenie grup stanowisk wyodrębnionych na planie całych targów. Znakomitą inicjatywą było również wyeksponowanie aktywności webinarowej wystawców. Z doświadczenia wystawcy wiem, że tak jak „duże” konferencje, również te „minikonferencje” cieszyły się dużym zainteresowaniem. Odwiedzający przychodzili na wirtualne stoisko zainteresowani nawet jedną konkretną prezentacją lub produktem.

Targi InterMarE South Baltic i Balt Military Expo to pierwsze wydarzenia organizowane przez Międzynarodowe Targi Gdańskie w wersji online. Doświadczony, w organizowaniu realnych wydarzeń zespół pracowników MTG mógł mieć obawy jak przebiegać będą targi w zupełnie nowych realiach. – *Przygotowywaliśmy się ponad rok, przyglądaliśmy się jak to wychodzi innym, uwierzyliśmy, że można i udało się* – wypowiedział się Andrzej Bojanowski, Prezes Międzynarodowych Targów Gdańskich SA. na łamach www.gospodarkimorska.pl.

Z informacji organizatora wynika, że udział w targach wzięło 220 wystawców oraz prawie 800 odwiedzających. Stoiska zostały wyświetlone 3228 razy. Uczestnicy odbyli około 170 spotkań biznesowych w strefie Matchmakingu. W konferencjach on line wzięło udział około 1500 osób. W NatCon zarejestrowało się 532 osób, na GreenMarE zgłosiło się 447 osób, a w konferencji Sea.Tech wzięło udział 450 uczestników. Prezentacje firm na scenie głównej targów obejrzało 357 osób. Po pierwszym dniu średni czas ciągłego przebywania na sesji 44 min, co świadczy o ciekawej tematyce, dostosowanej do potrzeb i zainteresowań odbiorców. Za aktywność działań promocyjnych na stoisku w czasie targów InterMarE South Baltic nagrodę kompas elektroniczny otrzymał Baltic Sea i Space Cluster, a pani Małgorzata z firmy Atlantic Contract za aktywność biznesową w strefie Matchmakingu InterMarE otrzymała nagrodę kamerę elektroniczną.

PROJEKT INTERMARE SOUTH BALTIC

Targi InterMarE South Baltic to finalny efekt realizowanego od 2017 r. projektu „Internationalization of South Baltic maritime economy” w którym uczestniczą partnerzy z Polski, Szwecji,

Litwy, Niemiec i Szwecji. Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny jest merytorycznym partnerem wspierającym Międzynarodowe Targi Gdańskie, lidera projektu. Klaster wspierał Targi w tej inicjatywie jeszcze na etapie pisania projektu i zgłoszenia go do konkursu. Priorytetowym celem projektu jest „Wzmocnienie międzynarodowej aktywności i potencjału innowacyjnego niebieskiej i zielonej gospodarki Południowego Bałtyku”. Celem szczegółowym jest natomiast: „Zwiększenie obecności MŚP z niebieskiego i zielonego sektora z obszaru Południowego Bałtyku na rynkach międzynarodowych poprzez wspólne działania transgraniczne”.

W te działania zaangażował się mocno Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny (na rynku międzynarodowym znany jako BSSC - Baltic Sea and Space Cluster). Klaster swoją aktywność skoncentrował na pozycjonowaniu polskich działań biznesowych i naukowych w zakresie innowacji przemysłów morskich i kosmicznych na rynkach międzynarodowych. W ostatnich latach Klaster przekształcił się z organizacji otoczenia biznesu w HUB projektów skoncentrowanych na transferze wiedzy i kreowanie innowacji, integrację technologii ICT, kosmicznych i morskich. W przypadku projektu InterMarE South Baltic w rozwoju morskiego biznesu istotną rolę odgrywa baza danych i sieć gospodarki morskiej dostępnej pod adresem: <https://db.intermare-southbaltic.eu/>. Jest to interaktywne narzędzie służące do wymiany i współpracy sieciowej firm zarejestrowanych na platformie z klientami zewnętrznymi poszukującymi potencjalnych partnerów w regionie Południowego Bałtyku.

SPOTKANIA BIZNESU I NAUKOWCÓW

Właśnie tą siecią i udziałem w targach InterMarE zainteresowali się partnerzy projektów GALATEA i ZEVinnovation w których klaster BSSC jest partnerem. A trzeba podkreślić, że klastry działające w projekcie GALATEA (3,7 mln euro) skupiają kilkaset firm z branży morskiej, informatycznej, lotniczej, kosmicznej i dronowej z Francji, Hiszpanii, Rumunii i Grecji. Natomiast uczestnicy projektu ZEVinnovation (1,4 mln euro) integrują wspólne działania eksperckie, naukowe, projektowe i biznesowe z Chorwacji, Norwegii i Polski.

Dlatego na stanowisku Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego zorganizowano 3 dni poświęcone innowacjom. BSSC Galatea Innovation Day koncentrował się na transferze wiedzy i określeniu wspólnego potencjału Kłastrów uczestniczących w projekcie GALATEA w kreowaniu innowacji w formacie międzynarodowym. Istotą projektu realizowanego w ramach HORYZONTU 2020 zaprezentowała Clémence Le Corff, z silnego francuskiego klastra morskiego Pôle Mer Méditerranée - Toulon Var Technologies (Francja), a zasady pozyskiwania środków na innowacje w przemyśle morskich omówił Diego Carballo, z najsilniejszego w Europie klastra lotniczego i dronowego Aerospace Valley (Francja). W ciekawych wystąpieniach potencjał i osiągnięcia swoich kłastrów omówili przedstawiciele kłastrów z Hiszpanii: Leire Balzategui z MLC-ITS (Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi), Aitor Corchero Rodriguez z EURECAT oraz Sergi Comte z CWP (Catalan Water Partnership). O zastosowaniu technologii cyfrowych w przemyśle morskich mówili Andrei Kelemen z rumuńskiego klastra informatycznego CLUJIT (Asociația Cluj IT) oraz Christina Garoufalia z greckiego hubu kłastrów Corallia Clusters Initiative/Research Center Athena. Marek Grzybowski poinformował o dzia-

MATERIAŁY

łaniu Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego jako hubu projektów innowacyjnych.

STATKI ZEROEMISYJNE I NOWE STANDARDY

W czasie BSSC ZEVinnovation Day o istotę kreowania potencjału innowacyjnego i tworzenia hubu w celu produkcji statków zeroemisyjnych (Zero Emission Vessel) na rynki Unii Europejskiej szeroko omówił Boric Cosic z Chorwacji, dyrektor Center of Technology Transfer. Imponujący potencjał edukacyjny i badawczy nowego wydziału Politechniki Gdańskiej przedstawił prof. Mariusz Deja, prodziekan Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa. Projekty naukowe i kół studenckich związane z budową statków elektrycznych zaprezentował prof. Wojciech Litwin, dyrektor Instytutu Oceanotechniki i Okrętownictwa, informując o licznych nagrodach uzyskanych na międzynarodowych konkursach i regatach łodzi z napędem elektrycznym.

Ciekawą dyskusję uczestników webinaru wywołała prezentacja na temat standaryzacji w działalności innowacyjnej. Wieloaspektowy charakter tego zagadnienia przedstawiła Emma Blake Norwegii, Dyrektor Konnexus. Nawiązując do tej prezentacji i prezentacji dyrektora Cosica, prof. Edmund Wittbrodt stwierdził, że jest to płaszczyzna prowadzenia badań w ramach wspólnego projektu uczelni z Chorwacji, Norwegii i Politechniki Gdańskiej. Marek Grzybowski poparł inicjatywę prof. Wittbrodta podkreślając, że klastry morskie z Polski, Norwegii i Chorwacji mogą stanowić znakomitą platformę współpracy nauki z biznesem w zakresie standaryzacji innowacyjnych projektów. W trzecim dniu targów Klastrer zorganizował BSSC Innovation Day, w czasie którego zaprezentowano innowacyjne rozwiązania i aktywności członków Bałtyckiego Klastra Morskiego. Ten dzień cieszył się szczególnym zainteresowaniem przedstawicieli z Norwegii.

MAREK GRZYBOWSKI

Konferencja na temat współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego

Na konferencji projektu Umbrella 2.0. ustalono, że społeczności Regionu Morza Bałtyckiego intensywniej niż dotąd będą w najbliższej dekadzie działać wspólnie na rzecz zrównoważonego rozwoju. Takie cele i zdania wyznacza „Baltic 2030 Action Plan”.

Lokalne samorządy i organizacje otoczenia biznesu, które chcą się zaangażować we wspólne przedsięwzięcia będą działały pod parasolem wsparcia partnerów projektu Umbrella 2.0. Tak więc rozwój regionów i miast, a także żegluga i portów, morskiej energetyki wiatrowej, wydobywania ropy i gazu, rozwój turystyki morskiej i rybołówstwa, budowy i remontu statków, edukacji i badań naukowych oraz innych aktywności w regionie Morza Bałtyckiego będzie rozwijał się pod presją dążenia do rozwoju zrównoważonego, a więc przyjaznego bałtyckiej społeczności i środowisku.

Partnerzy projektu Umbrella 2.0 zorganizowali spotkanie mające na celu dyskusję nad najważniejszymi tematami związanymi z rozwojem zrównoważonym w krajach położonych wokół Morza Bałtyckiego. 27 kwietnia br. uczestnicy wirtualnej konferencji mieli możliwość zapoznać się z działalnością kilku organizacji działających w regionie Morza Bałtyckiego na rzecz wspólnego rozwoju oraz przedyskutować płaszczyzny i możliwości współpracy. O potrzebie tego spotkania świadczy fakt, że już od początku konferencji, jej uczestnicy byli aktywni na czacie, wymieniali się informacjami i zachęcali do współpracy. Spotkanie sprawnie prowadziła Krystyna Wróblewska, dyrektor Departamentu Współpracy Zagranicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

WSPARCIE FINANSOWE I MERYTORYCZNE DLA POCZĄTKUJĄCYCH

W wirtualnym spotkaniu wzięli udział przedstawiciele samorządów, organizacji otoczenia biznesu i instytucji zainteresowanych rozwojem współpracy międzynarodowej między społecznościami państw bałtyckich. „To pierwsze wydarzenie mające na celu podniesienie świadomości na temat aktualnych „gorących tematów w regionie Morza Bałtyckiego” – mówiła Magda Leszczyna-Rzucidło, lider projektu, Dyrektor International Permanent Secretariat Euroregion Baltic. Poinformowała, że głównym celem projektu jest rozwój wiedzy, wzajemnego zrozumienia swoich potrzeb i kreowania umiejętności współdziałania w formie efektywnego partnerstwa w regionie Morza Bałtyckiego. Dlatego projekt jest adresowany do lokalnych społeczności i samorządów oraz innych małych organizacji, które uczą się dopiero realizacji projektów międzynarodowych oraz chcą nabrać doświadczenia pracy w zespołach składających się z przedstawicieli różnych kultur i środowisk.

Wsparcie otrzymają szczególnie te osoby, które dopiero włączają się w działania realizowane w ramach Programu Południowy Bałtyk, a wcześniej nie były zaangażowane w projekty wykonywane w ramach sieci współpracy transgranicznej – wyjaśnia Leszczyna-Rzucidło. Do skorzystania z narzędzi programu Umbrella 2.0 zapraszane są organizacje zainteresowane przełamywaniem barier i tworzeniem wspólnej tożsamości Południowego Bałtyku. Projekt realizuje 3 partnerów o dużym doświadczeniu w inicjowaniu i rozwoju przedsięwzięć integracyjnych: Euroregion Bałtyk (ERB - Euroregion Baltic), Związek Miast Bałtyckich (UBC - Union of the Baltic Cities) oraz Organizacja Współpracy Państw Bałtyckich (BSSSC - Baltic Sea States Sub-regional Cooperation).

25 LAT EUROREGIONU BAŁTYK

„Euroregion Bałtyk działa od 1998 r i stanowi silną sieć partnerską społeczności lokalnych południowego Bałtyku” – mówiła Johanna Rönn, reprezentująca ERB Presidency w 2021, którą sprawuje obecnie Region Blekinge. W skład tej aktywnej organizacji wchodzi Warmia, Mazury i Pomorze, regiony Blekinge, Kalmar, Kronoberg ze Szwecji, region Kłajpedy, Bornholm i Obwód Kaliningradzki oraz Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Bałtyk i Stowarzyszenie Władz Lokalnych Skane. Wraz z dynamicznym rozwojem aktywności członków ERB, już po kilku latach istniała konieczność instytucjonalizacji działań.

W celu usprawnienia koordynacji wspólnych przedsięwzięć w 2004 r. powstał Międzynarodowy Stały Sekretariat, który działa jako częściowo niezależna jednostka. Sekretariat prowadzony jest przez Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Bałtyk, w którym jest 38 gmin z województw Warmińsko-Mazurskiego oraz Pomorskiego. Prezydencja ERB zmienia się co roku, a Zarząd ERB składa się z 9 członków, reprezentantów każdego z 9 regionów oraz Rady Młodych. „Euroregion Bałtyk koncentruje się w tej chwili na trzech rodzajach aktywności, Radzie Młodych, ERB Water Core Group oraz Mobility Core Group” – informuje Johanna Rönn.

Jednym z głównych priorytetów ERB jest wdrażanie inteligentnych rozwiązań na rzecz działań, których efektem jest zielony i niebieski wzrost. Kolejnym wspólnym obszarem pracy jest dostępność transportowa. Te rozwiązania regiony skupione w ERB realizowały w ramach flagowego projektu Interreg Południowy Bałtyk i EUSBSR Interconnect. Interconnect koncentrował aktywność miast, gmin i regionów Południowego Bałtyku na procesach sprzyjających rozwojowi transportu publicznego, także w wymiarze transgranicznym. W grudniu 2020 r. postanowiono kontynuować dobre doświadczenia związane z rozwojem dostępności transportowej i powołano zespół zadaniowy – Mobility Core Group. W skład zespołu wchodzi partnerzy z projektu Interconnect, a także osoby kontaktowe z miast i gmin oraz eksperci z organizacji członkowskich ERB. Inicjatorem kontynuacji dalszej współpracy jest Region Blekinge, który prowadzi sekretariat nowo utworzonej grupy. „Grupa ds. Mobilności pracuje w imieniu Zarządu Euroregionu Bałtyk i koncentrować się będzie na rozwoju projektów i wspólnych działaniach poprawiających mobilność między regionami członkowskimi Euroregionu Bałtyk” – informuje o dalszych pracach Grypy Johanna Rönn z Blekinge.

UNIA MIAST BAŁTYCKICH

„Związek Miast Bałtyckich jest działającą od 20 lat siecią 80 miast z Regionu Morza Bałtyckiego z miastami członkowskimi z Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Łotwy, Litwy, Norwegii, Polski, Rosji i Szwecji” – mówił Marko Paunovic, Dyrektor UBC Antenna w Brukseli. Założona w 1991 roku w Gdańsku UBC jest dobrowolną siecią czerpiącą z wspólnego potencjału miast członkowskich. UBC działa za pośrednictwem siedmiu komisji tematycznych, które mają za zadanie w ramach wspólnych inicjatyw rozwijać miasta regionu Morza Bałtyckiego. W ramach organizacji działają komisje, które wyznaczają kierunki przekształcania miast z krajów bałtyckich w: miasta kultury, miasta sprzyjające aktywności społecznej i miasta zdrowe, bezpieczne, inteligentne i rozwijające się gospodarczo i społecznie. UBC promuje miasta rozwijające się w sposób zrównoważony i przyjazne dla młodzieży. I wreszcie współpraca w ra-

mach UBC promuje miasta o nowoczesnej urbanistyce i architekturze. A ponieważ znaczna część członków UBC to miasta portowe, w polityce Związku Miast Bałtyckich zwraca się także na uwagę na działania przyjazne dla środowiska, w tym Morza Bałtyckiego.

WSPÓŁPRACA PAŃSTW REGIONU BAŁTYCKIEGO

W syntetyczny sposób aktywność BSSSC scharakteryzowała Marta Czarnecka-Gallas, z Sekretariatu Generalnego BSSSC. Obecnie przewodniczącym Rady BSSSC jest Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego. Misją BSSSC jest działanie w formule Pan-Bałtyckiej integrującej aktywność wszystkich krajów Morza Bałtyckiego. Owocem współpracy regionalnej i międzynarodowej jest osiąganie wspólnych celów i interesów regionów działających w basenie Morza Bałtyckiego. Chodzi również o promowanie przykładów dobrych praktyk w ramach wspólnych działań, projektów, inicjatyw.

INSTYTUT SZWEDZKI FINANSUJE WSPÓŁPRACĘ

Bardzo istotną rolę w rozwoju wspólnych działań w regionie Morza Bałtyckiego odgrywa ich finansowanie. Tu jedno z kluczowych miejsc zajmuje Instytut Szwedzki, który finansuje projekty w których uczestnicy uczą się współdziałania w międzynarodowych zespołach. „Jednym z wiodących projektów jest Baltic Leadership Programme, w ramach którego przeprowadzono od 2012 r. 21 szkoleń w których wzięło udział około 520 osób – wylicza Gabor Schneider, Programme Manager, Swedish Institute. Instytut przeznacza też na rozwój współpracy w regionie konkretne środki. Do 500 tys. koron może otrzymać organizacja ze Szwecji w celu nawiązania współpracy z organizacjami z krajów regionu Morza Bałtyckiego oraz z organizacjami z krajów Partnerstwa Wschodniego UE. Środki te można przeznaczyć na wykreowanie nowego projektu. „Działania projektowe, które wspiera Swedish Institute poprzez finansowanie załączkowe, muszą być jasno powiązane z jednym lub kilkoma wyzwaniem określonymi w strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego” – wyjaśnia Gabor Schneider i podkreśla, że projekt może trwać nie dłużej niż 18 miesięcy.

STRATEGIA BAŁTYK 2030

Istotę Strategii dla regionu Morza Bałtyckiego do roku 2030 w obszernej prezentacji przedstawiła Olga Zuin, Programme Coordinator of Baltic 2030, Council of the Baltic Sea States. Podkreśliła, że przyjęty plan działania przedstawia nową, wspólną wizję zrównoważonego rozwoju dla regionu Morza Bałtyckiego. Dostosowuje Agendę 2030 i cele zrównoważonego rozwoju do kontekstu globalnego i makroregionalnego. Mobilizuje do współpracy na wszystkich płaszczyznach, we wszystkich krajach i sektorach. „15 września 2015 r. państwa członkowskie Organizacji Narodów Zjednoczonych przyjęły agendę na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030, która obejmuje 17 celów zrównoważonego rozwoju (SDG - Sustainable Development Goals) i związanych z nimi 169 zadań” – przypomniała Olga Zuin. Po zidentyfikowaniu sytuacji w poszczególnych państwach regionu, te cele zostały przełożone na strategiczne działania w regionie Morza Bałtyckiego.

Plan działania „Bałtyk 2030” koncentruje się na trzech kluczowych elementach, zrównoważonym rozwoju gospodarki, środowiska i społeczeństwa. Spina je nowa wspólna wizja, która ma inspirować aktywność wszystkich zainteresowanych stron, instytucji, sektorów i mieszkańców regionu Morza Bałtyckiego. W strategii do 2030 wyodrębniono sześć priorytetowych obszarów tematycznych oraz ustalono grupę sześciu zalecanych procesów aktywizujących społeczność regionu. Mają one umożliwić wszystkim zainteresowanym podmiotom zwiększenie ich zaangażowania we współpracę na rzecz realizacji wspólnej wizji określonej w „Baltic 2030 Action Plan”.

Sebastian Magier z Vestanda AB, Umbrella 2.0 Expert, przekonywał, że dotychczasowe doświadczenia związane z realizacją Strategii Regionu Morza Bałtyckiego w poprzednich okresach gwarantują, że powinny również zakończyć się z powodzeniem działania składające się realizację Agendy 2030. Spotkanie w ramach projektu Umbrella 2.0 było okazją do działania w grupach tematycznych. Projekt stanowi więc sposobność do tworzenia nowych sieci. Współpraca bałtycka przyjmuje różne wymiary i jak dowodzą spotkania inicjowane w poprzednim okresie działania projektu Umbrella stanowią dobrą płaszczyznę do działania na różnych płaszczyznach, w tym również tych związanych z rozwojem przemysłów morskich.

