



POLSKIE TOWARZYSTWO
NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA

Rok LVII · 2022 · 159

NAUTOLOGIA

Agnieszka Czarnecka
Daniel Duda

Wystąpienie inauguracyjne roku akademickiego 2021/2022 JM Rektora Uniwersytetu Morskiego w Gdyni

W swym przemówieniu inauguracyjnym JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit, gratulując studentom trafnego wyboru uczelni, podkreślił jej elitarny charakter. Zwrócił uwagę, iż od początku istnienia Uczelni, jej rola, znaczenie i pozycja stale rosły, a wraz z tym podniósł się jej status i zmieniała się oficjalna nazwa:

Inaugurujemy dzisiaj nowy rok akademicki. Będzie to już 102. rok nauczania w całej historii polskiego szkolnictwa morskiego, licząc od Szkoły Morskiej w Tczewie, poprzez Szkołę Morską w Gdyni, wojenny epizod w Anglii: w Londynie, Southampton, Lifford i Landywood pod Birmingham, Państwową Szkołę Morską, Wyższą Szkołę Morską i Akademię Morską - do Uniwersytetu Morskiego w Gdyni włącznie.

JM Rektor zwrócił uwagę na podniosłość chwili: *Już za chwilę staniecie się równoprawnymi członkami naszej społeczności akademickiej. Nawiązał do wyjątkowości miejsca, w którym odbywa się Inauguracja, do otoczenia Skweru Kościuszki, wymieniając kolejno nazwiska wybitnych Polaków związanych z tym miejscem: Tadeusza Kościuszki, Jana Pawła II, Józefa Conrada Korzeniowskiego, Mariusza Zaruskiego, Kazimierza Porębskiego, Tadeusza Wendy, Mamerta Stankiewicza, Konstantego Maciejewicza, Kazimierza Jurkiewicza. Nawiązując następnie do położenia geograficznego Skweru Kościuszki, wspomniał o rozmowach prowadzonych z władzami miasta dotyczących wystawienia gnomonu, zegara słonecznego pomiędzy „Różą Wiatrów” a budynkiem Wydziału Nawigacyjnego. Wspomniał także o wysokiej pozycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w światowych rankingach uczelni morskich:*

Od 100 lat jesteśmy, byliśmy i - mam nadzieję - nadal będziemy kuźnią kadr dla polskiej i międzynarodowej floty handlowej i szeroko pojętej gospodarki morskiej. Uniwersytet Morski w Gdyni stał się uznanym w świecie ośrodkiem kształtowania opinii i określania tendencji rozwojowych w dziedzinie nauk związanych z transportem i edukacją morską, także bezpieczeństwem na morskich szlakach transportowych.

Jesteśmy dzisiaj nie tylko Uczelnią kształcącą kadry morskie, ale też ośrodkiem badawczo-naukowym o wysokim potencjale badawczym liczącym się nie tylko w kraju. W strukturach naszego Uniwersytetu funkcjonuje Instytut Morski, jednostka naukowo-ba-



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

dawcza prowadząca od siedemdziesięciu lat prace badawcze i wdrożeniowe dla przemysłu gospodarki morskiej. Zatrudniamy ponad 800 pracowników. Studiuje u nas ponad 4400 studentów. Kształcimy na



Przekazanie repliki bandery ORP „Lwów” na ręce rektora UMG prof. Adama Weintrita przez dr inż. kpt. ż.w. Andrzeja Królikowskiego prezesa Ligi Morskiej i Recznej i prof. Daniela Dudę Protektora Ligi Morskiej i Recznej. Dla upamiętnienia tego faktu Liga Morska i Rieczna przekazała Uniwersytetowi Morskiemu w Gdyni, spadkobiercy Szkoły Morskiej w Tczewie, replikę Bandery z napisem złotymi literami Semper Fidelis opracowaną przez Daniela Dudę i Andrzeja Królikowskiego. Druga replika z napisem wyhaftowanym czerwonymi literami trafiła do I LO w Tczewie, mieście siedzibie pierwszej Szkoły Morskiej w Odrodzonej Polsce w 1920 roku

4 wydziałach, 9 kierunkach, 42 specjalnościach z zakresu m.in. nawigacji, transportu morskiego, elektrotechniki, elektroniki i telekomunikacji, informatyki, mechaniki i budowy maszyn, nauk o jakości oraz zarządzania.