MAREK GRZYBOWSKI

Kosmos i morze łączy biznes, innowacje i technologia. Konferencja Komitetu Nauk Kosmicznych Gdańskiego Oddziału PAN oraz Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego

W Akademii Pomorskiej w Słupsku w dniu 13 maja br. odbyła się konferencja pt. „Launch of the Polish Space Rocket”. Konferencję zorganizowały Komitet Nauk Kosmicznych Gdańskiego Oddziału PAN oraz Bałtycki Klastr Morski i Kosmiczny.

To już kolejne spotkanie naukowców i przedstawicieli biznesu na temat technologii kosmicznych i morskich, statków autonomicznych i morskich dronów, wykorzystania satelitów do monitoringu mórz i oceanów, problematyki prawa i ekonomii, a także filozofii i nauk politycznych badających skutki działalności człowieka w kosmosie i jego relacje z środowiskiem technicznym. W majowej konferencji uczestniczyło około 50. przedstawicieli administracji, biznesu i nauki, w tym młodzi naukowcy zajmujący się technologiami kosmicznymi i badaniami morza.

KOSMOS I MORZE

Patronat nad konferencją objął prof. Grzegorz Wrochna, prezes Polskiej Agencji Kosmicznej, który przytoczył szereg aktywności polskich firm zajmujących się różnego typu rozwiązaniami znajdującymi zastosowanie w kosmosie. Mamy na koncie szereg udanych projektów i aktywne Polskie Towarzystwo Rakietowe. W wielu uczelniach działają studenckie koła naukowe, które zajmują się eksploracją i jest to liczne grono młodych ludzi, którzy interesują się kosmosem i w rozwoju technologii kosmicznych upatrują swoją przyszłość zawodową – zwrócił uwagę prof. Edmund Wittborcht, przewodniczący Komitetu Nauk Kosmicznych Oddziału PAN w Gdańsku, w panelu otwierającym konferencję.

Słupsk wspiera wszelkie inicjatywy, w tym te związane z technologiami kosmicznymi, mówił Marek Goliński, wiceprezydent Słupska. Unia Europejska przeznacza znaczne środki na badanie kosmosu i wspieranie firm, które zajmują się rozwojem przemysłu kosmicznego – mówiła dr Magdalena Adamowicz, posłanka do Parlamentu Europejskiego z Pomorza. Prof. Andrzej Urbanek, prorektor Akademii Pomorskiej podkreślił, że słupska uczelnia rozwija badania i działalność edukacyjną w wielu dziedzinach. Naukowcy ze Słupska jako podmiot badań wybrali również różne obszary i aspekty związane z wykorzystaniem kosmosu. Bałtycki Klastr Morski i Kosmiczny zajmuje się transferem wiedzy w obszarze technologii morskich, prawa i ekonomii i skoncentrował się na integracji nauki i biznesu i komercjalizacji tych działań na forum międzynarodowym – informował Marek Grzybowski w trakcie sesji otwierającej konferencję.

INNOWACJE Z PRACOWNI MŁODYCH NAUKOWCÓW I STARTUPÓW

Panel młodych naukowców i przedstawicieli startupów zawierał szereg interesujących wystąpień świadczących o tym, że nasi młodzi naukowcy aktywnie uczestniczą w badaniach naukowych związanych z wykorzystaniem kosmosu w przemysłach morskich i badaniach morza, a nawet sięgają dalej. Definicję sztucznej inteligencji (AI) świetnie scharakteryzowała Joanna Muńska (Wyższa Szkoła Biznesu i Administracji), a prawne aspekty bezpieczeństwa zdrowotnego związane z nadawaniem sygnałów satelitarnych omówiła Dorota Michalska-Sieniawska (Wyższa Szkoła Biznesu i Administracji, Pomorskie Centrum Praw Człowieka w Gdańsku). Jak przebiega wykorzystanie technik teledetekcyj-

nych w ochronie środowiska wyjaśnił Grzegorz Diemientiev (Akademia Pomorska w Słupsku), a jak obserwacje satelitarne wykorzystujemy do zbierania danych oceanograficznych zaprezentowali na licznych przykładach Damian Stoltmann i Magdalena Pawlik (Akademia Pomorska w Słupsku). Prezentacja zawierała informacje zbierane przez Elektroniczne Centrum Udostępniania Danych Oceanograficznych eCUDO.pl. Podkreślono, że są to ogólnodostępne dane satelitarne Bałtyku.

Duże zainteresowanie uczestników wywołała prezentacja wyrosłego na Politechnice Gdańskiej startupu Robotic Association SKALP, a właściwie już młodej dynamicznej firmy zorientowanej na kreowanie innowacji z wykorzystaniem informacji satelitarnych (firma działa w Gdańskim Parku NT Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i korzysta tam z udogodnień dla młodych firm). Mateusz Dyrda zaprezentował nową koncepcję raketowego urządzenia skanującego do fotogrametrii. „Samodzielnie poruszający się robot, w przypadku napotkania przeszkody, wystrzeliwuje raketę z napędem pneumatycznym, która lądując na spadochronie dokonuje z różnych wysokości zdjęcia terenu” – wyjaśnia Dyrda, informując, że dla potrzeb konferencji przyspieszyli próby demonstracyjne projektu.

Adam Labuhn (Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni) zdał relację z udziału w projekcie Mars Colony Hackathon. Projekt zorganizowały Ambasada Stanów Zjednoczonych oraz Polska Agencja Kosmiczna. Uczestnicy mogli zapoznać się z różnymi pomysłami na zagospodarowanie przez człowieka Czerwonej Planety. Istotą interaktywnego spotkania było to, że konferencja była interaktywna, a jej uczestnicy podczas sesji brainstormingowych mogli puścić wodze fantazji na temat tego jaka powinna być na Marsie architektura, sztuka i kultura, jakie prawo powinno obowiązywać ludzi-marsjan albo jaki powinien być hymn kolonistów Marsa.

TECHNOLOGIE KOSMICZNE, ICT I INNOWACJE W MORSKIM BIZNESIE

Kolejna sesja słupskiej konferencji skoncentrowała się na biznesie i bezpieczeństwie biznesu z użyciem najnowszych technologii. Wykorzystanie najnowszych technologii w bezpieczeństwie misji kosmicznej omówiła Agata Sochaczewska z OptiNav, zwracając szczególną uwagę na problem śmieci w kosmosie i wpływające stąd zagrożenia dla poruszających się statków kosmicznych. Na przykładzie projektu finansowanego ze środków Horyzont 2020 zaprezentowano urządzenie do łapania, dosłownie, w siatki śmieci kosmicznych i odpadków technicznych na statkach kosmicznych. Jest już zbudowane w Polsce odpowiednie urządzenie. W Słupsku OptiNav testował pełnowymiarowy wyrzutnik i siatkę wylapującą kosmiczne sieci. Dyskutowano, że ta technologia może zostać również użyta do wylapywania śmieci w morzach i oceanach. OptiNav ma podjąć w tej sprawie współpracę z Bałtyckim Klastrem Morskim i Kosmicznym.

O bezpieczeństwie infrastruktury krytycznej w przemyśle kosmicznym mówił dr Zdzisław Długosz (Dyrektor, Security and Safety Research Institute), który omówił zarówno zagadnienia bezpieczeństwa poligonów startowych rakiet jak i innych obiektów stanowiących infrastrukturę krytyczną państwa w tym portów

morskich. Problematykę bezpieczeństwa energetycznego państwa omówił Krzysztof Szymichowski (Instytut Bezpieczeństwa), który skoncentrował się na dywersyfikacji dostaw ropy naftowej. Zauważył, że z satelitów śledzone są dokładnie szlaki dostaw surowców energetycznych, a na nocnej mapie świata sporządzanej przez satelity dokładnie widać regiony, które uzależnione są od dostaw energii. Rozświetlona Europa i Stany Zjednoczone to obecnie główni konsumenci surowców energetycznych. Jednak Chiny i inne kraje azjatyckie szybko zmieniają mapę popytu na energię.

Bezpieczeństwo położonego nad Łabą portu Hamburg jest przedmiotem nieustannego doskonalenia i znajduje się w centrum uwagi Zarządu Portu Hamburg – mówił Maciej Brzozowski z Port Hamburg Marketing. Ponad 70 ha i podejścia wodne, liczne połączenia kolejowe i stacja oraz sieci drogowe wymagają bieżącego nadzoru. Kontrola i koordynacja ruchu w porcie, który rocznie przeladowuje 128 mln t towarów i 8,5 mln TEU kontenerów stanowi wyzwanie. „Celem strategicznym jest uruchomienie jednego centrum operacyjnego” – mówił Maciej Brzozowski, a ponieważ wszystkie systemy opierają się technologiach informatycznych bardzo ważne jest bezpieczeństwo cybernetyczne. W tym celu realizowane są 3 projekty: AUTOSEC (bezpieczeństwo ruchu samochodów); HITS (ochrona przed cyberatakami) oraz ROboB (wykorzystanie technologii blockchain do bezpiecznego zarządzania kontenerami). Właśnie ze względu na bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej wiele projektów realizowanych jest tylko przez Zarząd Portu Hamburg i partnerów z Niemiec – podkreśla Brzozowski.

WYKORZYSTANIE DANYCH Z KOSMOSU W BADANIACH MORZA

Wystąpienia i prezentacje naukowców stanowiły znakomitą kontynuację wystąpień młodych naukowców i przedstawicieli biznesu. W tej części konferencji przystępnie przedstawiony został budżet radiacyjny powierzchni Bałtyku na podstawie danych satelitarnych. Jesteśmy pod wpływem promieniowania krótkofalowego (słoneczne) i długofalowego (ziemskie) wyjaśnił mówił prof. Tomasz Zapadka (Akademia Pomorska w Słupsku). To promieniowanie oddziałuje na nas i nasze środowisko. Wszystko to mierzymy i prezentujemy na mapach promieniowania. Wszystko jest pod kontrolą wynika z prezentacji.

Na bezpieczeństwo kosmiczne i zagrożenie kolizjami z pojazdami autonomicznymi mówił prof. Andrzej Urbanek (Akademia Pomorska w Słupsku) i uzasadniał to tym, że nad naszymi głowami krąży około 16 tys. obiektów wytworzonych przez człowieka, a ponadto 30 tys. obiektów kosmicznych, jak planetoidy. Aspekty prawne, polityki i bezpieczeństwa prof. Małgorzata Polkowska (Akademia Sztuki Wojennej) omówiła w kontekście świadomości sytuacyjnej w kosmosie. Natomiast problematykę interakcji na styku ląd-morze-przestrzeń, w kontekście morskiego planowa-

nia przestrzennego przedstawił prof. Maciej Nyka (Uniwersytet Gdański), który przygotował prezentację we współpracy z prof. Tomaszem Bąkowskim. O badaniach zdrowia psychicznego w życiu zawodowym, także kosmonautów, w warunkach stresu omówił prof. Marcin Dornowski (Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku), a aspekty prawne tego zagadnienia wyjaśniła dr Daria Bieńkowska (Pomorska Akademia w Słupsku).

HOMO COSMICUS - FILOZOFIA CZŁOWIEKA KOSMOSU

Zagadnienie człowieka w świecie kosmicznym – Homo Cosmicus przedstawił prof. Ryszard Kozłowski (Akademia Pomorska w Słupsku), którego wystąpienie wywołało żywą dyskusję. Wydawałoby się filozoficzne spojrzenie na relację człowieka z maszynami i ich współdziałanie wymaga się dotychczasowym doświadczeniom. Zachodzi często pytanie: kto jest podmiotem i decydem, kto odpowiada prawnie za podjęte decyzje i działania? Na te pytania próbował udzielić odpowiedzi prof. Zdzisław Brodecki (Wyższa Szkoła Biznesu i Administracji) w wystąpieniu pod przewrotnym tytułem: Synergiczny mózg. Dzisiaj naszymi działaniami kieruje już nie pojedynczy mózg ale umysł zbiorowy. Skoro rozum zastępuje sztuczna inteligencja to maszyny, a właściwie obiekty mogą mieć osobowość prawną i odpowiadać, również finansowo za wyrządzone szkody.

Ostatnie referaty wywołały szeroką dyskusję, którą moderował sprawnie prof. Wittbrodt, starając się uporządkować wątki. Dr Zdzisław Długosz stwierdził bowiem, że zadane przez profesorów pytania i postawione problemy nie są już filozoficzne i abstrakcyjne. Mamy bowiem do czynienia ze ścieraniem się konserwatywności intelektualnej i optymizmu poznawczego. Marek Grzybowski zauważył, że w środowisku morskim i kosmicznym człowiek jest elementem systemu technicznego. Kapitan statku kosmicznego działa w regułach określonych przez system zarządzania statkiem kosmicznym. Na podobnych zasadach działa kapitan statku, który otrzymuje optymalny układ rejsu między portami od zarządcy statku. Zarządca floty również opracowuje plan sztafowania, bunkrowania, wymiany załóg itd.

Prof. Mirosław Gerigk (Politechnika Gdańsk) zauważył, że już dzisiaj musimy opracowywać normy prawne dla ludzi działających w otoczeniu sztucznej inteligencji i we współdziałaniu z urządzeniami. To wnioski z prac prowadzonych nad zastosowanie statków autonomicznych. Podsumowując konferencję, Prof. Edmund Wittbrodt podkreślił, że jest to kolejna konferencja która wykazała pozytywną synergię współdziałania Komitetu Nauk Kosmicznych Gdańskiego Oddziału PAN oraz Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego. Interdyscyplinarność i interakcje nauki z biznesem przynoszą efekt w postaci nowej wiedzy i energii do badań nie tylko technicznych, ale także nauk prawnych, medycyny, ekonomii, politologii i nauk społecznych oraz oceanografii i nauk o środowisku.

MAREK GRZYBOWSKI

Aleja Zasłużonych Ludzi Morza 2021. Uroczystość odsłonięcia tablic pamiątkowych „Zasłużonym dla Polski Morskiej i Pomorza” w Rewie



W niedzielę 13 czerwca br. przedstawiciele pomorskich społeczności, Marynarki Wojennej RP oraz Polskiej Marynarki Handlowej, morskich uczelni i organizacji społecznych, którym bliskie są związki Polski z Bałtykiem spotkali się na Cyplu w Rewie, gdzie znajduje się Ogólnopolska Aleja Zasłużonych Ludzi Morza.

Jak zawsze, w połowie czerwca z inicjatywy Gminy Kosakowo, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i Krajowego Związku Piłsudczyków Rzeczypospolitej Polskiej w Rewie odbyły się uroczystości odsłonięcia kolejnych tablic ludzi zasłużonych dla Polski Morskiej. W tym roku Kapituła Ogólnopolskiej Aleji Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie uznała, by pamiątkowe tablice upamiętniały następujące osoby: kmdr dr hab. Ignacy Głóza, kmdr Roman Wojciech Francki, ksiądz gen. brygady Józef Wrycza oraz kpt ż.w. Zbigniewa Deyczakowski.

Uroczystość rozpoczęła się odtworzeniem Hymnu Rzeczypospolitej Polskiej 13 czerwca br. o godzinie 13:00. Wspólnie uczciliśmy pamięć wszystkich tych, którzy dla Polski Morskiej żyli i pracowali, i tych którzy utracili dla niej życie. Zebranych powitali Marcin Majek, wójt gminy Kosakowo, gospodarz wydarzenia, kierujący pracami kapituły Zasłużonych Ludzi Morza oraz Sławomir Rybicki Senator X kadencji Senatu Rzeczypospolitej Polskiej. Następnie odsłonięto gwiazdy osób zasłużonych dla Polski Morskiej.

OD „WILII” DO „BŁYSKAWICY”

Komandor Roman Wojciech Francki, to uczestnik walk o Wilno i Bitwy Warszawskiej w wojnie polsko-bolszewickiej. Po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu w 1927 r. służył na „Wili” i okrętach Flotylli Pińskiej. W latach 30. dowodził

kanonierką „Generał Haller”, był oficerem artyleryjskim na niszczycielu „Wicher”, dowodził kanonierką „Komendant Piłsudski” oraz okrętem szkolnym „Mazur”. W 1936 roku został oficerem artyleryjskim w Dowództwie Floty. 19 marca 1938 roku awansował do stopnia komandora podporucznika. We Francji uczestniczył w odtwarzaniu Polskiej Marynarki Wojennej. Podczas kampanii norweskiej był zastępcą dowódcy „Burzy”. Następnie był dowódcą „Błyskawicy” do 4 kwietnia 1942 roku. Podczas pobytu okrętu w stoczni w Cowes dział artyleryjski okrętu wyróżnił się aktywnym udziałem w obronie miasta w czasie niemieckiego nalotu. Załoga uczestniczyła w usuwaniu zniszczeń. Po latach mieszkańcy Cowes jednemu z placów nadali imię Franckiego. Kmdr Francki dowodził również niszczycielem „Orkan”, Komendą Morską „Północ” oraz I Dywizjonem Kontrtorpedowców. Do zakończenia wojny pracował na lądzie. Jako dowódca „Błyskawicy”, wraz z załogą we wrześniu 1945 roku wziął udział w operacji Deadlight zatapiania niemieckich okrętów podwodnych. Zmarł w Australii, a jego prochy sprowadzono do Polski i złożono w grobowcu rodzinnym na cmentarzu Powązkowskim.

„KSIĄDZ GENERAL” I „GRYF POMORSKI”

Ksiądz gen. brygady Józef Wrycza po brawurowej ucieczce w 1939 r. z komendy policji niemieckiej w Czersku przez cały okres okupacji niemieckiej kierował organizacjami konspiracyjnymi działającymi na Pomorzu. Były to Wojskowa Organizacja Niepodległościowa i dobrze znana Tajna Organizacja Wojskowa „Gryf Pomorski”. Działalność społeczną miał we krwi, bo „jeszcze jako młody ksiądz, w okresie zaborów związał się ze środowiskiem regionalistów kaszubsko-pomorskich – Młodokaszubów” – mówił

MATERIAŁY

ks. Janem Flisikowski w rozmowie z Edytą Łosińską-Okoniewską i wyjaśnia „była to inteligencja pomorska zamierzająca upowszechnić regionalizm polski, będąca w opozycji do germanofilskich zaopędów Niemców, uważających Pomorzanie za Niemców”. W 1919 r. został aresztowany i groziła mu kara śmierci za próbę wywołania powstania, gdyż walczył o powrót Pomorza do istniejącej już wówczas Polski. Przez cały okres międzywojenny krzewił polskość za co groziła mu w 1939 r. śmierć.

- Ukrywając się w lesie zyskał miano wśród Polaków „Księdza Generała”. Stał na czele Tajnej Organizacji Wojskowej „Gryf Pomorski” (1941-1945) – największej organizacji partyzanckiej działającej na Pomorzu w okresie wojny. Na wieść o tym, że na czele organizacji partyzanckiej stoi jak mawiano „Ksiądz Generał” wielu Jego zwolenników przyłączało się do partyzantów „Gryfa”. Niemcy widząc jak wielką wartość moralną posiada wśród społeczeństwa ksiądz podpułkownik Józef Wrycza, przez cały okres wojny szukali księdza, prześladowali osoby, które Jemu pomogły. Część z nich zginęło w niemieckim obozie koncentracyjnym - wspominał ks. Janem Flisikowski na łamach portalu Kościerzyna Nasze Miasto. Ks. Józef Wrycza jako były oficer Wojska Polskiego posiadał stopień podpułkownika (w tym stopniu przeszedł do rezerwy), został odznaczony m.in. Krzyżem Walecznych (za wojnę z bolszewikami w 1920 roku) oraz Odznaką Frontu Pomorskiego.

Z KOŁOMYI NA „BATOREGO”

Kapitan Zygmunt Deyczakowski, to wojenny dowódca statku „Batory”, który pod jego dowództwem zyskał miano „lucky ship”. Pochodził z Kołomyi, gdzie chodził do gimnazjum. Latem 1920 r. w wieku 15 lat jako ochotnik zaciągnął się do pułku ułanów Armii gen. Hallera i wziął udział w wojnie z bolszewikami. Po maturze studiował w Akademii Górniczej w Krakowie, by po 2 latach przenieść się na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. W 1929 r. ukończył ją z wyróżnieniem. - Od 1930 r. do 1938 r. służył na transatlantykach: „Pułaskim” - jako piąty, trzeci i drugi oficer pokładowy; „Polonii” - drugi oficer; „Kościszce” i „Piłsudskim” - starszy oficer. Od 1938 r. był już - jako 33-latek - samodzielnym kapitanem statków „Poznań” i „Katowice” - krótko opisał przebieg służby prof. Daniel Duda, Honorowy Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Latem 1933 r. wraz z bratem Zygmuntem brał udział w pierwszych regatach pełnomorskich Gdynia - Bornholm. Płynęli na „Orionie” i w klasie dwumasztowców zajęli trzecie miejsce. Należy podkreślić, że we wrześniu 1939 r. kpt. Deyczakowski dowodził statkiem SS „Poznań”, który cumował w Lulei (Zatoka Botnicka). Deyczakowski z Bałtyku wyprowadził statek do Newcastle mimo blokady Cieśnin Duńskich przez Kriegsmarine.

KOMANDOR W SŁUŻBIE NAUKI

Kmdr dr inż. inż. Ignacy Gloza był profesorem Akademii Marynarki Wojennej. Po ukończeniu studiów odbył staż okrętowy na Poligonie Kontrolno - Pomiarowym Marynarki Wojennej a później pełnił służbę starszego oficera Stacji Kontrolno - Pomiarowej jako specjalista Stacji Hydroakustycznej, której został kierownikiem w 1988 roku. Po studiach magisterskich pracował na różnych stanowiskach naukowych w Akademii Marynarki Wojennej. Był m.in. kierownikiem Zakładu Radiolokacji i Hydrolokacji AMW oraz dyrektorem Ośrodka Technologii Morskich AMW, prorektorem ds. nauki tej uczelni. Jego opracowania naukowe z obszaru nauk związanych z badaniem pól fizycznych w środowisku morskim były wielokrotnie nagradzane. M.in. otrzymał Grand Prix im. Konradmirała Xawerego Czernickiego, Balt-Military-Expo 2012, za Moduł do wielowymiarowej fizycznie obserwacji i rozpoznania podwodnego.



KRZYŻ MORSKI

Po odsłonięciu tablic odbyła się ceremonia wręczenia odznaczeń. Gmina Kosakowo za krzewienie tradycji morskiej została wyróżniona Złotą Odznaką Szkoły Morskiej w Tczewie. Wręczyli ją kpt. ż.w. Daniel Duda, prof. dr honoris causa Akademii Marynarki Wojennej, honorowy prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego oraz Marek Grzybowski, przewodniczący Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. W imieniu mieszkańców przyjął ją Marcin Majek, wójt gminy Kosakowo.

Złoty Krzyż Honorowy Związku Piłsudczyków otrzymał Podkomisarz Marcin Wittbrodt, Komendant Komisariatu Policji w Kosakowie. Wręczyli go Prezes Związku Piłsudczyków okręgu Kaszubskiego w Kosakowie gen. bryg. zw. Władysław Paciuch wraz z Profesorem Danielem Dudą. Na zakończenie uroczystości złożone zostały wiązanki kwiatów pod Krzyżem Morskim w Alei Zasłużonych Ludzi Morza. Aleja powstała 2004 roku na Cyplu Rewskim. Krzyż Morski poświęcony jest Ofiarom Morza. Przypomnijmy, że po odzyskaniu przez Polskę niepodległości i dostępu do morza, to rewscy Kaszubi jako jedni z pierwszych podnieśli na swoich jednostkach biało-czerwone bandery.

Zdjęcia: Marek Grzybowski
(pierwsza publikacja www.gospodarkamorska.pl)

Witold Parteka
Daniel Duda

Jan Kazimierz Sawicki (1939 – 2021) – dr hab. nauk humanistycznych, profesor nadzwyczajny Akademii Morskiej



Jan Kazimierz Sawicki (1939 – 2021) – dr hab. nauk humanistycznych, prof. nadz. Akademii Morskiej, urodził się 27 listopada 1930 r. w kolonii Maszcza, powiat Kostopol, (utworzony 1 stycznia 1925 r.). Ojciec Stanisław, który walczył w konspiracyjnej organizacji ZWZ zginął 14.08.1941 r. w Kostopolu, w masowej egzekucji Polaków i Żydów przeprowadzonej przez gestapo i Ukraińców. Kazimierz wiosną 1945 r. został repatriowany wraz z matką i młodszym bratem Edmundem do Prabut powiat Iława (obecnie Kwidzyn). Szkołę podstawową ukończył w Prabutach w 1953, Liceum Pedagogiczne w Kwidzynie w 1958 r. W latach 1959-1964 studiował w Wyższej Szkole Pedagogicznej w Gdańsku, uzyskując dyplom magistra historii. Tytuł doktora nauk humanistycznych uzyskał 27.05.1971 r. na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Gdańskiego, natomiast doktora habilitowanego nauk humanistycznych – 21.05.2002 r. uchwałą Rady Wydziału Nauk Humanistycznych Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej prof. Lech Kaczyński postanowieniem z dnia 30 grudnia 2009 roku nadał dr hab. Janowi Kazimierzowi Sawickiemu tytuł profesora nauk humanistycznych. Uroczyste wręczenie nominacji prze prezydenta RP nastąpiło 3 marca 2010 r. w Pałacu Prezydenckim.

Jan K. Sawicki pracował zawodowo w Zarządzie Wojewódzkiego Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Gdańsku, Polskich Liniach Oceanicznych, Ośrodku Doskonalenia Kadr Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, Uniwersytecie Gdańskim i w Instytucie Historii Polskiej Akademii Nauk. Od 1.07.1990 był zatrudniony w Wyższej Szkole Morskiej, a od 2002 w Akademii Morskiej, pełniąc funkcję kierownika Pracowni Historii. W dorobku naukowym posiada 27 publikacji książkowych autorskich i współautorkach oraz ponad 100 innych (artykuły, polemiki, przedmowy, biogramy, szkice literackie), które odnoszą się do najnowszych dziejów Polski w XX i XXI wieku na morzu i na przylądziu.

Szczególną rolę odegrał w kreowaniu usystematyzowanych badań dziejów morskich Polski w latach II Rzeczypospolitej i w okresie po II Wojnie światowej. Doprowadził do powstania w 1993 r. serii wydawnictwa „Księgi Floty Ojczystej”, w której dotychczas zostało opublikowanych 76 tomów, jest dzisiaj najdłuższa w polskim piśmiennictwie morskim seria wydawnicza. Od 2010 r. Serię Floty Ojczystej na prośbę Profesora przejęło Polskie Towarzystwo Nautologiczne. Jest redaktorem oraz edytorem książek morskich o polskiej pracy na morzu, których liczba przekracza już 50 pozycji. Znajdują się w tym jego monografie naukowe pt. „Polska Marynarka Handlowa 1939-1945” tom I. Gdynia 1991 (II wydanie 1992), „Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce 1945-1947” Gdańsk 1988 r., „Ratownictwo morskie w Polsce”, t. I 1920-1950, Gdynia 2001, t. II 1945-1961, Gdynia 2005 oraz „Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951-2001 zarys działalności” pod redakcją J.K. Sawickiego, Gdynia 2001. Udokumentował także służbę i prace polskiej floty transportowej w składzie flot alianckich w czasie II wojny światowej publikując w 1989 „Podróże polskich statków 1939-1945” oraz w latach 1990-1993 pięć książek – reportaży historycznych o służbie polskich załóg w konwojach m.in. „S/s Tobruk w konwojach śmierci”. „Pod flagą komodora”, „Zdrada alianckiej bandery”, „Bezbronne konwoje”. Był inicjatorem i redaktorem oraz współautorem 4 tomów polskiej bibliografii morskiej 1919-1991.

Prowadził prace dokumentacyjne i biograficzne poświęcone kadrze i absolwentom polskich uczelni morskich. Pod jego redakcją i przy jego współpracy ukazały się „Kadry morskie Rzeczypospolitej” (t. I-III), prowadzone są prace przy tomie IV. Jan Kazimierz Sawicki był przewodniczącym Komitetu Redakcyjnego serii wydawniczej „Księgi floty Ojczystej” (od 1993), Komitetu Redakcyjnego serii „Akta do dziejów Polski na morzu” Gdańskiego Towarzystwa Naukowego.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Jan K. Sawicki w 1983 r. zostaje członkiem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, wprowadzającymi są prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski i mgr Witold Bublewski. Pracuje wówczas w Instytucie Historii Polskiej Akademii Nauk w Warszawie – w pracowni Historii Gdańska i Krajów Bałtyckich w Gdańsku. Z dokumentów (Karta Ewidencyjna) wynika, że posiadał wówczas srebrny i złoty Krzyż Zasługi, Honorową Odznakę „Zasłużony Ziemi Gdańskiej”, srebrną odznakę „Zasłużony Pracownik Morza”, a na wniosek PTN prezydent Miasta Gdyni przyznał Mu odznakę „Za Zasługi dla Gdyni” (1987 r.). Przez okres dwóch lat był stypendystą Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Śmiało można powiedzieć, że J. K. Sawicki przez cały okres członkostwa w PTN był w zarządzie, członkiem Rady Naukowej i kierował Komisją Historii Żeglugi. Na łamach „Nautologii” zamieścił 23 artykuły. Trudno dzisiaj określić jak wiele razy reprezentował Polskie Towarzystwo Nautologiczne w kontaktach ze szkołami noszącymi imiona zasłużonych ludzi morza, w kontaktach ze Stowarzyszeniami; Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Starszych Mechaników Morskich, Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku.

Za twórczość marynistyczną otrzymał nagrodę literacką im J. Conrada w 1986 roku oraz nagrodę główną Polskiego Towarzystwa Nautologicznego za rok 1989 (za książkę „Podróże polskich statków 1939-1945” wydaną przez PTN) i nagrodę Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w 1990, 1992, 1994 i 2003., nagrodę I stopnia 1993, 1995 i 1996 i II stopnia rektora AM w Gdyni w 2001., nagrodę Polskiego PEN Clubu im. kmdr

Kazimierza Szczęsnego (1996) za twórczość marynistyczną, literacką i naukową. Nagrodę literacką Prezydenta Miasta Gdyni (1995) i Łódzką Komandorię Ligi Morskiej i Rzecznej (1993), a także listy gratulacyjne: prof. Andrzeja Wyczańskiego – wiceprezesa i sekretarza naukowego PAN (1994), prezesa Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. W. Sikorskiego w Londynie rtm. Ryszarda Dembińskiego (1996). Odznaczony został srebrną odznaką za Zasługi dla Obronności Kraju (2003), Medalem za Zasługi dla Marynarki Wojennej (1996), Medalem Pamięci Walk i Męczeństwa (1996), złotym i srebrnym Krzyżem Zasługi, złotą odznaką Zasłużony Pracownik Morza (1996). W 2013 r. Jan K. Sawicki został uhonorowany przez ówczesną wiceminister Kultury i Dziedzictwa Narodowego panią Małgorzatę Omilanowską, za zasługi dla rozwoju kultury i badań nad historią Polski Morskiej srebrnym medalem „Zasłużony Kulturze Gloria Artis”.

W uznaniu wyjątkowych zasług dla badania historii polskiej floty handlowej oraz udziału jej kadr w drugiej wronie światowej i w trudnym powojennym okresie realizacji programu odbudowy i tworzenia Polski Morskiej 30 czerwca 2015 r. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej w Gdyni nadało Profesorowi tytuł Honorowego Członka Stowarzyszenia.

Prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki zmarł nagle w dniu 24 kwietnia 2021 r., odchodząc na wieczną wachtę. Msza święta żałobna odprawiona została 30 kwietnia 2021 r. w kościele p.w. Najświętszej Marii Panny w Gdyni, pogrzeb odbył się tego samego dnia na cmentarzu Witomińskim.

Zdjęcia: Cezary Spigarski



PRZYJACIELE

Ryszard Leszczyński (1945 – 2021) - starszy oficer mechanik okrętowy i wybitny marynista



Ryszard Leszczyński na żaglowcu-muzeum „Dar Pomorza” ze statuetką przedstawiającą szczeciński pomnik „Tym, którzy nie powrócili z morza” - po jej wręczeniu przez kpt. ż.w. Wiktora Czappa, przewodniczącego Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej w dniu 17 kwietnia 2010 roku

25 lutego 2021 roku zmarł **Ryszard Leszczyński**. Renesansowy człowiek morza, najwybitniejszy obecnie marynista polski – starszy oficer mechanik okrętowy, honorowy kapitan żegluga wielkiej, doktor nauk historycznych, pisarz i publicysta morski. Autor trylogii „Tragedie rybackiego morza” dokumentującej powojenne katastrofy polskich statków rybackich i czterotomowego dzieła „Ginące frachtowce”, opisującego z benedyktyńską starannością przebieg i przyczyny zatonięć statków powojennej polskiej marynarki handlowej, losy ich załóg oraz ponad 600 stronicowej, pierwszej w polskiej historiografii monografii dziejów floty pomocniczej,

„Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej PMH (1926 – 2016)”, będącej Jego dysertacją doktorską, obronioną na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Mikołaja Kopernika 11 października 2016 roku.

Był absolwentem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni w roku 1967 i Wydziału Ekonomii Uniwersytetu Gdańskiego. Na statkach Polskiej Marynarki Handlowej, głównie Polskich Linii Oceanicznych przeszedł wszystkie szczeble kariery oficera mechanika okrętowego, obejmując 2 maja 1983 roku stanowisko szefa działu maszynowego ms. „Głógów”, a później na drobnicowcu „Czacki”, kontenerowcu „Prof. Szafer” oraz na statku ro-ro „Wrocław”. Od jesieni roku 1987 pracował na jednostkach armatorów obcych – Wysp Bahama, Panamy i Liberii. Pracując na morzu ukończył studia magisterskie na Uniwersytecie Gdańskim i rozpoczął pisanie reportaży dla czasopism morskich – miesięczników „Morze”, „Reporter”, „Namiary” oraz tygodników „Wybrzeże”, „Ziemia i Morze”, „Tygodnik Morski”, „Tygodnik Gdański”. Był laureatem nagród i wyróżnień konkursów marynistycznych, uhonorowany m. in. za „Reportaże z rejsów”, które spotkały się z wysoką oceną Jury III Konkursu Literackiego im. Józefa Conrada w roku 1987.

Pisał pięknym, dźwięcznym i dynamicznym językiem polskim dokładając najwyższej staranności w dokumentacji zdarzeń, doborze słów, stosowaniu reguł językowych i interpunkcji. To charakteryzowało także jego książki, które stały się dokumentem dziejów floty ojczystej, tworzonym przez ostatnie kilkanaście lat pracy twórczej. Pierwszy z trzech tomów „Tragedii rybackiego morza”, opisujących wielkie katastrofy polskich statków rybackich, uznany został przez gdańskie media za „Gdańską Książkę Zimy 2004” i zdobył nominację do Literackiej Nagrody Artusa, a całą trylogię wyróżniono główną nagrodą na Targach Książki Kaszubskiej i Pomorskiej w roku 2006. Czterotomowe dzieło „Ginące frachtowce”, dokumentujące tragedie polskich statków handlowych i ich załóg, którym nie udało się wrócić z mórz i oceanów do kraju, na wspomnianych targach, w roku 2013 uhonorowano najwyższym laurem. Książkami tymi zyskał wdzięczność rodzin ofiar

katastrof oraz uznanie czytelników, zapelniających sale Jego spotkań autorskich.

W maju 2014 roku, Ryszard Leszczyński, starszy oficer mechanik okrętowy, członek Stowarzyszenia Starszych Oficerów Mechaników Morskich, w uznaniu pisarskich dokonań, jak pisał do Wydawcy, kapitan Andrzej Drapella, które pozwolą uratować przed zapomnieniem trudne epizody naszej przeszłości i floty, uzyskał tytuł „Honorowego Członka Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej”, a w październiku 2016 roku „Honorowego



Członka Polskiego Towarzystwa Nautologicznego”. 11 października 2016 roku na Wydziale Historycznym UMK w Toruniu, prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, recenzent pracy doktorskiej Ryszarda Leszczyńskiego, której promotorem był prof. Waldemar Rezmer z UMK powiedział o Nim, że „jest jedynym w Polsce badaczem różnorodnej i przebogatej procesowej dokumentacji izb morskich (...), a do opracowania poprzednich 7 tomów i pracy doktorskiej przeprowadził kwerendę kilkunastu skorowidzów zawierających 24 808 spraw w latach 1927 – 2015. Własnym śledztwem objął pierwsze lata powojenne, ponieważ dopiero w 1949 doszło do wznowienia stałej działalności sądownictwa morskiego.” Z równą starannością, sięgając głęboko

po bogate archiwalia IPN pracował nad kolejną książką o ucieczkach marynarzy, rybaków i lotników morskich w czasach PRL, która miała być Jego habilitacją. Nie zdążył.

Był bardzo dobrym, mądrym i porządnym człowiekiem. I takim pozostanie w pamięci ludzi morza i czytelników.

Msza św. żałobna miała miejsce w dniu 3 marca 2021 roku w Kościele Matki Bożej Fatimskiej na gdańskiej Żabiance. Po mszy odbyła się ceremonia odprowadzenia Ryszarda Leszczyńskiego i złożenie urny z Jego prochami u boku rodziców śp. Heleny i Antoniego, na gdańskim Cmentarzu Komunalnym Srebrzysko.

Zdjęcia: Cezary Spigarski

Daniel Duda

REDAKTOR MAREK RUDOWSKI

Redaktor Marek Rudowski (1947 - 2021). Z ogromnym żalem przyjęliśmy wiadomość o niespodziewanej śmierci w dniu 6 kwietnia 2021 roku redaktora Marka Rudowskiego. Współpraca Polskiego Towarzystwa Nautologicznego z redaktorem Rudowskim nawiązana została w 1999 roku. Poszukiwaliśmy odpowiedniej osoby, której chcieliśmy powierzyć redakcję i wydawanie „Nautologii” z gwarancją zachowania dotychczasowego poziomu i rangi czasopisma. Polecono nam wówczas Marka Rudowskiego. Już od pierwszego kontaktu zdobył nasze pełne zaufanie. Nasza współpraca, satysfakcjonująca redaktora naczelnego „Nautologii”, Kolegium Redakcyjne, Prezesa PTN i zarząd towarzystwa, trwała do ostatnich dni. Marek – pełen pasji, o dużej wiedzy i wszechstronnych zainteresowaniach – z zapałem organizował różne przedsięwzięcia. Był żeglarzem, motolotniarzem, modelarzem, świetnym brydżystą. Był pomysłodawcą i współorganizatorem jedynej w Polsce serii kilkunastu wypraw naukowych małymi żaglówkami po morzach i rzekach Europy.

W 1998 roku odbył na motolotni lot z Gdańska do Szwecji, 320 km w 6 godzin, bez lądowania. W 2001 roku odbył pierwsze loty motolotnią na Spitsbergenie.

Nie sposób pominąć Jego znaczącej współpracy z wydawnictwami, dla których wykonywał liczne opracowania typograficzne książek, zwłaszcza morskich i żeglarskich, m.in. „Księga statków polskich”, „Pokłon Hornowi”, kroniki klubu wioślarskiego „Bydgosia”.

Do 2018 roku artykuły publikowane w „Nautologii” zgodnie z zapisem w wykazie B (Impact Faktor nr 1447) czasopism naukowych otrzymywały 3 punkty. Od 2019 roku, po zmianach dokonanych przez MN i SW w związku nowym programem wsparcia czasopism naukowych, artykuły publikowane w takich periodykach, jak „Nautologia” otrzymywały 5 punktów (Index Copernicus z dnia 3 IX 2019 r.). Obecnie „Nautologia” wymieniona w Index Copernicus Value otrzymała w procesie oceny ICI Journals Master List za rok 2016: ICV 2016 = 45,60. Nie ulega wątpliwości, że do takiej oceny przyczyniła się również praca Pana Marka Rudowskiego.



Redaktor Marek Rudowski. Fot. Aeroklub Gdański, źródło: <https://dlapilota.pl/wiadomosci/aeroklub-gdanski/zmarl-marek-rudowski>

Marek Rudowski był sumiennym pracownikiem, osobą uczynną, dobrym kolegą, a także wspaniałym przyjacielem, na którym zawsze można było polegać. Takim pozostanie w naszej pamięci!

Marek Rudowski został pochowany na cmentarzu Łostowickim w Gdańsku w dniu 16 kwietnia 2021 roku w grobie rodzinnym.