Naszym wyróżnikiem i powodem do dumy jest również unikatowy model kształcenia, w którym staramy się utrzymać równowagę pomiędzy teorią i praktyką. Nie moglibyśmy się nim szczyć bez nowoczesnych laboratoriów i symulatorów, akredytowanych pracowni badawczych oraz naszych statków szkoleniowych. Wizytówką Uczelni w świecie, jak i niezwykle ambasadorem Polski, jest żaglowiec „Dar Młodzieży”, na którym nasi studenci odbywają obowiązkowe praktyki morskie. Jesteśmy również armatorem statku badawczo-szkoleniowego „Horyzont II”, zdolnego do żeglugi w strefie polarnej oraz statku badawczego „Imor”, wyposażonych w urządzenia najnowszej generacji, a także kilku mniejszych jednostek. W czerwcu br. Senat UMG zobowiązał Rektora do podjęcia działań zmierzających do rozpoczęcia budowy następcy „Daru Młodzieży”, który w roku przyszłym będzie obchodził swoje 40-lecie”.

W tym miejscu JM Rektor nawiązał do zakończonego wielkim sukcesem Rejsu Niepodległości dookoła Świata. Wspominał także, iż żaglowce towarzyszyły procesowi kształcenia w Uczelni od samego początku jej istnienia. Przypominał, iż we wrześniu 2021 roku obchodziliśmy stulecie podniesienia bandery na pierwszym statku szkolnym „Lwów”. Na redzie nieistniejącego jeszcze portu w Gdyni 4 września 1921 roku podniesiono Banderę RP. Polska Bandera na jednostce pływającej jest znakiem przynależności tej jednostki do Rzeczypospolitej Polskiej, symbolizuje tradycje, mę-

stwo, honor oraz gotowość załogi do obrony Ojczyzny i jej praw na morzu.

Przekazana Uniwersytetowi Morskiemu w Gdyni bandera przy odśpiewanym przez chór UMG Mazurkę Dąbrowskiego została wciągnięta na maszt przed „Darem Młodzieży”, echa Mazurka dochodziły do stojącego w Wielkiej Gali Banderowej obok „Daru Pomorza”.

Następnie Rektor nakreślił kierunki dalszego rozwoju Uczelni:

*Dynamiczny rozwój technologii off-shorowych i rynku off-shore w Europie i na świecie determinują podjęcie działań w obszarze morskiej energetyki wiatrowej. Dlatego zdecydowałem o powołaniu **Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej**, które stanie się ważnym ośrodkiem szkoleniowym w sektorze MEW oraz o budowie **Centrum Offshore Uniwersytetu Morskiego w Gdyni**, które stanie się niezbędnym zapleczem badawczo-edukacyjnym dla krajowego sektora energetyki wiatrowej na morzu. Obecnie, poza Uniwersytetem Morskim w Gdyni, żadna z jednostek badawczo-rozwojowych w kraju nie wykonuje kompleksowych, specjalistycznych prac badawczych i rozwojowych na potrzeby innowacyjnego przemysłu morskiego.*

Warto wymienić także unikatowy w skali świata nasz ośrodek manewrowania modelami statków w Iławie, zajmujący się prowadzeniem kursów i szkoleń doskonalących umiejętności manewrowania statkami. Ośrodek ten prowadzony jest przez Fundację Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Środowiska utworzoną 30 lat temu wspólnie z Politechniką Gdańską.