Bohdan A. Kuliński*)

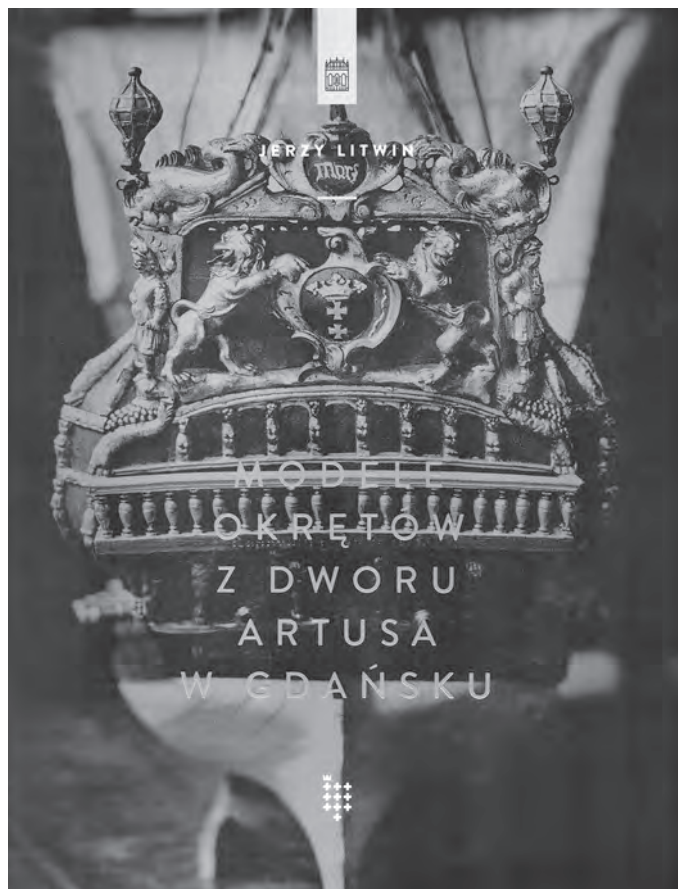
Uwagi do hipotez dotyczących proveniencji modelu okrętu wiosłowo-żaglowego z Dworu Artusa w Gdańsku

Przedstawione w niniejszym artykule opinie nawiązują do hipotez zawartych w książce Jerzego Litwina pt. *Modele okrętów z Dworu Artusa w Gdańsku*. Wydana w 2018 r. publikacja została poświęcona kolekcji zabytkowych modeli znajdującej się w gdańskim Dworze Artusa – oddziale Muzeum Gdańska.

Autora książki przedstawiać raczej nie trzeba. Wspomnę tylko, że modelarstwem okrętowym dr hab. inż. Jerzy Litwin interesuje się od samego początku swojej drogi naukowej i zawodowej. Jest autorem wielu wartościowych prac, w tym kilku artykułów o modelach z Dworu Artusa w Gdańsku¹⁾. W 1981 r., w ramach serii „Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku”, opublikował monografię pt. *Zabytkowe modele okrętów z dworu Artusa w Gdańsku*, która po zaktualizowaniu stała się podstawą publikacji, do której odwołuję się w niniejszym artykule (fot. 1)²⁾.

Znajdujący się w zbiorach Muzeum Gdańska zabytkowy model okrętu wiosłowo-żaglowego jest uznawany za najstarszy tego typu obiekt w Polsce. Po burzliwym okresie II wojny światowej został zabezpieczony w stanie w jakim go odnaleziono. Zawdzięczamy to w dużej mierze inicjatywie J. Litwina. Na potrzeby ekspozycji zdecydowano się wykonać dwie kopie modelu. Starano się przy tym jak najlepiej odwzorować jego prawdopodobny pierwotny wygląd. Pierwsza kopia zawisła w Dworze Artusa, w miejscu gdzie od zawsze prezentowany był oryginał, ten zaś można zobaczyć w sąsiadującej z Dworem Artusa tzw. Sieni Gdańskiej. Drugą kopię zobaczyć można na wystawie stałej w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku.

Według przedwojennego badacza historii Gdańska Paula Simsona model pojawił się w Dworze Artusa w 1577 r. W swojej pierwszej pracy poświęconej tej budowli Simson nazwał go galerą (*Rudergaleere*)³⁾. W kolejnej przesunął pojawienie się modelu (również galeria – *Galey*) o rok wcześniej⁴⁾. W obu przypadkach nie jest znane źródło tych dat. Autor nie pozostawił w tym zakresie żadnych wskazówek bibliograficznych. Najprawdopodobniej obie daty zostały wyrozumowane przez niego na podstawie analizy wydatków jednego z bractw mających swoją siedzibę w Dworze Artusa. Możemy domniemywać, że chodziło o Bractwo św. Rajnolda, które miało swoją ławę w bliskim sąsiedztwie modelu lub raczej zawisł on w tym miejscu z racji jakiegoś związku z tym bractwem. Przesłanką do powyższego jest zapis skarbnika tegoż bractwa, który pod datą 4 X 1579 r. odnotował wydatek poniesiony w związku z wydaniem bankietu na cześć króla Stefana Batorego. Urządzono wówczas pokaz, podczas którego z armatek, zainstalowanych na modelach znajdujących się w Dworze, oddany został salut. Wg P. Simsona do podobnego pokazu doszło także 6 X 1577 r. Z bardzo dużym prawdopodobieństwem można założyć, że był to interesujący nas model okrętu wiosłowo-żaglowego. Typ jednostki, którą odwzorowuje sprzyjał takiej funkcji – posiadał w części dziobowej trzy ar-



Fot. 1. J. Litwin, *Modele okrętów z Dworu Artusa w Gdańsku* – okładka, fot.: B. A. Kuliński

matki, które ze względu na odkryty pokład można było względnie łatwo ładować i odpalać. Niestety oryginalne armatki nie zachowały się do naszych czasów, jednakże możliwość oddawania salutów została uwzględniona podczas budowy kopii modelu⁵⁾. Jeżeli więc model faktycznie pojawił się w Dworze Artusa w 1576 lub 1577 r., a na razie nie ma powodów by kwestionować te daty, to stało się to w trakcie burzliwego sporu pomiędzy królem Stefanem Batorem a Gdańskiem. Siły Gdańska przez dłuższy czas były w defensywie, a samo miasto było oblegane od strony łądu⁶⁾. Nie był to moment sprzyjający jego budowie ani tym bardziej bezpiecznemu przywiezieniu modelu do Gdańska. Sądzę więc, że powstał przed rozpoczęciem działań wojennych, a szczegółowe okoliczności w jakich trafił do Dworu Artusa bez pojawienia się nowych źródeł są obecnie niemożliwe do potwierdzenia. Możliwe jest jednak wytypowanie kilku realnych hipotez. W swojej książce J. Litwin szczegółowo przedstawił dwie możliwości oraz zasygnalizował istnienie trzeciej.

¹⁾ M.in.: J. Litwin, *Model feluki z Dworu Artusa w Gdańsku*, „Nautologia”, 1977, r. 12, nr 4, s. 41–51; tenże, *Modelarstwo okrętowe*, Gdańsk 1985.

²⁾ J. Litwin, *Zabytkowe modele okrętów z dworu Artusa w Gdańsku*, Gdańsk 1981.

³⁾ P. Simson, *Der Artushof in Danzig und seine Bruderschaften, die Banken*, Danzig 1900, s. 201 oraz sąsiadująca z tą stroną wkładka z fotografią modelu.

⁴⁾ P. Simson, *Die Schifferbank des Danziger Artushofes*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”, 1908, nr 50, s. 122; J. Litwin, *Modele okrętów z Dworu Artusa w Gdańsku*, Gdańsk 2018, s. 17.

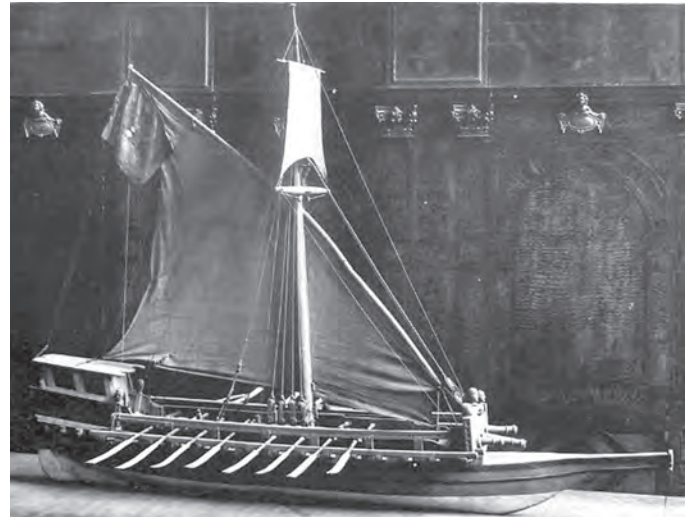
⁵⁾ P. Simson, *Der Artushof in Danzig...*, s. 138; J. Litwin, *Model feluki...*, s. 41; tenże, *Zabytkowe modele okrętów...*, s. 10–11; tenże, *Modele okrętów...*, s. 13.

⁶⁾ M.in.: M. Bogucka [w:], *Historia Gdańska*, t. 2: 1455–1655, red. E. Cieślak, Gdańsk 1982, s. 579–585; W. Hubert, *Wojny Bałtyckie*, Warszawa 1938 (Oświęcim 2014), s. 142–150.

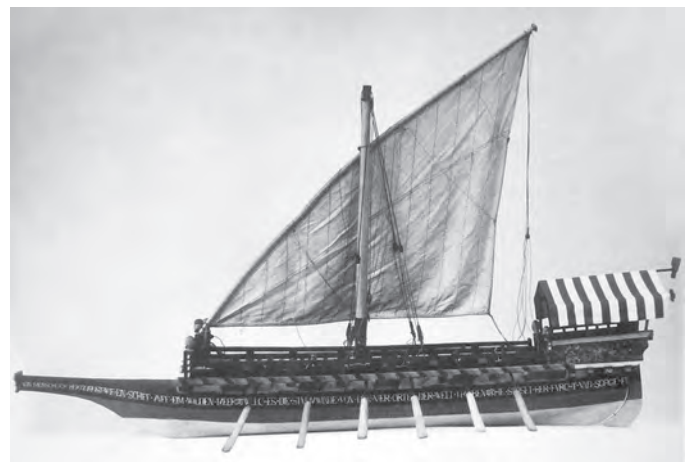
Pierwsza hipoteza wiąże powstanie modelu z rozpoczęciem w 1570 r., na polecenie króla Zygmunta Augusta, w Elblągu budową okrętu wojennego i dwóch towarzyszących mu wiosłowo-żaglowych jednostek pomocniczych – *fragady* i *bata*. Choć kwestia czy główny okręt miał się stać zalążkiem regularnej floty wojennej pozostaje dla mnie wciąż dyskusyjna, to niezaprzeczalnie był on pierwszą w Rzeczypospolitej zbudowaną intencjonalnie jednostką bojową. Hipoteza J. Litwina jest o tyle ciekawa, że gdyby znalazła potwierdzenie, to model byłby pierwszą wiarygodną wizualizacją tego okrętu i rozwiałyby się wszelkie wątpliwości odnośnie jego typu – w 4 źródłach związanych z okrętem został on nazwany *galeonem*, zaś w 8 *galerą* (w tym trzykrotnie w *Rejestrze budowy*⁷⁾, zresztą wymiennie z *galeonem*⁸⁾. Trzeba mieć na uwadze, że w XVI w. projekty okrętów nie powstawały jeszcze na deskach kreślarskich lecz właśnie w postaci modeli. Były one wizualizacją przygotowaną na potrzeby inwestora, jak i wskazówkami niezbędnymi do realizacji zamówienia. Rejestr wydatków poniesionych na budowę królewskiego okrętu zawiera informacje o wydatku na budowę takiego modelu lub modeli konstrukcyjnych⁹⁾. Pojawienie się modelu królewskiego okrętu w Dworze Artusa dałoby się w jakimś stopniu uwiarygodnić przytoczonym wyżej konfliktem pomiędzy Stefanem Batorym a Gdańskiem. Wojska gdańszczan spłądowały wówczas Elbląg, gdzie mógł być przechowywany model. Możliwe jest też, że znajdował się w tym czasie w Malborku – siedzibie ekonomii, z której dochodów ufundowano królewski okręt. Wojska gdańskie nie zdobyły jednak wówczas Malborka.

Przesłanką by uznać, że model powstał na Pomorzu Gdańskim jest użycie północnoeuropejskich i środkowoeuropejskich gatunków drzew (dąb, lipa drobnolistna, sosna zwyczajna, buk zwyczajny, klon jawor, dereń jadalny). Oczywiście na tej podstawie nie można przesądzać o tym, że zbudowali go Wenecjanie, jednak było to możliwe. Wątpliwym jest bowiem, że wozili z południa Europy materiał do budowy modeli. Występowanie w modelu elementów z mahoniu nie przekreśla powyższego toku rozumowania, bowiem tego gatunku użyto jedynie do wykonania zewnętrznych detali (ściany boczne nadbudówki, część główek). Nastąpiło to zresztą najprawdopodobniej w latach 1933–1934, kiedy to Dwór Artusa a wraz z nim kolekcja modeli przeszła kompleksową „renowację”. „Tak sama kolekcja, jak i poszczególne modele doznały wtedy – w okresie pokoju – większych strat niż podczas rozpętanej wkrótce wojny”¹⁰⁾.

Wspomniana wyżej renowacja nie była pierwszą. Na grafikach, obrazach (1845–1850, 1848, po 1857) oraz fotografiach (1893, 1894, 1900) (fot. 2) model posiadał częściowo zabudowaną nadbudówkę rufową i zupełnie niepasujący do śródziemnomorskiej galery trapezoidalny żagiel na zamocowanej do głównego masztu stendze. J. Litwin przypisał tę ingerencję Mattisowi Ewertowi, który był odpowiedzialny za renowację modelu około 1790 r. Autor, powołując się na pracę *Souvenirs de Marine...* Francois’a-Edmond’a Pâris’a, uznał, że tego typu ożaglowanie było charakterystyczne dla niderlandzkich galer tego okresu¹¹⁾. Przychyłam się do tej koncepcji. Nie są mi znane przedstawienia z epoki (XVI w.), w których śródziemnomorskie okręty wiosłowo-żaglowe mają tego typu ożaglowanie. Na fotografii wykonanej po zmianach (po 1934 r.) model ukazany jest już bez górnego żagla, a w miejsce sztywniej nadbudówki zamontowany został zdobiony namiot (fot. 3). Szczególnie



Fot. 2. Stan modelu przed przebudową z lat 1933-1934, źródło: P. Simson, *Der Artushof in Danzig und seine Brüderschaften, die Banken, Danzig 1900*, wkładka poprzedzająca s. 201



Fot. 3. Model po przebudowie na galerę „klasyczną”, źródło: J. Litwin, *Modele okrętów z Dworu Artusa w Gdańsku, Gdańsk 2018*, s. 44

na tą ostatnią zmianę warto zwrócić uwagę. Na przywołanej już fotografii z ok. 1900 r., zamieszczonej w pierwszej pracy Simsona (fot. 2) widać nadbudówkę rufową, która wygląda na postawioną w formie stałej, ze sztywnym dachem, oknami i drzwiami. Można powiedzieć, że w sam raz do względnie komfortowej żeglugi po Morzu Bałtyckim. W rejestrze elbląskiej budowy pod datą 30 IX 1571 r. płatnik i nadzorca prac Jan Bąkowski odnotował zapłatę szklarzowi za wykonanie pięciu okien do głównego okrętu¹²⁾. Zarówno w modelu, jak i w przytoczonym zamówieniu liczba okien jest taka sama – po dwa na burtę i jedno od strony pawęży rufowej. Być może jednak nadbudówka jest kolejnym efektem działalności wspomnianego Mattisa Ewerta.

W tym miejscu pozwolę sobie zwrócić uwagę na spopularyzowaną nazwę typu – *feluka*, która, moim zdaniem niesłusznie, przylgnęła do modelu. Po raz pierwszy został on tak nazwany przez A. Köstera w 1926 r. Do tego czasu był określanym galerą. W swojej monografii modeli z Dworu Artusa Köster przedstawił uproszczoną typologię okrętów wiosłowo-żaglowych. Dokonał w niej rozróżnie-

⁷⁾ *Rejestr budowy galeony. Zabytek z 1572*, wyd. A. Kleczkowski, Kraków 1915.

⁸⁾ Więcej w: B. A. Kuliński, *Okręt jego królewskiej mości Zygmunta II Augusta. Historia galeonu, który nie był galeonem*, Warszawa 2012.

⁹⁾ *Rejestr budowy galeony...*, s. 48.

¹⁰⁾ J. Litwin, *Modele okrętów...*, s. 39.

¹¹⁾ J. Litwin, *Model feluki...*, s. 43–44; tenże, *Modele okrętów...*, s. 66.

¹²⁾ *Rejestr budowy galeony...*, s. 55.

nia na galery zwyczajne, o standardowych rozmiarach, i mniejsze jednostki, używane do celów pomocniczych. Jako te ostatnie podtypy wymienił z nazwy tylko *galeoty* i *feluki*. Wg niego *feluka* miała mieć po 12 wiosel na każdej burcie¹³⁾. Za nim nazwę podtypu powtórzył Bruno Meyer w drugim wydaniu swojego przewodnika po Dworze Artusa, co bez wątpienia przyczyniło się do popularyzacji określenia modelu jako *feluki*¹⁴⁾. W swojej książce J. Litwin założył, że mogło dojść do wymiennego używania nazw *fragada* (*fregate*, *fregata*) i *feluka*, ponieważ „nie było w owej epoce precyzyjnej i jednoznacznej typizacji okrętów wiosłowo-żaglowych”¹⁵⁾. Nie sposób się zgodzić z tym zdaniem. Owszem typizacji jakiej byśmy sobie życzyli, np. w rodzaju klasyfikacji okrętów Royal Navy czy współczesnego systemu oznaczeń NATO, owszem nie było. Jednak w kręgu weneckiego budownictwa okrętowego, a ten ówczesnie uchodził za wzorzec do naśladowania w zakresie okrętów wiosłowo-żaglowych, poszczególne podtypy galer są dobrze udokumentowane. Z traktatów o budowie okrętów i źródeł narracyjnych znana jest klasyfikacja podtypów pod względem ich rozmiarów. Ewentualne rozbieżności dotyczą liczby wiosel u poszczególnych podtypów, przy czym różnice wynoszą maksymalnie kilka par. Problem z typizacją, o którym wspomina J. Litwin, zaczyna się, gdy jest mowa o jednostkach budowanych poza tak ustandaryzowanymi ośrodkami stocznioowymi, jak Wenecja, Barcelona czy Konstantynopol. Raczej nie może być mowy o wymiennym stosowaniu pojęć przez budowniczych z Wenecji. Ewentualne omyłki, zmiany mogły powstać po stronie notującego wydatki – Jana Bąkowskię. Jednak akurat w przypadku *fragady* nie doszło do pomyłki. Do końca XVI w. *fragada* była niedużym podtypem jednostki o jednym maszcie i kilku parach wiosel. W przypadku zbudowanej w Elblągu *fragady* były to 4 pary¹⁶⁾. Jednostek tego typu używano do takich celów jak patrolowanie, przesyłanie wiadomości czy niedużych transportów ludzi i zaopatrzenia. Były to więc jednostki mogące odbywać samodzielne rejsy na krótkich dystansach. Tak więc już choćby ze względu na liczbę wiosel, modelu z Dworu Artusa nie można zakwalifikować do typu *fragady*. Także nazywanie go *feluką* wydaje mi się nietrafione. W XVI-wiecznych źródłach oczywiście pojawił się taki typ jednostki pływającej (*felucca*, *feluga*), jednak milczą one, szczególnie traktaty o budowach galer, o *felukach* w kontekście typu bojowego okrętu wiosłowo-żaglowego. J. Litwin przywołując charakterystyki *feluki* i *fragady* powołał się na źródła XVII i XVIII-wieczne, co dla drugiej połowy XVI w. jest niewłaściwe. Ówczesnie podstawowym typem nowożytnej galery była *galia sottile* (galera zwykła). Większymi typami okrętów wiosłowo-żaglowych były zaś *galeasy* (*galeazza*) i pojedyncze jednostki budowane z myślą o dowódcach. Do mniejszych podtypów należały (w kolejności malejącej): *galiooty*, *fusty* (*fusta*, *fustas*), *bergantyny* (*brigantino*, *bergantine*, *bergantines*, *bregantini*) i przywołane wyżej *fragady*¹⁷⁾. Do największego XVI-wiecznego starcia okrętów wiosłowo-żaglowych doszło pod Lepanto (7 X 1571). Obie strony konfliktu wystawiły łącznie blisko

500 okrętów¹⁸⁾. Ze względu na skalę i idącą w setki liczbę przekazów źródłowych bitwa pozwala na dokładne przyjrzenie się typologii okrętów wiosłowo-żaglowych drugiej połowy XVI w. Źródła, liczne i szczegółowe jak nigdy przedtem, wymieniają typy biorące udział w bitwie: *galeasy*, galery zwykłe (*galia sottile*), *galiooty* i *fusty*. Mniejsze jednostki, takie jak np. *fragady* czy *feluki*, też bez wątpienia wzięły udział w bitwie, ale nie stanowiły o potencjale bojowym floty, pełniąc jedynie funkcje pomocnicze. Nawet utożsamiani z lekkimi korsarskimi jednostkami Berberowie z Trypolisu wystawili 11 regularnych galer. Tak więc brak informacji o *felukach* może świadczyć o ich marginalnym znaczeniu dla celów militarnych. Czym więc była XVI-wieczna *feluka*? Najprawdopodobniej tym samym co współcześnie, czyli jedno lub dwumasztową łodzią wspomaganą wiosłami. Wskazuje na to np. relacja anonimowego polskiego podróżnika, który około 1595 r. podróżował po Hiszpanii, Portugalii i Półwyspie Apenińskim. Według jego przekazu *feluka* (*feluga*) była żaglowo-wiosłową łodzią, zabierającą do 30 osób, której używano do rejsów na krótkich dystansach¹⁹⁾. W XVII w. *feluka*, tak jak zresztą *bergantyna* (*brygantyna*) czy *fragada* (*fregata*) ewoluowała. Zapewne tym mianem określano już nie tylko łodzie, lecz także większe, aczkolwiek nie tak duże jak galery zwyczajne jednostki. Modelowi z Dworu Artusa daleko do tych cech. Reprezentuje on zdecydowanie większy okręt wiosłowo-żaglowy. Kwestionując nazywanie modelu *feluką* wypada mi zaproponować alternatywę. Zważywszy na powyższą argumentację sądzę, że najbliższe mu do *bergantyny* (*brigantino*, *bergantine*, *bregantini*), dla których liczba wiosel umieszczanych na jednej burcie wahała się od 10 do 15. Model z Dworu Artusa, w zależności od okresu w jakim go namalowano lub sfotografowano, miał 6 (po przebudowie w latach 1933–1934), 8 (np. Simson, ok. 1900) lub 10 (replika Moritza Stumpfa, ok. 1857). Uważam jednak, że pierwotnie miał 10 wiosel na burcie. Podobnie chyba sądził autor rekonstrukcji, przypuszczalnie pierwotnego wyglądu modelu, zamieszczonej w pracy J. Litwina. Co prawda została ona opatrzona dopiskiem „bez ustalenia liczby wiosel na burcie”, jednak jej autor umieścił na burcie właśnie 10 otworów na wiosła (fot. 4)²⁰⁾.