Prowadzimy szeroką współpracę międzynarodową, obejmującą obok wymiany wykładowców oraz prowadzenia wspólnych

„Trzymajmy się morza”
Stanisław Staszic



Dla upamiętnienia 100. rocznicy podniesienia Bandery RP na statku szkolnym STS Lwów w dniu 4 września 1921 roku na redzie nieistniejącego jeszcze portu w Gdyni,

Liga Morska i Rieczna

przy wsparciu fundatora Pana Krzysztofa Dubrowa, dyrektora hotelu „Bryza” w Juracie
przekazuje

dwie repliki Bandery opracowane przez Daniela Dudę i Andrzeja Królikowskiego,
a wykonane przez Pracownię Haftu Artystycznego:

pierwszą z napisem „Semper Fidelis” wyhaftowaną czerwonymi literami –
I LO w Tczewie, mieście siedzibie pierwszej Szkoły Morskiej w Odrodzonej Polsce
w 1920 roku

oraz

z napisem wyhaftowanym złotymi literami – **Uniwersytetowi Morskiemu w Gdyni**,
spadkobiercy Szkoły Morskiej w Tczewie.

Polska Bandera na jednostce pływającej jest znakiem przynależności tej jednostki do Rzeczypospolitej Polskiej, symbolizuje tradycję, męstwo, honor oraz gotowość załogi do obrony Ojczyzny i jej praw na morzu. Niechaj symbol ten będzie zwiastunem ponownego rozwoju floty handlowej i wojennej niosących Polską Bandę.

Replika Bandery była prezentowana podczas inauguracji Roku Akademickiego 28 września 2021 roku w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, a 09 października 2021 roku podczas inauguracji roku akademickiego UMG na Skwerze Kościuszki na tle „Daru Młodzieży” została podniesiona w rytmie Mazurka Dąbrowskiego w obecności tysięcy studentów i mieszkańców Gdyni.

Prezentowana była również w szkołach Jastarni, Juraty i Helu, w Muzeum Fauny i Flory w Jaworze k. Bielsko-Białej, została poświęcona w dniu 05 grudnia 2021 roku w kościele katolickim pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Tczewie.



Protektor Ligi Morskiej i Riecznej
prof. dr kpt. ż.w. **Daniel Duda**

Prezes Ligi Morskiej i Riecznej
dr inż. kpt. ż.w. **Andrzej Królikowski**

Akt przekazania „Repliki Bandery – „Lwowa” przez Prezesa Ligi Morskiej i Riecznej dr inż. kpt. ż.w. Andrzeja Królikowskiego

projektów badawczych, także wymianę i współpracę studentów. Publikujemy w najlepszych periodykach naukowych. Organizujemy konferencje naukowe o zasięgu międzynarodowym. Obok tych elitarnych, uznanych już międzynarodowych konferencji naukowych, jak np. TransNav, nie sposób nie wspomnieć o całej gamie konferencji organizowanych cyklicznie przez studentów i studenckie koła naukowe.

Jesteśmy aktywnymi członkami International Association of Maritime Universities (IAMU). Aktywnie włączamy się do prac Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO, agendy ONZ. Nasi eksperci uczestniczą w pracach legislacyjnych podkomitetów IMO, współtworząc międzynarodowe standardy.

Uniwersytet Morski w Gdyni jest jedną z największych akademickich uczelni morskich w Unii Europejskiej, kształcąca, co warto podkreślić, nieprzerwanie od 1920 roku oficerów floty handlowej oraz przyszłe kadry menedżerskie dla lądowego zaplecza gospodarki morskiej. Uniwersytet Morski w Gdyni jako wiodący ośrodek akademicki kształcący kadry na potrzeby gospodarki morskiej oraz prowadzący badania, od wielu lat konsekwentnie podejmuje działania przy wsparciu ministerstwa właściwego dla gospodarki morskiej, których celem jest ciągłe udoskonalanie i unowocześnianie programów na-

uczania, aby stać się Uczelnią coraz bardziej nowoczesną i konkurencyjną na rynku edukacji publicznej na poziomie wyższym, jak również w zakresie prowadzonych badań naukowych. Sprostanie tym wyzwaniom wymaga nie tylko odważnych decyzji czy też dalekosiężnych planów rozwojowych, ale również zwiększonego finansowania Uczelni, pozwalającego te plany urzeczywistnić.

Dzisiaj jest to budowa Centrum Offshore, za chwilę zaczniemy budowę kompleksu sportowego oraz rozpoczniemy działania zmierzające do budowy następcy „Daru Młodzieży”. Ważna dla nas jest także dalsza, konsekwentna cyfryzacja Uczelni w ramach integracji środowisk akademickich Pomorza.