Rozmiar i związana z tym ilość wiosel są więc argumentami przeciwko temu, że model z Dworu Artusa jest modelem „produkcyjnym”, którejs z dwóch jednostek budowanych w Elblągu na zlecenie Zygmunta Augusta. *Bata* nie biorę pod uwagę, ponieważ była to na tyle typowa łódź, że nie zadano by sobie trudu budowania modelu konstrukcyjnego. Jak sądzę udało mi się dowieść powyżej, że model nie powstał też w typie *fragady*. Wobec tego mógłby to być tylko model głównej jednostki. Wówczas jednak nie byłoby mowy o budowie *galeonu* (*galeony*). Byłoby to zbieżne ze stawianą przeze mnie tezą, że w Elblągu weneccy budowniczowie nie zbudowali żaglowca, tylko niespotkany dotychczas na Morzu Bałtyckim, a przez co później niezbywalny, pełnowymiarowy wojenny okręt wiosłowo-żaglowy np. *galeasę* lub nietypową galere²¹⁾. Zaznaczam, że nie

¹³⁾ A. Köster, *Die Modelle alter Segelschiffe im Artushof*, „Ostdeutsche Monatshefte”, 1926, nr 6, s. 566–567.

¹⁴⁾ B. Meyer, *Der Artushof in Danzig*, Danzig 1939, s. 9.

¹⁵⁾ J. Litwin, *Modele okrętów...*, s. 57.

¹⁶⁾ *Rejestr budowy galeony...*, s. 65.

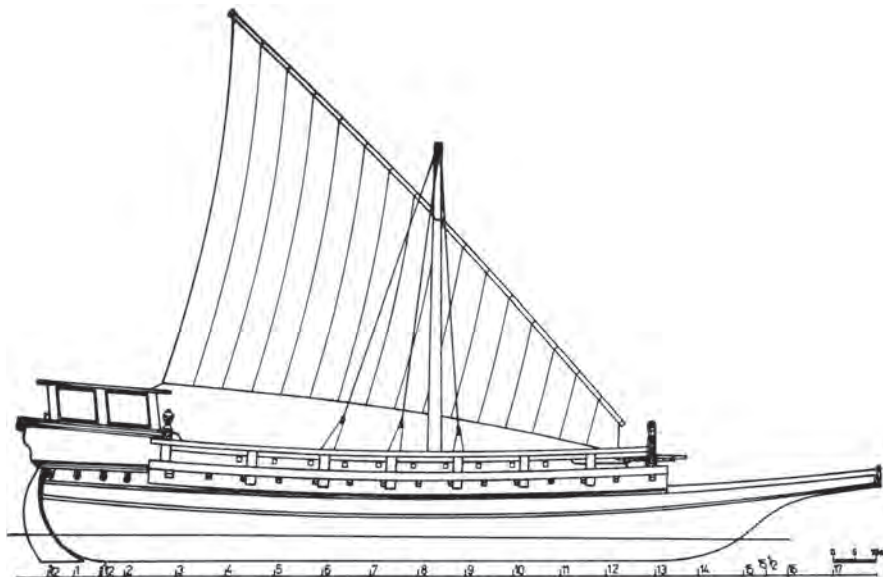
¹⁷⁾ Syntetyczny przegląd typów galer m. in. w: J. Glete, *Navies and nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500–1860*, t. 2, Sztokholm 1993, s. 501–518; A. Konstam, *Renesansowe galery wojenne 1470–1590*, tłum. P. Litwinienko, Oświęcim 2016, s. 15–19, tam też dalsze odwołania do większych klasycznych prac, np. R. C. Anderson, *Oared Fighting Ships*, Londyn 1976, J. F. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge 1974, tegoż, *Galleons and Galleys*, Londyn 2002, F. C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore 1934.

¹⁸⁾ M.in.: N. Capponi, *Victory of the West. The Story of the Battle of Lepanto*, Londyn-Oxford 2006; A. Konstam, *Lepanto 1571. Największa bitwa morska renesansu*, tłum. P. Litwinienko, Oświęcim 2017.

¹⁹⁾ *Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej i portugalskiej* (1595), wyd. J. Czubek, „Archiwum do Dziejów Literatury i Oświaty w Polsce”, seria 2, t. 1 (16), nr 1, Kraków 1925, s. 1–2, 12, 29, 37; E. Łuczyński, *Staropolskie słownictwo związane z żegluga. XV i XVI wiek*, Gdańsk 1986, s. 197 i 241.

²⁰⁾ J. Litwin, *Modele okrętów...*, s. 66.

²¹⁾ Zbudowany w Elblągu okręt nigdy nie wszedł do służby, nie został także odsprzedany. Niekonserwowany niszczał, aż został odpłatnie rozebrany: „Od rozbierania okrętu starego u Elbląga, dla starości spróchniałego, wydane floreny 149, gr 2, denarów 12”, AGAD, Archiwum Skarbu Koronnego, Oddział 1, rkps 344, k. 42v.



Fot. 4. Próba rekonstrukcji pierwotnego wyglądu modelu, źródło: J. Litwin, *Modele okrętów z Dworu Artusa w Gdańsku*, Gdańsk 2018, s. 66

mam na myśli typowego okrętu wiosłowo-żaglowego. Bowiernie nieznajomość typu galery w basenie Morza Bałtyckiego w II połowie XVI w. jest mocno wątpliwa. Tylko od 1540 do 1577 r. szwedzka flota dysponowała łącznie przynajmniej 30 potwierdzonymi źródłowo galerami²²⁾. Także w okresie przytoczonego wyżej zatargu Stefana Batorego z Gdańskiem duńska eskadra pod dowództwem Eryka Muncka miała składać się z siedmiu galer²³⁾. Teorię o budowie w Elblągu nietypowego okrętu wiosłowo-żaglowego motywuję m.in. tym, że wiosłowo-żaglowe *fragady* ze względu na niemożliwe do pokonania różnice konstrukcyjne i zastosowany napęd nie mogły stanowić efektywnej asysty żaglowców. Przy dobrym wietrze *fragada* nie była w stanie nadążyć za żaglowcem, zaś przy braku wiatru nie była w stanie mu pomóc. Ponadto ze względu na większe zanurzenie, w odróżnieniu od *fragady*, żaglowiec nie mógł operować na płytszych akwenach. Model z Dworu Artusa pasowałby do koncepcji J. Litwina, gdyby przedstawiał pełnowymiarowy okręt wiosłowo-żaglowy. Tymczasem ze swoimi 10 parami wioseł do standardowej galery brakuje mu 12–16 par, o niestandardowych typach nie wspomnę. Różnicę można próbować ratować twierdząc, że to tylko model, wizualizacja, ale to jest argument trudny do obrony. Model konstrukcyjny głównej jednostki z tak dużymi brakami? Tak więc moim zdaniem zabytek z Dworu Artusa nie jest związany z elbląską budową królewskiego okrętu.

Druga hipoteza J. Litwina łączy pojawienie się modelu w Dworze Artusa z przekazaniem go przez marynarza, który powrócił z „tureckiej” niewoli. Takowe uwolnienie, po wpłaceniu okupu, zostało odnotowane w 1575 r. w księdze wydatków Bractwa Żeglarzy²⁴⁾. Wówczas model miałby charakter dziękczynno-pamiątkowy. Zaś umieszczenie go w Dworze Artusa było dla widzów czytelnym komunikatem, podkreślającym szczodrość i szlachetność członków Bractwa. Tego typu formy podziękowań nie były wówczas odosobnione, szczególnie wobec przypadającego na koniec XVI w. wzrostu popularności składania darów wotywnych. Uwzględniwszy czas potrzebny na przekazanie pieniędzy, powrotną podróż uwolnionego, wykonanie modelu, to jego pojawienie się w Dworze Artusa w 1576 lub 1577 r. wydaje się prawdopodobne.

Na korzyść tej tezy przemawia sporo detali konstrukcyjnych gdańskiego modelu. Mógł on zostać wykonany samodzielnie lub na zlecenie uwolnionego. Jak wspomniałem wyżej przewaga północnoeuropejskich gatunków drewna użytego do budowy pozwala sądzić, że model powstał na Pomorzu Gdańskim, a jeśli już, to najpewniej w Gdańsku. Wyjaśniałoby to przede wszystkim pojawienie się na jednym obiekcie główek i herbu Gdańska na rufie (fot. 5). Byłaby to więc jednocześnie symboliczna forma zemsty, komunikat o pochodzeniu lub trwałych związkach z miastem uwolnionego oraz ukłon w kierunku organizacji, która wyłożyła pieniądze na wykup. W takim wypadku nie może być mowy o w pełni wiernym odwzorowaniu jednostki, na której pływał uwolniony – wobec nieufności muzułmanów do wykonywania wizerunków ludzi, wątpliwym jest wykonanie tego typu ozdoby. Jeśli już, to powinny być wyrzeźbione ścięte głowy chrześcijan – dla ich upokorzenia. Główki są przy tym dodatkowym argumentem za tym, że nie jest to model żadnego z okrętów floty Zygmunta Augusta. Owszem weneccy budowniczowie mogli umieścić na modelu takie zdobienie, ponieważ np. taki



Fot. 5. Nadbudówka oryginału modelu, widoczne główki i fragment herbu Gdańska, źródło: J. Litwin, *Modele okrętów z Dworu Artusa w Gdańsku*, Gdańsk 2018, s. 68

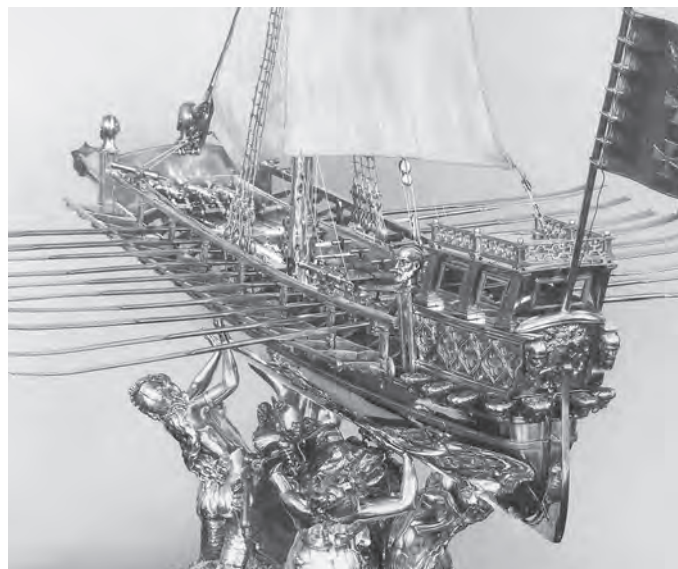
²²⁾ J. Glete, *List of Swedish Warships 1521–1721*, tab. 2, s. 24–25.

²³⁾ M.in. W. Hubert, *Wojny Bałtyckie...*, s. 145.

²⁴⁾ Informacja podana za P. Simsonem, *Die Schifferbank...*, s. 108; J. Litwin, *Modele okrętów...*, s. 17.

mógł być ówczesnie trend dekorowania galer. Zresztą bogate zdobienia ruf galer, w tym wysunięte partie nadbudówek „podtrzymywane” przez wyrzeźbione postacie, nie są niczym nadzwyczajnym dla drugiej połowy XVI w. Jednak jak wytłumaczyć umieszczenie herbu Gdańska, z którym Zygmunt August nie był w najlepszych stosunkach? W końcu król nie bez powodu wybrał Elbląg na miejsce budowy. Możliwym jest, że podczas jednej z „konserwacji” podmiemiono lub dodano deseczkę z herbem Gdańska – konstrukcja pawęży rufowej sprzyja takim zmianom. Musiałyby jednak do tego dojść najpóźniej w czasie niewiele poprzedzającym wykonanie repliki przez Moritza Stumpfa, na której znajduje się herb Gdańska (fot. 6). Także trwała konstrukcja nadbudówki rufowej wskazuje na północnoeuropejski rodowód modelu – w basenie Morza Śródziemnego na pokładzie rufowym montowano stelaże, które pokrywano tkaniną-namiotem, mającym za zadanie chronić oficerów przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi. Pochodzący z Gdańska lub okolic konstruktor, znając bałtyckie galery, mógł nie dostrzec takiego niuanu. Odmierna od śródziemnomorskiej konstrukcja nadbudówki i reling na dachu repliki M. Stumpfa zdają się tylko to potwierdzać. Oczywiście można uznać, że konstrukcja z rufy modelu była tylko jakąś wersją podstawy dla tkaniny-namiotu, który gdzieś się zapodział. Jednak równie dobrze można przyjąć, że to M. Stumpf wykonał wierną replikę modelu i to reling z jego dachu został zdemonstrowany w trakcie jednej z przebudów. Obie wersje są tak samo prawdopodobne, jak i obecnie, trudne do udowodnienia.

W przypadku modelu wotywnego odwzorowanie rozmiarów i liczby wiosł nie były kluczowe, bowiem główną rolę ogrywała symbolika. Nie wyklucza to jednak jego wierności z oryginałem okrętu, na którym pływał uwięziony marynarz. Mógł to być więc zarówno mniejszy okręt wiosłowo-żaglowy (w typie *bergantyny*), jak i regularnych rozmiarów galera. *Bergantyny* były już na tyle dużymi jednostkami, że z powodzeniem były wykorzystywane przez piratów, w ich „codziennej” działalności. Ze względu na większą obsadę wiosłarzy bardzo prawdopodobne jest, że pojedynczy jeńcy chrześcijańscy mogli trafiać do wiosł. Wykluczam mniejsze podtypy galer, bowiem chrześcijańscy jeńcy trafiali tylko na średnie, standardowe i największe okręty, które zabierały na swoje pokłady większą liczbę żołnierzy, mogących łatwo stłumić ewentualną próbę buntu. W początkowym stadium ilościowego rozwoju flot w ogóle nie brano pod uwagę angażowania jeńców. Stosowano regularny pobór. Dopiero wzrost liczebności okrętów wiosłowo-żaglowych oraz redukcja populacji zdolnych do służby poddanych, wymusiły wymyślenie innych sposobów pozyskiwania wiosłarzy. Najpierw sięgnięto po ludzi z tzw. marginesu społecznego (dłużnicy, złodzieje) lub po poddanych z niedawno zajętych terytoriów. Dopiero po wyczerpaniu tych źródeł zaczęto angażować jeńców. Mimo tego na pokładzie okrętu nigdy nie mogło być ich na tyle dużo, żeby mieli przewagę liczebną nad resztą wiosłarzy, załogą i żołnierzami. Nawet w popularnym już wówczas systemie *remo a scaloccio* – jednego, ciężkiego wiosła obsługiwanego przez kilku ludzi – przynajmniej jeden wiosłarz musiał być wyszkolony²⁵⁾. Wykorzystywanie jeńców było praktyczne także z ekonomicznego punktu widzenia. Jeńcy nie zajmowali miejsca w więzieniach, i tak trzeba było ich żywić, ale przynajmniej zapracowywali na swoje utrzymanie, czekając na śmierć z wycieńczenia lub chorób, wykup albo przypadkowe uwolnienie w walce. Podobnych zasad trzymano się na mniejszych okrętach wojennych i typowo pirackich jednostkach. Uważam więc, że jeńiec uwolniony za środki przekazane przez gdańskie Bractwo Żeglarzy, nie pływał na okręcie mniejszym niż *bergantyna*.



Fot. 6. Fragment repliki modelu wykonanej w pracowni złotniczej Moritza Stumpfa, źródło: J. Litwin, *Modele okrętów z Dworu Artusa w Gdańsku*, Gdańsk 2018, s. 31

Trzeciej, najbardziej ogólnej hipotezy pojawienia się modelu w Dworze Artusa, autor nie rozwinął z powodu braku źródeł. Wspominał jedynie, że model mógł zostać przywieziony przez kupca czy dyplomatę lub też wykonał go któryś z gdańskich marynarzy, który spotkał okręt tego typu podczas jednego ze swoich rejsów po Morzu Śródziemnym²⁶⁾.

Teza zakładająca przywiezienie modelu jest możliwa, ale niespójna. Gdyby model przyjechał ze strefy śródziemnomorskiej, to do jego budowy użyto by południowych, a nie północnoeuropejskich gatunków drewna. Oczywiście mógł powstać w innym północnoeuropejskim ośrodku i dopiero stamtąd trafić do Gdańska, tylko jak uzasadnić wtedy wykonanie modelu w typie śródziemnomorskiego okrętu wiosłowo-żaglowego?

Zbudowanie repliki przez marynarza-modelarza, który podczas jednego ze swoich dalekomorskich rejsów zetknął się z takim typem również jest bardzo prawdopodobne. Zresztą nie musiał odbywać dalekich podróży. Po bitwie pod Lepanto Europę załapała fala różnego rodzaju druków okolicznościowych (relacje tekstowe, ilustracje, plany ustawienia flot), które sławiły zwycięstwo chrześcijańskiej floty. Po przetłumaczeniu bądź tylko przedrukowaniu trafiły nawet do protestanckiej Szwecji. Do końca 1571 r. (a bitwa odbyła się 7 X) tylko w Hiszpanii tego typu publikacji ukazało się przynajmniej 18 (tyle się zachowało)²⁷⁾. Ze względu na ulotność tego typu druków nawet trudno oszacować obecnie ile z nich nie dotrwało do dzisiejszych czasów. Z pewnością jednak w tak ważnym ośrodku handlowym jakim był Gdańsk nie było problemów z dostępnością ilustracji śródziemnomorskich galer. Niespójne jest jednak wciąż jednoczesne wykorzystanie herbu Gdańska i główek oraz mało śródziemnomorska rufowa nadbudówka. Do wyjaśnienia pozostaje także motyw zbudowania modelu i przekazania go do Dworu Artusa. Zawężenia można dokonać analizując przeznaczenie modeli. W XVI w. budowano je na potrzeby konstrukcyjne, wotywnie, pamiątkowo-dekoracyjne oraz do zabawy²⁸⁾. Z tego zestawu wykluczyć można tylko zabaw-

²⁵⁾ A. Konstam, *Renesansowe galery wojenne...*, s. 9-10, tam też dalsze odwołania do klasycznych prac poświęconych wiosłarzom i systemom rozkładu wiosł na galerach.