Na podkreślenie zasługuje fakt realizacji przez UMG szerokiego zakresu badań i analiz – hydrologicznych, hydro-meteorologicznych, hydrochemicznych, geomorfologicznych, studiów i badań w obszarze morskiej energetyki odnawialnej oraz komponentów biotycznych, badań z zakresu nawigacji, bezpieczeństwa i ratownictwa w transporcie morskim (offshore) na obszarach objętych planami morskich farm wiatrowych, a w następnym etapie wykorzystanie technologii wodorowej.

Realizacja prac wdrożeniowych przydatnych do planowania oraz budowy farm wiatrowych na morzu, przylączy do farm wiatrowych,



Poczet sztandarowy UMG stanowili studenci Kacper Szampati, Karolina Miszke, Wiktoria Wójcicka

a także innych instalacji i sieci przesyłowych budowanych na dnie morskim raczej nie jest możliwa bez udziału Uczelni, w tym Instytutu Morskiego UMG będącego składową UMG.

W celu realizacji tak strategicznego celu o charakterze narodowym, Uniwersytet prowadzi zaangażowane uzgodnienia z uznanymi ośrodkami akademickimi w Polsce i poza granicami oraz z największymi podmiotami gospodarczymi, takimi jak m.in. PGE i ORLEN, LOTOS, Energa, Agencja Rozwoju Przemysłu, Morska Agencja Gdynia czy Mewo.

W roku akademickim 2021/2022 uruchomiliśmy na studiach drugiego stopnia, na kierunku Transport na Wydziale Nawigacyjnym nową specjalność w zakresie „Logistyki w Sektorze Offshore”. Ponadto, w semestrze letnim 2021/2022 uruchomiliśmy we współpracy z Politechniką Gdańską międzyuczelniane studia na kierunku „Morska Energetyka Wiatrowa”.

Ruszają studia podyplomowe „Zarządzanie ryzykiem w morskim przemyśle wydobywczym i energetyce wiatrowej” – również od semestru letniego 2021/2022. W przygotowaniu jest dokumentacja dotycząca uruchomienia wspólnie z Akademią Górniczo-Hutniczą międzyuczelnianego kierunku studiów pn. „Geofizyka morska”.

W marcu 2021/2022 wystartował pierwszy w Polsce Program Executive Offshore Wind MBA we współpracy z Hochschule Bremerhaven oraz Business Academy South West w Esbjerg. Szczycimy się tym, że posiadamy światowej sławy kadrę, której pozycja potwierdzona została rankingiem Top 2 proc. Uniwersytetu Stanforda.

W tym roku do grona najlepszych naukowców na świecie zaliczeni zostali prof. Tomasz Tarasiuk, prof. Krzysztof Górecki, prof. Janusz Zarębski, prof. Jakub Montewka.

W prestiżowym gronie 2 proc. najbardziej wpływowych naukowców na świecie po raz kolejny znaleźli się badacze z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni:

- prof. dr hab. inż. Tomasz Tarasiuk, prorektor UMG ds. współpracy i rozwoju;
- dr hab. inż. Piotr Gnaciński, prof. UMG z Katedry Elektroenergetyki Okrętowej z Wydziału Elektrycznego;
- prof. dr hab. inż. Krzysztof Górecki, dziekan Wydziału Elektrycznego UMG;
- prof. dr hab. inż. Janusz Zarębski, kierownik Katedry Elektroniki Morskiej Wydziału Elektrycznego;
- dr hab. inż. Jakub Montewka, prof. UMG, Wydział Nawigacyjny.

Do największych sukcesów Uczelni JM Rektor zaliczył uzyskane w 2021 roku tytuły profesorskie przez trzech wykładowców: prof. Tomasza Tarasiuka – prorektora ds. rozwoju i współpracy, prof. Andrzeja Miszczaka – dziekana Wydziału Mechanicznego oraz prof. Lecha Murawskiego – kierownika Katedry Podstaw Techniki.

Korzystając z obecności Pana Ministra Edukacji i Nauki, JM Rektor zwrócił się z prośbą o włączenie czasopisma naukowego *Scientific Journal of Gdynia Maritime University* do korygowanego wykazu czasopism naukowych i recenzowanych materiałów z konferencji międzynarodowych. *Scientific Journal of Gdynia Maritime University (SJGMU)* to interdyscyplinarne czasopismo naukowe wydawane nieprzerwanie od ponad 40 lat przez Uniwersytet Morski w Gdyni, będące kontynuacją „Zeszytów Naukowych Akademii Morskiej w Gdyni”. Głównym obszarem badawczym reprezentowanym przez czasopismo jest szeroko rozumiana tematyka morska, a publikowane w czasopiśmie artykuły wpisują się głównie w dyscypliny naukowe: inżynieria lądowa i transport, automatyka, elektronika i elektrotechnika, nauki o zarządzaniu i jakości, inżynieria mechaniczna oraz nauki o Ziemi i środowisku.

JM Rektor zwrócił także się z prośbą o podwyższenie punktacji kwartalnika *TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* (www.transnav.eu (link is external)) indeksowanego od lat w bazie danych Scopus oraz *Web of Science*. Kwartalnik jest uznawanym w środowisku czasopismem branżowym o wysokiej renomie i pozycji w świecie, również za sprawą organizowanej cyklicznie co dwa lata wspólnie z The Nautical Institute Konferencji *TransNav*, w której bierze udział ponad trzystu uczestników z ponad 60 krajów z całego świata z wszystkich kontynentów, a członkami Komitetu Naukowego są najważniejsze autorytety świata żeglugowego z kilkudziesięciu uczelni zrzeszonych w *International Association of Maritime Universities IAMU* i nie tylko.

Na zakończenie swego wystąpienia JM Rektor życzył studentom zdrowia, pomyślności i wytrwałości, a przede wszystkim powrotu do normalności w kontekście pandemii. Studentom rozpoczynającym studia na specjalnościach morskich życzył, by dostąpili w przyszłości zaszczytu pływania pod białą-czerwoną banderą. Podziękował także hierarchom kościelnym, wypowiadając na zakończenie starą łacińską sentencję: *Quod Bonum Felix Faustum Fortunatum-que Sit!*, JM Rektor życzył wszystkim, aby ten nowy rok akademicki, był szczęśliwy, sprzyjający i pomyślny:

Niechaj nam się we wszystkim darzy! Niech ten rok zmierza ku dobru, szczęściu i pomyślności.

Rok akademicki 2021/2022 w Uniwersytecie Morskim w Gdyni ogłaszam za otwarty!

Zdjęcia: Cezary Spigarski

Daniel Duda

XII Nadzwyczajne Zgromadzenie Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej



Załącznik do zaproszenia na XII Nadzwyczajne Zgromadzenie SKŻW, oraz logo Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej (projekt: kpt. ż.w. Stefan Wysocki)

W auli Wydziału Nawigacyjnego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w dniu 6 listopada 2021 r. odbyło się XII Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Przed rozpoczęciem zgromadzenia wprowadzono sztandar Stowarzyszenia, po czym zebrani odśpiewali Hymn Narodowy, oddali również hołd pamięci 37 kapitanom i honorowym członkom Stowarzyszenia zmarłym w okresie sprawozdawczym (2017 – 2021 r.). Prezes Stowarzyszenia dr inż. kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski wygłosił referat sprawozdawczy za okres działalności, zaznaczył, że mocno ograniczone ze względu na istniejącą pandemię w ostatnim okresie. Godzi się zauważyć, że czteroletnia kadencja w której podejmowano takie działania jak: kultywowanie i propagowanie najlepszych tradycji polskiej bandery, popularyzacja gospodarki morskiej, występowanie w obronie członków Stowarzyszenia, udzielanie pomocy, opiniowanie kierunków i metod kształcenia kadr morskich, była bogata w takie wydarzenia jak: 100. lecie powstania Ligi Morskiej i Rzecznej, 100. lecie „Zaślubin Polski z Morzem w Pucku”, 100. lecie szkolnictwa morskiego w Polsce, 100. lecie Polskiej Administracji Morskiej. Zebrani w dyskusji wykazywali, że Stowarzyszenie mimo obostrzeń wynikających z pandemii pracowało normalnie i nie odnotowano zmniejszenia tempa. Stosowano się jednak do istniejących przepisów. Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej na koniec kadencji liczyło 302 członków, niestety w kadencji tej zmarło łącznie 37 kapitanów, a 6-ciu kapitanom nadano tytułu Honorowego Członka.