²⁶⁾ J. Litwin, *Modele okrętów...*, s. 17.

²⁷⁾ J. Pirożyński, *Z dziejów obiegu informacji w Europie XVI wieku. Nowiny z Polski w kolekcji Jana Jakuba Wicka w Zurychu z lat 1560-1587*, Kraków 1995, s. 70.

²⁸⁾ M.in. J. Litwin, *Modelarstwo okrętowe. Minivadecum*, Gdańsk 1985; R. Hoeckel, *Modellbau von Schiffen des 16. Und 17. Jahrhunderts*, Rostock 1970.

kowe przeznaczenie modelu ze względu na zbyt wysoką jakość wykonania.

Powyższe wersje można jeszcze modyfikować i przypisać wykonanie lub zlecenie wykonania modelu przez przedstawiciela stanu szlacheckiego lub bogatszego rodu mieszczańskiego, który wrócił ze swojej edukacyjnej peregrynacji po Europie czy tak, jak np. Bartłomiej Nowodworski, służył we flocie joannitów. W tym wypadku taki model mógłby być elementem narracji o bohaterskiej służbie darczyńcy i podkreśleniem jego statusu w oczach gdańskiej społeczności, czy jakąś wizualną formą dopełnienia donacji na rzecz bractwa.

Bez nowego materiału źródłowego ostateczne potwierdzenie okoliczności w jakich model trafił do Dworu Artusa w Gdańsku pozostaje wciąż niemożliwe. Do tego czasu badacze mogą pokusić się jedynie o teoretyczne rozważania. Mam jednak nadzieję, że powyższym artykułem udało mi się wyeliminować hipotezę o związku modelu z budową królewskiego okrętu w Elblągu. Mimo tego, że nieznacznie rozwinąłem trzecią koncepcję uważam, podobnie jak J. Litwin, za najbardziej prawdopodobny związek zabytku z wykupem jeńca. Sądzę również, że model powstał w Gdańsku lub jego najbliższym sąsiedztwie. Na korzyść takiej wersji przemawiają więcej racjonalnych argumentów – rachunki Bractwa Żeglarzy,

motyw, zasadność jednoczesnego użycia herbu Gdańska i główek, gatunki drzewa, z których wykonano model, północnoeuropejska nadbudówka rufowa. Dodatkowo hipoteza ta jest poparta zachowanymi podobnymi wotami – modelami galer w Lubece oraz obrazem wotywnym z kościoła w Szczepanowie²⁹⁾.

Na marginesie uwag do hipotez dotyczących proveniencji modelu przedstawiłem swoje poglądy odnośnie nazwy typu w jakim go zbudowano. Stoję na stanowisku, że określanie go mianem *feluka* jest nieprawidłowe. W zamian proponuje poprzestać na nazywaniu go po prostu galerą. Byłoby to korzystne dla prezentowania zabytku w muzeum i materiałach promocyjnych – mimo wszystko galera (*galley*, *Galeere*, *galère*, *galea*) wciąż pozostaje najbardziej popularnym określeniem śródziemnomorskiego okrętu wiosłowo-żaglowego. Jeżeli jednak okaże się ono niewystarczające, a tak zapewne będzie w przypadku kolejnych publikacji specjalistycznych, to skłaniam się do nazywania modelu *bergantyną* (*brigantino*, *bergantine*, *bregantini*).

^{*)} **Bohdan A. Kuliński** (ur. 1986) – historyk, nautolog, dyplomowany archiwista. Badacz historii budownictwa okrętowego i żeglugi we wczesnym okresie nowożytnym. Szczególnie interesuje się: budową i ewolucją konstrukcji okrętów wiosłowo-żaglowych, żegluga na środkowej Wiśle, muzealnictwem morskim i rzeczonym oraz kształtowaniem się polskojęzycznej terminologii związanej z żegluga.

²⁹⁾ J. Litwin, *Modele okrętów...*, s. 59-60.

Zbigniew Machaliński

Paweł Janikowski, „Morze szumi pod Tatrami”. Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego, Gdańsk 2020, ss. 391

Istniejące od 1958 roku Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego niezwykle zasłużone dla muzealnictwa morskiego, biografistyki ludzi morza, skupiające przyjaciół Muzeum, inspirujące i wspierające tę instytucję, nie zwalnia; wydana właśnie książka Pawła Janikowskiego pt.: „Morze szumi pod Tatrami” jest tego najlepszym dowodem.

Z serii zasłużeni dla Towarzystwa Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego oraz Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku dotychczas ukazały się:

1. Henryk Spigarski, *Mikrofon, scena i dziedzictwo morskie*. Profesor zw. dr hab. Zygmunt Sójka. Monografia, Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, Gdańsk, 2013.
2. *Polska morska prof. Bolesława Kasprowicza – pasja, praca i umiłowanie*, praca zbiorowa pod red. Romana Koliczkiego, Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego, Gdańsk 2015.
3. Paweł Janikowski, 1958. *Będzie Muzeum! Założyciele Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku*. Część 1, Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego, Gdańsk 2015.
4. Paweł Janikowski, 1958. *Będzie Muzeum! Założyciele Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku*. Część 2, Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego, Gdańsk 2018.

Dwie pierwsze pozycje to biografie wybitnych ludzi nauki, profesorów Bolesława Kasprowicza i Zygmunta Sójki, szczególnie zasłużonych dla rozwoju gospodarki morskiej, życia naukowego i szkolnictwa wyższego Trójmiasta. Starszy z nich, B. Kasprowicz, to również pionier rozwoju portu gdyńskiego w latach trzydziestych minionego wieku, a w okresie po 1945 r., szczególnie po przejściu na emeryturę, lider środowiska nautologów. Obaj profesorowie, których miałem przyjemność znać i współpracować z nimi, to ludzie wyjątkowi, obdarzeni szacunkiem i charyzmą, zasłużeni dla rozwoju Polski i Wybrzeża.

Pierwsza część książki: *Będzie muzeum!* To biografia zbiorowa ludzi zasłużonych dla genezy i rozwoju Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku: Przemysława Smolarka, Stanisława Ludwiga, Bolesława Polkowskiego, Floriana Wichłacza, Witolda Jana Urbanowicza i Tomasza Czayki.

Część 2 *Będzie Muzeum!*, to również, jak część pierwsza, biografia zbiorowa, zawiera biogramy następujących ludzi:

1. Witolda Bublewskiego – „ojca założyciela” Towarzystwa, twórcy idei i praktyki wychowania morskiego młodzieży, działacza Związku Harcerstwa Polskiego, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i wielu innych organizacji samorządowych i społecznych, redaktora i autora wielu publikacji.
2. Aleksandra Rylke – „ojca założyciela” Towarzystwa, profesora Politechniki Gdańskiej, specjalisty z zakresu budownictwa okrętowego.
3. Zdzisława Ćwieka – „ojca założyciela” Towarzystwa, dyrektora Instytutu Morskiego, dyrektora Polskiego Ratownictwa Morskiego.
4. Władysława Antoniego Drapelli – „ojca założyciela” Towarzystwa, założyciela i aktywnego członka Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, pierwszego redaktora czasopisma „Nautologia”.
5. Zbigniewa Grzywaczewskiego – wieloletniego prezesa Towarzystwa, redaktora morskich czasopism technicznych.

6. Andrzeja Benesza – wieloletniego wiceprezesa Towarzystwa, wicemarszałka Sejmu.
7. Józefa Kuszewskiego – działacza Towarzystwa, pracownika merytorycznego Muzeum Morskiego, dyrektora Muzeum Historycznego Miasta Gdańska, dyrektora Muzeum Narodowego w Gdańsku.

Recenzowana książka *Morze szumi pod Tatrami* zawiera następujące biografie:

1. Zdzisław Edward Byłok. Kapitan żeglugi wielkiej, rybak morski, samorządowiec, przedsiębiorca.
2. Krystyna Chojnowska-Liskiewicz. Żeglarka, pierwsza kobieta, która samotnie na jachcie opłynęła kulę ziemską, inżynier okrętownictwa.
3. Zygmunt Choreń. Inżynier, światowej sławy projektant statków załogowych.
4. Czesław Dyrz. Konradmirał, wykładowca akademicki, doktor inżynier.
5. Marek Dzida. Okrętowiec, profesor, profesor Politechniki Gdańskiej.
6. Andrzej Królikowski. Kapitan żeglugi wielkiej i doktor nauk technicznych, menedżer i działacz społeczny.
7. Leopold Kuźma. Profesor zwyczajny, doktor habilitowany nauk ekonomicznych.
8. Józef Andrzej Lisowski. Profesor doktor habilitowany nauk technicznych, specjalista automatyki i elektrotechniki w zakresie automatyzacji okrętowych procesów starowania, rektor Akademii Morskiej w Gdyni.
9. Jerzy Litwin. Doktor habilitowany, inżynier, wieloletni pracownik i dyrektor Narodowego Muzeum Morskiego Gdańsku, wybitny znawca historii okrętownictwa, pasjonat modelarstwa okrętowego.
10. Ryszard Łukasik, Admirał, inżynier nawigator, były dowódca Marynarki Wojennej, były członek Rady Bezpieczeństwa Narodowego, były zastępca szefa Bezpieczeństwa Narodowego, były profesor wizytujący Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni.
11. Andrzej Wincenty Perepeczko. Profesor, doktor nauk humanistycznych, magister inżynier, pierwszy oficer mechanik, literat.
12. Edward Prac. Duchowny, redemptorysta, duszpasterz ludzi morza.
- Tadeusz Jerzy Pszeny. Kapitan żeglugi wielkiej, doktor nauk ekonomicznych i wykładowca Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni.
13. Jan Puzio. Kapitan żeglugi wielkiej, instruktor manewrowania dużymi statkami.
14. Jerzy Ryrych. Kapitan żeglugi wielkiej, społecznik, działacz Ligi Morskiej i Rzeczej.
15. Robert Witkowski. Oceanograf, absolwent Uniwersytetu Gdańskiego, naczelnik Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni.
16. Anna Wypych-Namiołko. Kapitan żeglugi wielkiej, menedżer, dyplomata, urzędnik państwowy.

Głównym motywem Autora i Wydawcy podejmujących inicjatywę wydania zbioru biogramów pt.: „Morze szumi pod Tatrami” było ukazanie fascynacji żywiołem morskim, który stanowił zarzewie zainteresowań młodych Polaków po 1945 roku z różnych regio-

nów kraju, często bardzo odległych od polskiego wybrzeża. Można nawet stwierdzić, iż wszystkie przedstawione biografie dotyczą ludzi urodzonych w regionach odległych od polskiego wybrzeża. Zjawisko to nie występowało tylko po 1945 roku. Morze od wieków pociągało Polaków. Pokonywali oni wiele trudności by jako marynarze, podróżnicy, uczeni i technicy uczestniczyć w dalekich ekspedycjach handlowych i naukowych zarówno polskich, jak i organizowanych przez inne państwa. Służyli w marynarkach wojennych i handlowych różnych państw. Droga Polaków nad morze w okresie I Rzeczypospolitej, a także zaborów była szczególnie trudna.

Po Powstaniu Styczniowym na terenach zaborów rosyjskiego i pruskiego nasiliło się zjawisko rusyfikacji i germanizacji związane z ograniczeniem polskiego stanu posiadania. Te działania wywołały odwrotny skutek, umocniły patriotyzm Polaków i wiarę w odzyskanie niepodległości.

W gospodarce, nauce, kulturze i sztuce Polacy osiągnęli sukcesy liczące się również w skali międzynarodowej. Podobnie było w szeroko pojętej pracy na morzu, szczególnie w zaborze rosyjskim. Dla młodych Polaków tam żyjących droga na morze stanowiła często jedyną możliwość poznania świata, zaspokojenia młodzieńczych marzeń i fascynacji.

Wiele napisano o karierach naszych rodaków w dobie popowstaniowej w dziedzinie techniki, w wolnych zawodach, nauce, kulturze i sztuce; sukcesy w pracy na morzu są również znaczące.

Odrodzenie państwa polskiego i odzyskanie dostępu do morza w 1920 roku otworzyło potencjalne możliwości awansu rzeszom Polaków w różnych dziedzinach pracy na morzu. Te potencjalne możliwości dzięki polityce morskiej II Rzeczypospolitej w pewnym sensie mogły zostać zrealizowane. Przy tej okazji należy przypomnieć zasługi Ligi Morskiej i Rzecznej, po zmianie nazwy Ligi Morskiej i Kolonialnej w dziedzinie propagowania polskiej pracy na morzu. Organizacja ta w czerwcu 1939 roku liczyła 992 780 członków, główny organ prasowy Ligi, miesięcznik „Morze”, ukazywał się w nakładzie 220 000 egzemplarzy, a czasopismo tej organizacji przeznaczone dla młodzieży „Polak na Morzu” osiągnęło w 1939 roku nakład 430 000 egzemplarzy. Te działania propagandowe i prasowe musiały wpłynąć na zainteresowanie problematyką morską szerokich rzesz społeczeństwa, a szczególnie młodzieży. W okresie II Rzeczypospolitej ukształtowało się również stosunkowo liczne grono ludzi, działaczy państwowych, gospodarczych i społecznych, na czele z budowniczym Gdyni Eugeniuszem Kwiatkowskim, będących rzecznikami Polski Morskiej.

Z kolei włączenie w 1945 roku szerokiego wybrzeża morskiego, w skali niespotykanej w historii Polski, dało naturalny nowy asumpt rozwoju polskiej polityki i myśli morskiej w różnych dziedzinach gospodarki, nauki, techniki, szkolnictwa oraz kultury i sztuki. Powstały wyższe szkoły morskie w Gdyni i Szczecinie. Kierunki nauk technicznych (budownictwo okrętowe) i ekonomicznych (Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Sopocie) morskie szkolnictwo średnie i zawodowe. Czynniki te stworzyły nowe możliwości kształcenia młodzieży i nowe możliwości awansu zawodowego. Szerokie wybrzeże morskie stworzyło możliwości wypoczynku milionom turystów również z głębi kraju. Zaistniały więc realne możliwości kontaktu z żywiołem morskim, z przyrodą pasa nadmorskiego i całą infrastrukturą wybrzeża. Fascynacja żywiołem morskim stała się możliwa dla szerokich rzesz rodaków w różnym wieku, szczególnie ludzi młodych.

Autor książki P. Janikowski, podobnie jak F. Tomala w przedmowie „Od wydawcy”, używają słów „fascynacja morzem”, „fascynacja szerokim dostępem do morza”. Fascynacja przyrodą, morzem, górami, przestrzenią powietrzną nie jest zjawiskiem nowym, występuje od wieków, może znaleźć swoje odzwierciedlenie w literaturze i sztuce, jak i w transporcie morskim, sportach wodnych, budownictwie okrętowym i wodnym i wielu innych dziedzinach pracy na

morzu. Wydaje się, że po 1945 roku te zjawiska fascynacji i szerzej, zetknięcia się z problematyką morską w warunkach polskich miały większe możliwości realizacji niezależnie od statusu społecznego i miejsca zamieszkania. Tym zjawiskom sprzyjały również realne osiągnięcia gospodarki morskiej w latach 1945-1989 w postaci rozwiniętego przemysłu stocznioowego, rybołówstwa dalekomorskiego, floty handlowej i portów morskich.

Recenzowana książka zawiera 17 biogramów ludzi morza reprezentujących różne zawody (kapitanowie żeglugi wielkiej, oficerowie marynarki wojennej, pracownicy naukowcy, inżynierów budownictwa okrętowego). Ludzie ci pełnili różne funkcje i zajmowali różne stanowiska w administracji morskiej, flocie handlowej, siłach zbrojnych, na uczelniach i instytucjach naukowych, przemyśle stocznioowym, muzealnictwie, byli również menadżerami i działaczami społecznymi. Niektórzy, jak chociażby Andrzej Wincenty Perepeczek, na przestrzeni swojego życia zmieniali zainteresowania zawodowe, pływali we flocie, zajmowali się dydaktyką szkolnictwa wyższego, byli podróżnikami, literatami.

Inny rodzaj zmiany zainteresowań zawodowych to biogram Zdzisława Edwarda Byłoka, który na początku pływał pełniąc różne funkcje oficerskie i kapitana w dalekomorskiej flocie rybackiej, następnie zakłada własną firmę hodowli pstrąga, by wreszcie wygrać w wyborach i dwanaście lat, pracował jako samorządowiec – wójt gminy Jaworze w powiecie Bielsko-Biała.

Większość opisanych przez P. Janikowskiego postaci, to ludzie związani ze ściśle określoną dziedziną pracy i służby na morzu. Typowym przykładem, reprezentującym Marynarkę Wojenną, jest Ryszard Łukasik. W biogramie i wywiadzie pokazano drogę awansu oficera Marynarki Wojennej do stopnia admirała i dowódcy Marynarki Wojennej oraz po 1990 roku działalność w Radzie Bezpieczeństwa Narodowego oraz jako profesora wizytującego w Akademii Marynarki Wojennej imienia Bohaterów Westerplatte w Gdyni.

Podobny rodzajowo tekst dotyczy dr hab. inż. Jerzego Litwina, który całe życie zawodowe poświęcił muzealnictwu morskemu. Początkowo od 1963 roku współpracował z Muzeum Morskim, a od 1972, z niewielką przerwą, był etatowym pracownikiem tej instytucji. Tam przeszedł wszystkie szczeble specjalizacji muzealnej awansując w 1991 roku na stanowisko wicedyrektora Centralnego Muzeum Morskiego, a w 2001 roku na funkcję jego dyrektora. Muzealnictwo morskie w Polsce to po 1945 roku zupełnie nowa działalność. Jerzy Litwin w tej innowacyjnej pracy niewątpliwie się wyróżnił doprowadzając Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku do czołówki tego typu instytucji w świecie. Sukces ten wynika nie tylko z działalności organizacyjnej szczególnie w zakresie powiększania zbiorów, ale i rozbudowy infrastruktury: utworzenie Muzeum Zalewu Wiślnego w Kątach Rybackich, zrewaloryzowanie budynków Muzeum Wisły w Tczewie, wybudowanie Centrum Konserwacji Wraków Statków, wybudowanie nowoczesnego Ośrodka Kultury Morskiej w Gdańsku, modernizacja budynku pokościelnego w Helu, siedzibie Muzeum Rybołówstwa, remonty statków muzealnych: „Dar Pomorza” i „Sołdek” oraz przygotowanie do utworzenia nowego oddziału – Muzeum Archeologii Podwodnej i Rybołówstwa Bałtyckiego w Łebie.

Tej działalności organizatorskiej towarzyszyły bardzo szerokie kontakty J. Litwina z Międzynarodowym Stowarzyszeniem Muzeów Morskich, z komisją badań średniowiecznego okrętownictwa i żeglugi przy UNESCO oraz muzeami morskimi w różnych krajach Europy. Współpraca międzynarodowa to również czynny udział Dyrektora w licznych sesjach i konferencjach naukowych. Można zauważyć, iż J. Litwin pracę organizatorską łączył z działalnością naukową i wydawniczą, czego owocem była obrona pracy habilitacyjnej na podstawie osiągnięć naukowych, dydaktycznych i organizacyjnych oraz cyklu prac: „Studia nad dziedzictwem

szkutnictwa i okrętownictwa ziem polskich”. Obrona odbyła się w kwietniu 1999 roku przed Radą Wydziału Historycznego UMK w Toruniu już p przejściu J, Litwina na emeryturę. Pasji naukowej towarzyszyła również aktywność dydaktyczna; w latach 1992-2006 prowadził zajęcia z archeologii morskiej i muzealnictwa morskiego na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, wykładał historię architektury statków i okrętów w Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku. Jerzy Litwin to człowiek instytucja, pasjonat, technik i humanista zarazem, którego zasługi w rozwoju polskiego muzealnictwa morskiego są niepodważalne.