Prezes Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej w latach 2017-2021 dr inż. kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski (fot. Cezary Spigarski)

I Walne Zebranie Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej odbyło się w Auli Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni imienia kpt. ż.w. Tadeusza Meissnera w październiku 1977 r. któremu miałem przyjemność przewodniczyć, a dodatkowo jako gospodarz podejmować kolegów reglamentowaną kawą „ROBUSTA”. Stowarzyszenie liczyło wówczas 170 członków, obecnych na zebraniu było nieco ponad 90 kapitanów floty transportowej i rybołówstwa morskiego. W inauguracyjnym zebraniu wzięło udział wielu przedstawicieli przedsiębiorstw gospodarki morskiej, wśród nich dyrektor Naczelny Polskich Linii Oceanicznych mgr Tadeusz Grembowicz, wielce oddany Wyższej Szkole Morskiej, który w swym wystąpieniu, jak pamiętam, skupił się nad rolą kapitanów w przedsiębiorstwie żeglownym i rozwiązywaniu licznych i trudnych problemów przedsiębiorstwa i statków. Zebrani wybrali wówczas na stanowisko przewodniczącego Stowarzyszenia kpt. ż.w. Leszka Góreckiego, (który w Stowarzyszeniu działa bez przerwy do obecnej chwili), a na wiceprzewodniczących: kpt. ż.w. Zygmunta Batko i kpt. ż.w. Tadeusza Przeora. W tym też dniu Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej nawiązało kontakt z Polskim Towarzystwem Nautologicznym, które bezpłatnie udostępniło kapitanom swoją siedzibę w Gdyni przy ulicy Sędzickiego 3. Ustalono, że zebrania będą odbywać się raz w tygodniu, w każdy wtorek o godzinie 18.00 co ma miejsce do chwili obecnej (Namiary nr 12/250 – 1977 r.).

Podczas ostatniego zgromadzenia głos zabrali kpt. ż.w. Daniel Duda, reprezentujący Polskie Towarzystwo Nautologiczne



Kpt. ż.w. Daniel Duda prezentuje zebranym obraz „Lwowa” z umieszczoną repliką bandery – daru kobiet miasta Semper Fidelis (fot. Cezary Spigarski)

i kpt. ż.w. Andrzej Królikowski jako prezes Ligi Morskiej i Recznej, którzy przekazali na ręce dotychczasowego przewodniczącego Stowarzyszenia Kapitanów kopię obrazu, wykonane na mapie morskiej przedstawiającego ORP „Lwów” (autorstwa kpt. ż.w. Ryszarda Kucika) pierwszy żaglowy statek Szkoły Morskiej w Tczewie (wg Karola Olgierda Borchardta tzw. Kolebka Nawigatorów), w związku z 100. rocznicą podniesienia bandery na nim w dniu 4 września 1921 r., na nie istniejącej jeszcze redzie portu gdyńskiego, jak również zaprezentowali zebranym replikę bandery „Lwowa”, którą statek otrzymał jako dar kobiet tego bohaterskiego miasta. Replika bandery jest dziełem głównie kpt. ż.w. Andrzeja Królikowskiego, przy pomocy kpt. ż.w. Daniela Dudy, a założenia do repliki były szeroko dyskutowane, głównie wśród specjalistów Marynarki Wojennej. Fundatorem bandery jest pan Krzysztof Dubrow długoletni intendent morskich statków handlowych.

Kpt. ż.w. Daniel Duda występując w imieniu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego przekazał, na ręce prof. dr hab. inż. Adama Weintrita – rektora Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, o. Edwarda Pracza Duszpasterza Ludzi Morza „Stella Maris” i dr. Roberta Domżała dyrektora Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, medal 100. lecia podniesienia bandery na ORP „Lwów”, wydane go staraniem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego z wielkim poparciem finansowym Towarzystwa Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Autorem i pomysłodawcą wykonania medalu wybitego w ilości 35 sztuk jest kpt. ż.w. Daniel Duda, który przekazał również na rzecz Stowarzyszenia 20 egzemplarzy książki, Daniel Duda, Zbigniew Urbany’i – „Lwów” pierwszy w sztafecie, V wydanie, Tczew – Gdynia – 2021 r., ze wstępem starosty tczewskiego pana Mirosława Augustyna.



Od lewej dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski Prezes Ligi Morskiej i Recznej, Daniel Duda, ojciec Edward Pracza – rektor „Stella Maris” w Gdyni, Duszpasterz Ludzi Morza, który prezentuje medal 100-lecia „Lwowa” (fot. Cezary Spigarski)



Pomnik wiceadmirała Kazimierza Porębskiego na terenie Wydziału Nawigacyjnego UMG (odsłonięty 17.VI.1993 r.), powstał dzięki staraniom kapitanów ż.w. Romana Watrasa i Jerzego Pszennego. Tradycyjnie kwiaty pod pomnikiem są składane w dniach Święta „Szkoły Morskiej”, zjazdów Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego (Towarzystwo powstało w obecnym gmachu Wydziału Nawigacyjnego UMG, w 1966 r.), jako wyraz podziękowania Admirałowi za stworzenie polskich szkół morskich i osoby, która zdecydowała o nabyciu s.v. „Lwowa” (fot. Cezary Spigarski)

W przerwie Zgromadzenia kapitanowie złożyli kwiaty pod pomnikiem admirała Kazimierza Porębskiego, twórcy szkolnictwa morskiego w Polsce, Marynarki Wojennej oraz Ligi Morskiej i Rzecznej i osoby która z dniem 4 września 1921 r. wcieliła do służby żaglowiec „Lwów” do praktycznego szkolenia kadr oficerskich dla Polskiej Marynarki Handlowej i Polskiej Marynarki Wojennej.

W roku 2021 r. tzw. Szkoły Borchardtowskie przeprowadziły konkurs rysunkowy, a tematem był statek s.v. „Lwów”. Uczniowie podeszli do tematu z pełnym zaangażowaniem i zrozumieniem i w wyniku ich pracy powstało wiele ładnych rysunków. Patronowali przedsięwzięciu, dyrektor mgr Dorota Haase (Szkoła Borchardta w Gdyni), dyrektor mgr Teresa Hinc (Szkoła Borchardta w Strzebielinie, na terenie której powstała Aleja 100 lip, poświęcona kpt. ż.w. Leszkowi Wiktorowiczowi), sekretarzem była mgr Liliana Koszałka (Szkoła Borchardta w Gdyni). Tym Paniom próbował przewodniczyć Daniel Duda. Pani Liliana Koszałka zaprezentowała podczas zjazdu kapitanów wyróżniające się prace młodzieży Gdyni i Strzebielina. Obie wyróżnione szkoły otrzymały od Towarzystwa Upiększania Miasta Pucka „Albumy Zaślubinowe” – ...dla Ciebie Polsko, Puck 2020, Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit przekazał obu szkołom albumy autorstwa Małgorzaty Sokołowskiej i Tomasza Degórskiego „Per Mare Ad Astra” – Gdynia 2020, a każdy młody uczestnik konkursu od prof. Daniela Dudy książkę – „Lwów” Pierwszy w Sztafecie Wyd. V. autorów Daniela Dudy i Zbigniewa Urbany’i, Tczew – Gdynia 2021. Prace uczniów zostały przekazane do oceny przez grono kapitańskie na ręcę dotychczasowego prezesa SKŻW kpt. ż.w. Wiesława Piotrzkowskiego i mają zostać przekazane dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, do Sali Tradycji. Pani Liliana Koszałka została przez prof. Daniela Dudę wyróżniona, znacznikiem Absolwenta Szkoły Morskiej.