W recenzowanej książce na wyróżnienie zasługuje tekst dotyczący profesora Leopolda Kuźmy, który urodził się w 1926 roku w Nowym Sączu, jest zarazem najstarszym, obok kpt. ż.w. Tadeusza Pszennego, z prezentowanych postaci. Uczeń profesora Kasprowicza, całe zawodowe życie związał z Katedrą Portów Morskich Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie. Pracował tam od 1950 do 2001 roku. Pół wieku niezwykle twórczej pracy naukowej, tam przeszedł wszystkie szczeble kariery naukowo-dydaktycznej od młodszego asystenta do profesora zwyczajnego. W dorobku naukowym posiada jedenaście podręczników, cztery monografie, piętnaście skryptów i prawie sto dziewięćdziesiąt artykułów w czasopiśmiennictwie naukowym. Profesor stał się w Polsce niekwestionowanym liderem w zakresie ekonomiki portów morskich i polityki portowej. Wykształcił liczne grono pracowników naukowych i praktyków z tego zakresu. Współpracował jako doradca i konsultant z radami naukowymi przy Ministerstwie Żeglugi, Ministerstwie Komunikacji oraz Ministerstwie Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej, zasiadał w składzie Komisji Transportu przy Polskiej Akademii Nauk oraz Komitecie Nauki i Techniki, był również członkiem Rady Naukowej Instytutu Morskiego w Gdańsku. Wykonywał również ekspertyzy dla polskich portów morskich oraz takich przedsiębiorców jak: „Baltona”, Przedsiębiorstwa Spedycyjnego „Hartwig”, czy Polskich Linii Oceanicznych. Po przejściu na emeryturę pracował jeszcze przez trzynaście lat w niepublicznej Wyższej Szkole Menadżerskiej w Warszawie, gdzie prowadził zajęcia z transportu i spedycji oraz seminaria magisterskie. Profesor L. Kuźma był twórczym kontynuatorem myśli i dorobku Eugeniusza Kwiatkowskiego i profesora Bolesława Kasprowicza w dziedzinie portów morskich i polityki portowej.

W recenzowanej książce jest kilka tekstów poświęconych karierom kapitanów żeglugi wielkiej m. in. Andrzejowi Królikowskiemu, Tadeuszowi Jerzemu Pszennemu, Janowi Puzio. Pokazano w nich drogę młodych mężczyzn z odległych od morza zakątków do szkół morskich i ich drogę awansu zawodowego i od stanowisk oficerskich do kapitana żeglugi wielkiej – dowódcy statku, pracę w polskiej flocie handlowej i u zagranicznych armatorów. Przedstawiono również działalność w przedstawicielstwach armatorskich, dydaktyce morskiej, w Stowarzyszeniu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, w samorządach i morskich organizacjach młodzieżowych.

P. Janikowski stosunkowo wiele miejsca poświęcił życiu rodzinnemu kapitanów żeglugi wielkiej, które samo w sobie, ze względu na długie okresy przebywania na morzu, jest niecodzienne ale zarazem interesujące. Te fragmenty książki stanowią wręcz interesujący przyczynek socjologiczny ukazujący specyfikę rodziny marynarskiej, ciekawie przedstawiono również przejście od niezwykle intensywnego życia zawodowego do zawinięcia do cichej i spokojnej przystani jaką jest wiek emerytalny kapitanów.

Po przeczytaniu tych tekstów nasuwa się nieodparcie refleksja, że epoka polskich kapitanów żeglugi wielkiej służących w polskiej flocie handlowej to już historia. Zjawisko to w tzw. III Rzeczypospolitej występuje w szczątkowej postaci.

Czytając pięknie wydaną książkę „Morze szumi pod Tatrami” trzeba wspomnieć o dwóch tekstach poświęconych kobietom: żeglarce Krystynie Chojnowskiej-Liskiewicz i wspomnianej już ka-

pitanie żeglugi wielkiej Annie Wypych-Namiołtko. Te biogramy pokazują przemiany cywilizacyjne, jakie zaszły w polskim społeczeństwie, pokazują jak kobiety opanowały tzw męskie zawody i osiągają na tym polu wymierne sukcesy.

Jachtowy kapitan żeglugi wielkiej Krystyna Chojnowska-Liskiewicz to biografia fascynująca i normalna zarazem. Młoda dziewczyna, właściwie dziecko po tragedii Powstania Warszawskiego w 1945 roku znalazła się w Ostródzie – tu kończy szkołę podstawową i liceum. Następnie w latach 1953-1960 studiuje na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, równoległe zaczęła uczyć się i uprawiać żeglarstwo w uczelnianym Klubie Akademickiego Związku Sportowego. Po ukończeniu studiów pracowała zgodnie z wyuczonym zawodem inżyniera budownictwa okrętowego na różnych stanowiskach w Stoczni Gdańskiej, Centralnym Ośrodku Konstrukcyjno-Badawczym, w Stoczni Remontowej „Radunia” i ostatnie dwadzieścia lat w Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku. Równoległe z pracą zawodową uprawiała żeglarstwo morskie. W latach 1976-1978 dokonała spektakularnego i zarazem historycznego wyczynu i jako pierwsza kobieta w samotnym rejsie opłynęła kulę ziemską. Tego typu wyczynu, który odbił się szerokim echem w świecie, wymagał szczególnych kwalifikacji w opanowaniu sztuki żeglowania ale i przygotowania fizycznego i mentalnego. W ciągu długiej kariery żeglarskiej K. Chojnowska-Liskiewicz wiele uwagi poświęciła propagowaniu żeglarstwa morskiego wśród kobiet, organizując siedem rejsów z wyłącznie kobiecą załogą. Godnym podkreślenia jest jej niezwykle pozytywny stosunek do ludzi, kolegów, z którymi pracowała, jak również fakt wysokiej oceny możliwości polskiego przemysłu okrętowego i pracujących na jego potrzeby biur konstrukcyjnych i projektowych. Dlatego ze smutkiem i wręcz niezrozumieniem przyjęła fakt upadku polskiego przemysłu stoczniowego po 1990 roku.

Również biografia drugiej kobiety zamieszczona w recenzowanej książce jest niezwykle interesująca. Podobnie jak K. Chojnowska-Liskiewicz, Anna Wypych-Namiołtko urodziła się i młodość spędziła w małym, prowincjonalnym mieście (Głównie). Po ukończeniu w 1981 roku Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni rozpoczęła służbę w marynarce handlowej zaczynając od funkcji asystenta pokładowego do stanowiska I oficera w 1990 roku.

Obowiązki rodzinne związane z wychowaniem dwóch córek zdecydowały o zakończeniu pływania i przejściu do pracy na lądzie. Początkowo od 1995 w gdyńskim Urzędzie Morskim. W trakcie tej pracy uzyskała liczne certyfikaty dodatkowych uprawnień w dziedzinie nadzoru i zarządzania. Wysokie kwalifikacje i doświadczenie zostały dostrzeżone w resorcie gospodarki morskiej. W latach 2007-2013 A. Wypych-Namiołtko pracowała w randze podsekretarza stanu do spraw gospodarki morskiej w Ministerstwie Infrastruktury, a od 2011 na analogicznym stanowisku w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Następnie przez trzy lata pracowała w Londynie jako stały przedstawiciel Polski przy międzynarodowej Organizacji Morskiej. Zmiana układu politycznego spowodowała odwołanie z Londynu. W Efekcie przechodzi do pracy w firmie prywatnej Green Management Sp. z o. o. w Gdyni.

Przebieg opisanego kariery zawodowej jest niezwykle interesujący, pokazuje pracowitość i wytrwałość oraz próbę pogodzenia obowiązków związanych z pływaniem z macierzyństwem, zarazem adaptacją do nowych warunków pracy urzędnika państwowego i dyplomaty.

W ostatnim rozdziale: „Post scriptum”, w oparciu o badania ankietowe przeprowadzone wśród 532 studentów Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Akademii Morskiej w Szczecinie, dotyczące motywacji wyboru przez młodzież zawodu związanego z szeroko pojętą pracą na morzu; szukano odpowiedzi na to pytanie. Wyniki tych spostrzeżeń są bardzo interesujące, mogą stanowić ciekawy

przyczynek do badań nad tzw. świadomością morską młodego pokolenia Polaków.

Wydawca książki – Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku słusznie sądzi, iż tematyka gospodarki morskiej w polskiej przestrzeni społecznej i medialnej spowszedniała, nie fascynuje, nie działa na wyobraźnię, sądzę, że jest to problem nie tylko polski. Wydawca będzie dystrybuował bezpłatnie książkę do kół Ligi Morskiej i Recznej, oraz organizacji harcerskich i klubów modelarskich. Można sądzić, iż w pewnym stopniu inicjatywa ta rozbudzi zainteresowanie pracą na morzu wśród części młodzieży.

Zaprezentowane biografie i wywiady pokazują, że awans w różnych dziedzinach pracy na morzu jest możliwy, że pasja i pracowitość w tej dziedzinie przynoszą pozytywny rezultat, zapewniają sukces.

Podstawowy leitmotiv książki, ludzie najczęściej wywodzący się z niewielkich miejscowości w pierwszym pokoleniu w swojej

rodzinie, dzięki pracowitości i pasji potrafili w różnych dziedzinach gospodarki, obronności, nauki i kultury związanej z morzem osiągnąć niezwykle rezultaty, dojść na szczyt drabiny zawodowej osiągając zarazem miano niekwestionowanego autorytetu w swojej specjalności.

Wkład pracy autora Pawła Janikowskiego zasługuje na uznanie, wymagał przesłania literatury przedmiotu, ale i dotarcia do ludzi stanowiących przedmiot biogramów w sensie bezpośredniego przeprowadzenia wywiadów.

Książka pod względem edytorskim jest starannie wydana, liczne zdjęcia, dobrze wkomponowane w tekst ułatwiają jego percepcję.

W pracach dotyczących biografistyki standardem są wykazy literatury, jak również źródeł archiwalnych. Recenzowana praca ma charakter popularny, publicystyczny. Sądzę jednak, że wykazy podstawowej literatury przedmiotu byłyby wskazane i uzupełniłyby merytorycznie treść poszczególnych biogramów.

Bolesław Hajduk

Edward Włodarczyk, Studia z dziejów pruskiej gospodarki i polityki morskiej w latach 1815 – 1939, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Historiografia Pomorska tom IV, Szczecin 2020, ss. 301, ilustr.

Opublikowany przez Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego zbiór studiów obejmuje tematykę gospodarki i polityki morskiej Prus w wiekach XIX i w I połowie XX.

Recenzowany tom studiów zawiera opracowania dotyczące wyżej wspomnianej problematyki, których treść została już opublikowana, aktualnie jednak uzupełniona o dane wynikające z późniejszych osiągnięć badawczych Autora. W tomie zamieszczono także teksty nowe, mające charakter pionierski.

Przygotowane przez historyka, wybitnego znawcę problematyki gospodarczej i morskiej Prus oraz Pomorza w XIX i XX wieku teksty zostały opracowane w oparciu o solidną i rozległą bazę źródłową. Podstawą jej są dokumenty archiwalne przechowywane w archiwach niemieckich, tj. w: Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlin – Dahlem, Bundesarchiv w Poczdamie, obecnie w Berlinie (zespoły – Reichslandbund, Reichswirtschaftsministerium, Reichsministerium des Innern, Sammlung II Weltkrieg, Oberkommando der Wehrmacht), Staatliches Archiv, Landesarchiv oraz Vorpommersches Landesarchiv w Greifswaldzie. Ponadto w tomie wykorzystano archiwalia polskie z: Archiwum Państwowego w Szczecinie (zespoły – Naczelny Prezydent Prowincji Pomorze, Rejencja Szczecińska), Archiwum Państwowego w Gdańsku (zespoły – Związek Przemysłu w Elblągu, Corporation der Elbinger Kaufmanschaft, Naczelne Prezydium Prowincji Prusy Zachodnie) i Archiwum Akt Nowych w Warszawie (zespół – Konsulat RP w Szczecinie).

Imponująca jest cytowana w opracowaniach tomu literatura naukowa. Ważne znaczenie dla opracowania zagadnień zawartych w tekstach tomu miały źródła drukowane, tj. wszelkiego rodzaju druki urzędowe i statystyczne oraz informacje prasowe.

Konstrukcja tomu nie budzi zastrzeżeń. Teksty, w sumie die się ułożone są w sposób przemyślany w porządku problemowo – chronologicznym, tworząc pewną spójną całość. Tom otwiera rozważania Autora na temat miejsca tzw. Europy Bałtyckiej w rozwoju cywilizacyjnym wymienionego kontynentu, szczególnie zachodniej jego części i w konkluzji przyjmuje tezę, że „Europa Bałtycka w każdym z historycznych okresów stanowiła istotny filar cywilizacji europejskiej” (s. 35). Drugie zawarte w tomie opracowanie pt. „Problemy pruskiej polityki morskiej w XVIII i XIX wieku” stanowi rozszerzoną i poprawioną wersję dwóch artykułów opublikowanych w „Przeglądzie Zachodniopomorskim (1990, z. 4) i w „Szczecińskich Studiach Historycznych” (2000, t. 13). Można w nim znaleźć ocenę polityki morskiej państwa pruskiego w wiekach XVIII i XIX.

O roli Prus i zjednoczonych Niemiec w działaniach na rzecz modernizacji gospodarki morskiej oraz aktywizacji portów bałtyckich do 1914 roku traktuje trzecie opracowanie. Przygotowany

tekst zawiera szereg nowych stwierdzeń w stosunku do dwóch artykułów opublikowanych wcześniej. Można zgodzić się z Autorem, że rozwój cywilizacyjno - techniczny po zjednoczeniu Niemiec stworzył dla położonych nad Bałtykiem miast portowych nowe możliwości, ale z powodów kapitałowych skorzystały z nich tylko duże ośrodki miejskie. W tym czasie zaangażowanie państwa pruskiego było większe, aniżeli władz ogólnoniemieckich, choć w dziedzinie modernizacji przemysłu stocznego i zbrojeń morskich dotacje niemieckich władz centralnych odgrywały wiodącą rolę.

Interesującym przyczynkiem zamieszczonym w tomie jest tekst czwarty, w którym scharakteryzowano aktywność zwolenników wolnego handlu w pruskich miastach portowych w latach 1840 – 1879 oraz ich sukcesy i porażki na skutek przeciwdziałania lobby przemysłowego z prowincji zachodnich, wspieranego przez właścicieli ziemskich.

Działania kół gospodarczych w pruskich portach bałtyckich w poszukiwaniu przez nich możliwości rozwojowych oraz nowych szans biznesowych omówiono w tekście piątym. Część z tych portów, szczególnie w mniejszych ośrodkach odeszła od działalności eksploatacyjnej w zakresie obrotu towarowego, przekształcając się w modne uzdrowiska. Status silnych ośrodków portowych zdołały utrzymać Szczecin, Gdańsk, Królewiec i Kłajpeda. Interesujący jest także tekst szósty, oceniający warunki rozwoju żeglugowych przedsiębiorstw armatorskich w pruskich portach południowego Bałtyku w XIX wieku.

W tekście siódmym Autor daje odpowiedź na pytanie, „czy ziemie polskie potrzebowały morza w rozwoju gospodarczym w okresie zaborów”. Z kolei w tekście ósmym ciekawie omówiono problem rywalizacji portów niemieckich z portami polskiego obszaru celnego o zaplecze na ziemiach polskich w latach 1919 – 1939.

Do nowych nie publikowanych wcześniej opracowań należy tekst dziewiąty, w którym scharakteryzowano politykę gospodarczą państwa pruskiego oraz funkcjonowanie w porcie szczecińskim spółek – Szczecińska Wspólnota Portowa i Towarzystwo Portowe. Ciekawy i mało znany dotąd problem handlu morskiego przez porty Pomorza Zachodniego w pierwszych latach II wojny światowej przedstawiono w tekście dziesiątym.

W sumie omówione wyżej teksty stanowią interesującą propozycję ukazania polityki i gospodarki morskiej, realizowanej w obrębie strefy bałtyckiej państwa pruskiego. Walorem tej ciekawej publikacji są fotografie oraz indeks osobowy. Recenzowany tom studiów jest opracowaniem potrzebnym i w moim przekonaniu stanowi kompendium wiedzy na temat gospodarki i polityki morskiej Prus w wiekach XIX i w I połowie XX oraz funkcjonowania portów i handlu morskiego w południowej strefie Morza Bałtyckiego.

Bolesław Hajduk

Jordan Siemianowski, Działalność norweskich armatorów w Gdańsku i Gdyni w latach 1919 – 1939. Uniwersytet Szczeciński, Rozprawy i Studia, tom (MCLXXXIV) 1110, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2020, ss. 385

W monografii przedstawiono aktywność norweskich towarzystw żeglugowych oraz działalność gospodarczą i zaangażowanie kapitałowe Norwegów w portach polskiego obszaru celnego w okresie międzywojennym XX wieku. Niektóre problemy poruszane w pracy znalazły już pewne odbicie w opracowaniach: A. Matli, J. Szymańskiego, E. Denkiewicz – Szczepaniak, B. Hajduka, E. Kątowskiego, M. Widernika i J. Siemianowskiego. Z autorów obcych o problemach objętych tematyką recenzowanej monografii pisali między innymi: D. Bakka, S.R. Gola, M. Hammerborg, F.R. Hansen, A. Hartmark, R. Johannes, B. Kolltveit i H.C. Bangsmoen, A. Olsen oraz L. Pettersen. Generalnie jednak w dorobku polskiej i obcej historiografii nie ma monografii, ujmującej w sposób całościowy i wyczerpujący zagadnienie morskiej obsługi przewozowej przez armatorów norweskich portów Gdańska i Gdyni oraz ich działalności gospodarczej w polskim obszarze celnym omawianego okresu. Zadania pełniejszego opracowania wspomnianej wyżej problematyki podjął się Autor w oparciu o szeroką kwerendę, przeprowadzoną w polskich oraz obcych archiwach i bibliotekach.

Podstawa źródłowa pracy jest solidna i składają się na nią dokumenty archiwalne przechowywane w następujących norweskich: archiwach – Riksarkivet w Oslo, Norsk Maritimt Museum w Oslo, Staatsarkivet w Stavanger, Staatsarkivet w Kristiansand, Staatsarkivet w Bergen, Bergen Sjøfartsmuseum Arkiv i Wilhelm Wilhelmsens Historiske Arkiv oraz bibliotekach i muzeach: Nasjonalbiblioteket w Oslo i Universitetsbiblioteket w Bergen oraz w angielskim National Archive w Londynie. Ponadto do opracowania tematu wykorzystał J. Siemianowski w zasadzie wszystkie ważniejsze archiwalia krajowe, znajdujące się w: Archiwum Akt Nowych w Warszawie (18 zespołów akt), Archiwum Narodowym w Krakowie (2 zespoły), Archiwach Państwowych w: Bydgoszczy (1 zespoły), Gdańsku (7 zespołów), Oddziale w Gdyni (3 zespoły), Katowicach (4 zespoły), Łodzi (3 zespoły), Poznaniu (2 zespoły), Rzeszowie, Oddział w Sanoku (1 zespoły). Ważne miejsce w podstawie materiałowej monografii zajmują źródła drukowane, z których uwzględniono większość związanych z jej tematyką. Uzupelnieniem źródeł archiwalnych i drukowanych są materiały wspomnieniowe, napisane przez polskich i obcych dyplomatów oraz osoby trudniące się żeglugą, spedycją i maklerstwem. Autor wykorzystał także informacje zawarte w prasie polskiej, gdańskiej i norweskiej oraz pozyskane w Internecie. Imponujące jest, liczące 633 pozycje, zestawienie wykorzystanych opracowań, bezpośrednio lub pośrednio nawiązujących do problematyki omawianej w pracy, opublikowanych w Polsce i zagranicą.

Konstrukcja monografii jest logiczna i znajduje uzasadnienie w jej problematyce. Występują dysproporcje w objętości poszczególnych rozdziałów, mianowicie trzeciego, siódmego i ósmego w stosunku do pierwszego i czwartego. Praca składa się z ośmiu rozdziałów ułożonych w porządku problemowo - chronologicznym. Rozdział pierwszy, traktujący o związkach armatorów norweskich z żeglugą na Morzu Bałtyckim oraz o rozwoju floty handlowej tego kraju skandynawskiego do 1939 roku, wykracza poza wymienioną w tytule cezurę początkową, gdyż omówiono w nim dzieje floty norweskiej i jej aktywność od 1815 roku. Polskie i norweskie plany wykorzystania tonażu norweskich armatorów w przewozach towarów przez port gdański w latach 1919 – 1920 przedstawiono

w rozdziale drugim. Scharakteryzowano w nim sytuację gospodarczą Norwegii i Polski po zakończeniu I wojny światowej, bilateralne rozmowy gospodarcze w Paryżu, polsko – norweską współpracę żeglugową oraz znaczenie misji ekonomicznych Richarda Ottera i Gabriela Smitha w Gdańsku w 1920 roku.

Najobszerniejszy rozdział trzeci poświęcony został działalności spółki żeglugowej Det Bergenske Dampskibsselskab w portach polskiego obszaru celnego. Do znanych już z literatury naukowej faktów na temat aktywności norweskiego towarzystwa żeglugowego w Gdańsku i Gdyni, dodał Autor nowe informacje dotąd nie znane. Na odnotowanie zasługuje omówienie działalności spółek Bergenske – Stavangerske Ostersjolinjen w portach polskiego obszaru celnego i Det Norske Syd – Ameryka Linje oraz innych inicjatyw żeglugowo - armatorskich armatora norweskiego w portach polskiego obszaru celnego.

Podobnie interesująca, zawierająca nowe oceny jest treść rozdziału czwartego, ukazująca powstanie i działalność Polskiego Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja” oraz zakres jego współpracy z towarzystwem Det Bergenske Dampskibsselskab i powiązanymi z nim spółkami żeglugowymi, między innymi z Walford Baltic Transports Ltd. Nowatorskie są również informacje zawarte w rozdziale piątym, w którym omówiono działalność żeglugową oraz udział największego norweskiego armatora Wilhelma Wilhelmsena w transportach bawełny z portów amerykańskich do Gdańska i Gdyni. Ukazano w nim kwestię uruchomienia linii meksykańskiej w kontekście rozwoju przemysłu włókienniczego w okręgu łódzkim.

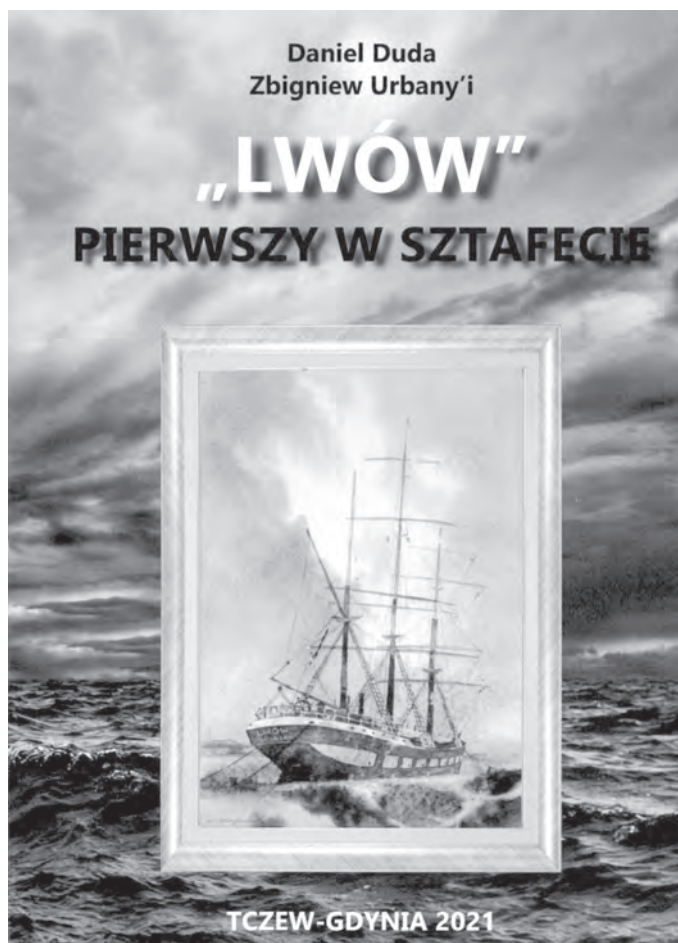
Pionierskie są także informacje zamieszczone w rozdziale szóstym na temat funkcjonowania towarzystwa żeglugowego Gunstein Strei&Sonn i jego współpracy z spółką maklerską Polska Agencja Morska. Ciekawie zaprezentowano w nim działalność, należącej do wymienionej spółki norweskiej linii żeglugowej o nazwie Vore – Line, obsługującej przewozy drewna z Gdańska i Gdyni do Antwerpii. Działalność spółek, świadczących usługi maklerskie, takich jak Bergford Holz – Speditions und Lager G m b H, Bergford Lager und Warrant GmbH, Polski Lloyd S. A. i C. Hartwig S. A., przedstawiono w rozdziale siódmym. Problematyka ta znalazła już odbicie w polskiej literaturze naukowej, jednakże

J. Siemianowski odnalazł nowe informacje dotyczące powiązań wymienionych spółek z norweskim koncernem Det Bergenske Dampskibsselskab. Ostatni z rozdziałów ósmy, zawiera ocenę zaangażowania norweskiej floty handlowej w przewozach polskiego węgla eksportowanego na rynki skandynawskie z Gdańska i Gdyni. Poza tym scharakteryzowano w nim zamówienia armatorów norweskich na budowę statków lokowane w stoczniach obszarze gospodarczym Polski oraz zakupy jednostek handlowych dokonywane przez polskie towarzystwa żeglugowe u kontrahentów na terenie Norwegii.

Dodatkowym walorem recenzowanej pracy są zamieszczone w niej: aneks, zawierający zestawienie norweskich firm importujących polski węgiel, spisy tabel, diagramów, rycin, indeks osobowy oraz wykaz skrótów.

W sumie recenzowana praca zasługuje na uwagę. Monografia wypełnia lukę badawczą, poszerzając znacząco w stosunku do dotychczasowego dorobku istniejącą wiedzę na temat norwesko – polskich relacji w dziedzinie żeglugi, transportu i handlu morskiego w okresie międzywojennym XX wieku.

Piąte wydanie książki „Lwów” pierwszy w sztafecie”



Mija 100 lat od czasu, gdy ORP „Lwów” dobił do jednego z nabrzeży portu Wolnego Miasta Gdańska w lipcu 1921 r. Był to pierwszy polski statek oceaniczny pod polską banderą, pierwszy żaglowiec, pierwszy statek szkolny. A właściwie okręt, bo zanim były bark „Nest” trafił pod zarząd cywilny, pływał w barwach Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych.

W lipcu 1920 r. trwają w Warszawie egzaminy do powołanej 17 czerwca tego roku Szkoły Morskiej w Tczewie. W tym samym miesiącu kmdr ppor. kpt. ż.w. Gustaw Kański zostaje delegowany przez wiceadmirała Kazimierza Porębskiego do portów Europy w poszukiwaniu żaglowca dla przyszłych uczniów pierwszej polskiej szkoły morskiej. Jeszcze miesiąc wcześniej był w armii gen. Hallera. Inspektor Szkoły Morskiej i kierownik wydziału nawigacyjnego wyrusza do portów Europy Zachodniej na poszukiwanie statku szkolnego dla przyszłych oficerów polskiej floty handlowej.

JEST SZKOŁA, MUSI BYĆ STATEK

Statek ma być solidny, z pomieszczeniami dla kadry i słuchaczy, z miejscem na sale wykładowe i pomieszczenie dla nawigatorów. W grę wchodzi więc jedynie duży żaglowiec. Bo admirał Kazimierz Porębski jest zdania, że „jest Szkoła, musi być statek”. Polską flotę zasilić muszą absolwenci, którzy wiedzą zdobędą w salach wykładowych Szkoły Morskiej. Jednak morskie ostrogi uzyskają jedynie na tradycyjnym żaglowcu. Jest to czas, gdy właśnie tego typu jednostki wypierane są z rynku przez parowce.

Zakamarki portów zapełniają się wycofanymi ze służby towarowymi żaglowcami. Prawie w każdym większym porcie można znaleźć kilka cumujących trzy i czteromasztowców. Choć windjammery jeszcze trzymają się na niektórych szlakach i sprawnie pokonują ryczące 40. i wyjące 50., to zdecydowanie wypierane są przez rosnącą szybko flotę na parę. Kanał Sueski skrócił morskie szlaki komunikacyjne między Europą i Dalekim Wschodem. Na tym szlaku nie ma miejsca na żaglowce. Fileas Fogg już parowcem pokonuje Kanał Sueski w drodze, przemierzając oceany i kontynenty w 80. dni dookoła świata. Ceny żaglowców spadają i jest najlepszy czas na ich kupowanie.

GNAZDO DLA NAWIGATORÓW I MECHANIKÓW

Kpt. Kański, znalazł odpowiedni żaglowiec w okolicach Rotterdamu. Wkrótce do przystani koło Vlaardingen do Kańskiego dołączył mjr marynarki inż. Aleksander Rylke, powołany jeszcze w czerwcu 1920 r. na przewodniczącego Komisji ds. Zakupu Statku. Wybór padł na trzymasztowy bark zbudowany w 1869 r. w Wielkiej Brytanii. Pierwotnie była to 3-masztowa towarowa fregata „Chinsura” ze znaczną ilością miejsc pasażerskich. Kompania Thomas & John Brocklenbank z Liverpoolu eksploatowała statek intensywnie na szlakach między Anglią, Australią i Indiami.

Po kilkunastu latach Anglicy sprzedali statek Włochom. Od 1883 r. bark pływał jako „Lucco”, by w 1915 r., trafić pod flagę holenderskiego armatora Landberg & Zoon z Batawii (dawna nazwa Dżakarta, Indonezja). Armator fregatę przekształcił w bark i nadał mu nazwę Nest (pol. gniazdo). Kupił ją inny Holender J.J.A. van Mel, który sfinalizował kontrakt z przedstawicielami z Polski. Kański i Rylke uznali, że będzie to dobre gniazdo dla polskich nawigatorów i mechaników. Kadłub i takielunek były w dobrym stanie, choć statek liczył już ponad 50. lat. O dobrym stanie statku informowały również dokumenty i certyfikaty, które Mel przedstawił polskiemu nabywcom. W sierpniu dołącza do Kańskiego i Rylkego por. mar. Tadeusz Ziółkowski z podstawową załogą.

PRZEBUDOWA

Statek miał kabiny i ładownie przystosowane do przewozu ludzi. M.in. wożono nim urzędników, oficerów i żołnierzy brytyjskich i holenderskich wojsk kolonialnych. Wymagał jednak przybudowy. Zakładano, że musi mieć możliwość rozmieszczenia około 170 osób. Potrzebne były również silniki i generator. Statek przebudowano w stoczni Van der Vindt w Vlaardingen. Okazało się, że w stoczni angielskiej, która zbudowała żaglowiec nie ma jego dokumentacji. Na wysokości zadania stanęli polscy inżynierowie, którzy nadzorowali Holendrów w przebudowie jednostki.

Kmdr ppor. inż. Aleksander Rylke (późniejszy profesor Politechniki Gdańskiej), kpt mar inż. Wojciech Musiałkowski oraz kmdr ppor. inż. Władysław Morgulec doprowadzili statek do stanu, który zapewniał zarówno dobre warunki do długotrwałej eksploatacji jednostki. Również przyszłym adeptom marynarki handlowej zapewniono dobre warunki bytowe i odpowiednie pomieszczenia do nauki w czasie długotrwałych rejsów. Kadłub żaglowca został pomalowany na czarno, z białym pasem baterijnym i imitacjami ambrazur (otworów strzelniczych dział okrętowych). Statek otrzymał nazwę „Lwów”, miasta bohatera, które 22 listopada 1920 r. jako pierwsze miasto II Rzeczypospolitej odznaczone zostało Krzyżem

Virtuti Militari przez Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego: „za zasługi położone dla polskości tego grodu i jego przynależności do Polski”.

PIERWSZA ZAŁOGA

Dowódcą ORP „Lwów” 15 kwietnia 1921 r. został por. mar. Tadeusz Ziółkowski, który zdobywał doświadczenia w rejsach oceanicznych na niemieckich windjammerach. Jego zastępcą i starszym oficerem został kpt mar. Władysław Zalewski. Drugim oficerem wachtowym por mar kpt. ż.w. Cezary Kościeszka „Żaba”. Trzecim oficerem por. mar. Daniel Jaroszewicz. W pierwszej załodze znaleźli się bosmani Górski, Stefański, Kaleta oraz żaglomistrz Jan Leszczyński, cieśla Feliks Owsik, motorzysta Feliks Sobieraj oraz radiotelegrafista Alojzy Kwiatkowski. Remont zakończono na początku lipca.

20 lipca 1921 r. por. mar. Tadeusz Ziółkowski zacumował w Gdańsku. Po krótkim pobycie w gdańskiej stoczni i wstawieniu dodatkowych grodzi, na statku zamustrowali uczniowie, którzy mieli za sobą już pierwszy rok kształcenia teoretycznego w Tczewie. Uroczyste podniesienie biało-czerwonej bandery odbyło się 4 września. Banderę podarowało miasto Lwów, a wyhaftowały ją Lwowianki. Przywiózł ją dr Leonard Stahl, wiceprezydent Lwowa, jego obrońca i uczestnik wojny polsko-bolszewickiej. W uroczystości mszy świętej i poświęcenia bandery „Lwowa”, która odbyła się na wodach Zatoki Gdańskiej wziął udział gen. Mariusz Zaruski.

REJSY I SZTORMY

Potem rozpoczęły się intensywne dni szkolenia i rejsy, najpierw po Bałtyku i do portów Europy. Potem nadszedł czas na rejs atlantycki. Rejsów by nie było, gdyby nie determinacja wiceadmirała Kazimierza Porębskiego i pomysłowość kapitanów Ziółkowskiego i Stankiewicza, którzy przekonali decydentów, że „Lwów” może na siebie zarobić z frachtu za przewożony ładunek. Tak kandydaci na kapitanów i mechaników poznawali nie tylko tajniki żeglowania ale również ształowania i morskiego biznesu. Dzięki temu „Lwów” dotarł do Liverpoolu. Był w Kopenhadze, Hawrze i Genui, Tallinie, Rydze i Helsinkach. Dotarł do Rio de Janeiro oraz Santos i Paranagua. We wszystkich portach, które „Lwów” odwiedzał poszukując ładunku była to pierwsza jednostka pod polską banderą.

Bowiem „Lwów” docierał nie tylko do portów Bałtyku i Morza Północnego. Z ładunkiem i słuchaczami zapuszczał się na akweny

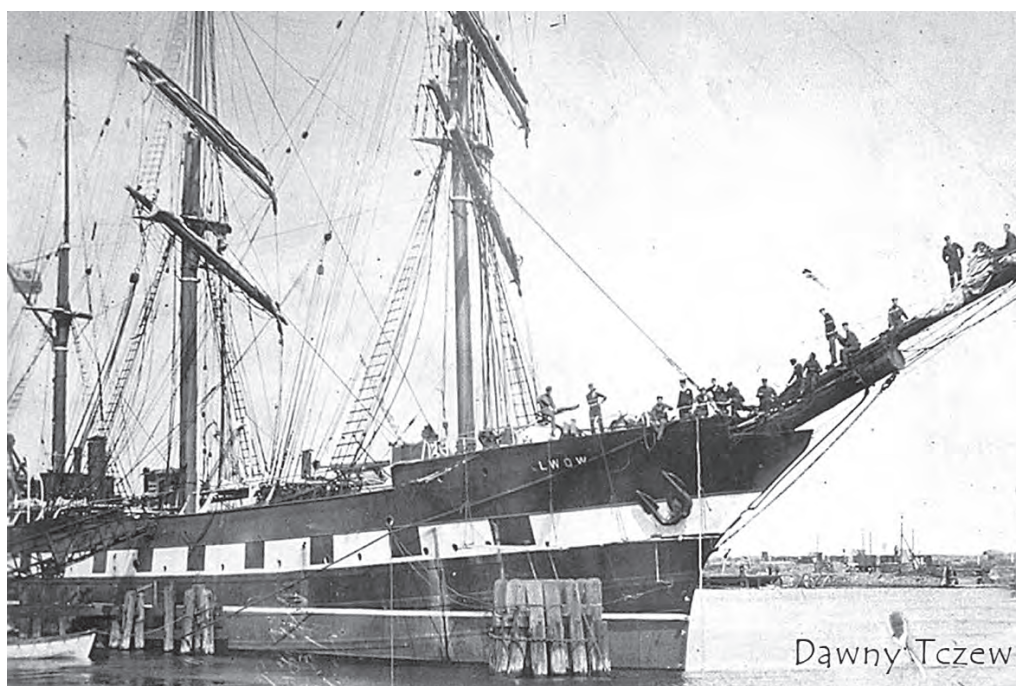
Morza Śródziemnego, Czarnego, oraz Atlantyku. Gdzie zacumował, wywoływał sensację i zainteresowanie, swoim nietypowym wyglądem, biało-czerwoną banderą i polską załogą. W wielu portach mieszkańcy i miejscowe władze organizowały dla kadry i polskich marynarzy specjalne spotkania i wydawały przyjęcia. „Lwów” poniósł polską banderę do wielu portów. Przeszedł wiele sztormów.

Ale groźniejsze niż sztormy było podejście wielu Polaków do spraw morskich. Dowództwo „Lwowa” przez cały okres jego działalności borykało się ciągle z problemami finansowymi. Za czasów rządów Wincentego Witosa Szkoła Morska i statek szkolny postrzegane były jako „mrzonki”. Witos nie był w takim podejściu odosobniony. Niektórzy urzędnicy i politycy, nawet gdy trwała już budowa portu w Gdyni, wciąż nie pojmowali, że Polska Morska, to kraj otwarty na świat. Dla wielu z nich morski biznes to były mrzonki.

Żaglowiec zakończył służbę pod biało-czerwoną banderą w 1929 r. Po nim pałeczkę przejął „Dar Pomorza”, który 13 lipca 1930 r. podniósł banderę w dynamicznie rozbudowującej Gdyni. Od 1930 r. „Lwów” wrócił pod banderą Marynarki Wojennej RP. Najpierw wykorzystywany był jako pływające koszary dla załóg okrętów podwodnych. Zakończył służbę jako magazyn. W 1938 r. został przekazany na złom.

W piątym wydaniu książki „Lwów”, Pierwszy w sztafecie” możemy przeczytać nie tylko o losach „Lwowa”, o tym jak w tamtych czasach przebiegały szkolenia kandydatów na morskich oficerów, jak się żywiono i jak zarabiano, by „Lwów” mógł pływać, jak przebijano się przez urzędnicze bariery niemocy i kto najlepiej zasłużył się dla realizacji kursu wyznaczonego przez nieliczne grono budujących Polskę Morską. Jej autorzy Daniel Duda i Zbigniew Urbany i opisują losy statku i jego absolwentów. Książka zawiera wiele zaktualizowanych informacji, w tym o jednym z jej autorów, redaktorze Zbigniewie Urbany i, który poświęcił wiele sił, by Polska była morską. Książka została wydana z inicjatywy Mirosława Augustyna, starosty tczewskiego, który w słowie wstępnym dziękuje prof. Danielowi Dudzie za „nieustanne kultywowanie historii tczewskiej Szkoły Morskiej”. Książka zawiera wiele ilustracji i reprodukcji, których nie spotkamy nawet na morskich portalach. Trafia na rynek gdy pod polską banderą mamy tyle okrętów i statków handlowych co w 1939 r.

Zdjęcia archiwalne: Dawny Tczew, www.dawnnytczew.pl (pierwsza publikacja www.gospodarkamorska.pl).



Pełny tekst czasopisma udostępniony jest
w wersji elektronicznej
w Bibliotece Cyfrowej „Świat Morskich Publikacji”
pod adresem internetowym:

<https://www.smp.am.szczecin.pl>

oraz na stronie Facebooka

Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

<https://www.facebook.com/Polskie-Towarzystwo-Nautologiczne-120082403127275>

Polskie Towarzystwo Nautologiczne informuje,
że posiada archiwalne egzemplarze NAUTOLOGII,
które można nabyć w siedzibie Towarzystwa:

81-357 Gdynia, ul. 3 Maja 12A/7

tel.: 58 620 49 75

Redakcja przyjmuje materiały opracowane w edytorze tekstowym,
w postaci elektronicznej jako pliki oraz nagrane na nośniki
zewnętrzne (pendrive, CD-ROM-y) z wydrukiem. Do publikacji
należy dołączyć krótki biogram.

Objętość artykułów do 30 stron znormalizowanego maszynopisu.
Ilustracje prosimy przygotować zgodnie z wymogami poligrafii
w **osobnych** plikach graficznych - np. jpg, tiff (**nie w Wordzie**).

Wymagana rozdzielczość plików 1:1 wynosi 300 dpi.

W pliku tekstowym należy wskazać miejsca występowania
ilustracji. Nadesłane opracowania powinny być zaopatrzone
w przypisy opracowane zgodnie z ustalonymi wymogami.

Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Autorzy
przesyłanych do „Nautologii” publikacji, proszeni są

o zamieszczanie w pliku (wersja elektroniczna)

oraz na wydrukach (jeśli są dostarczane),

danych kontaktowych: numeru telefonu i adresu mailowego.