Podczas Walnego Zebrania staraniem Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej (kpt. ż.w. Anna Wypych Namiotko) i Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (mgr Joanna Stasiak) prezentowane były prace kpt. ż.w. Ryszarda Kucika; statek szkolny „Lwów”, bosman/żaglomistrz statku „Lwów” i „Daru Pomorza” Jan Leszczyński „Waju”, komendanci „Lwowa” – Tadeusz Ziółkowski, Mamert Stankiewicz, Konstanty Maciejewicz, kufle komendantów „Lwowa” (autor Daniel Duda) – por. mar. Tadeusza Bonifacego Ziółkowskiego, kpt. ż.w. Mamerta Stankiewicza i kpt. ż.w. Konstantego Maciejewicza, kufle tych, których „wykolebał Lwów” dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni kpt. ż.w. Stanisława Kosko i komendanta „Daru Pomorza” – Konstantego Kowalskiego. Kufle zostały przekazane do Sali Tradycji – UMG – jako dar Daniela Dudy.

W wyniku przeprowadzonych wyborów na XII czteroletnią kadencję nowym przewodniczącym 14 osobowej Rady Stowarzyszenia został wybrany dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski dotychczasowy wiceprezes Stowarzyszenia. Przypomnijmy, że A. Królikowski pełnił funkcję przewodniczącego w latach od 20 października 2009 r. do 2017 r. i X Walne Zgromadzenia w dniu 6 listopada



Por. mar. Tadeusz Bonifacy Ziółkowski pierwszy dowódca ORP „Lwów”, lata dowodzenia 1921-1923 (zbiory: UMG)



Kpt. ż.w. Mamert Stankiewicz dowódca „Lwów” w latach 1924-1926 (zbiory: UMG)



Kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz komendant „Lwowa” w latach 1927-1930 (zbiory: UMG)



Kpt. ż.w. Konstanty Kowalski dowódca „Daru Pomorza” w latach 1938-1939 (zbiory: UMG)



Kpt. ż.w. Stanisław Kosko dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni w latach 1937-1939 (zbiory: UMG)

2021 r. powierzyło mu pełnienie funkcji przewodniczącego na dalsze cztery lata. Jego zastępcami zostali dr inż. kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski i kpt. ż.w. Łukasz Lewkowicz. Sekretarzem wybrano kpt. ż.w. Dariusza Terecha, natomiast kpt. ż.w. Andrzej Kin powtórnie został wybrany skarbnikiem Stowarzyszenia. Członkami Rady Stowarzyszenia zostali wybrani kapitanowie: Sebastian Boryczka, Leszek Górecki (członek Rady od jej powstania), Marek Marzec, Grzegorz Mazur, Grzegorz Rutkowski, Erhard Szymroszczyk, Rafał Szymański, Anna Wypych-Namietko, Stefan Wysocki.

Wielu członków Stowarzyszenia ze względu na istniejącą pandemię nie przybyło na zebranie, liczni przesłali usprawiedliwienia i życzenia dla Stowarzyszenia i kolegów.

W pewnej chwili zaczynam spoglądać oczyma b. rektora na zebranych na sali obrad uczestników Walnego Zebrania Kapitanów Żegluga Wielkiej, których wielu pamiętam jako młodych ludzi rozpoczynających naukę w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni. Prezes SKŻW, dr inż. kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski „Wiesiek”, absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni specjalność nawigator, i Akademii Marynarki Wojennej specjalność hydrografia i oznakowanie nawigacyjne. Na Uniwersytecie Technologiczno-Humanistycznym w Radomiu w 2021r. uzyskał tytuł doktora nauk inżyniersko technicznych w dyscyplinie inżynieria lądowa i transport.

Po ukończeniu Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni podjął pracę w Polskich Liniach Oceanicznych awansuje od stopnia marynarza do kapitana statku włącznie. W latach 1995-2016 pracuje w Urzędzie Morskim w Gdyni (kapitan helskiego portu, zastępca kapitana portu w Gdańsku, kapitan gdańskiego portu). Od 2016 r. jest dyrektorem naczelnym Urzędu Morskiego w Gdyni. Utrzymuje stały kontakt w Akademią Marynarki Wojennej, gdzie pełni funkcję adiunkta. W Urzędzie Morskim odpowiada za wielką inwestycję przekop Mierzei Wiślanej, rozbudowę gdyńskiego i gdańskiego portu i portów Środkowego Wybrzeża. Nadal jest członkiem Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, członkiem International Harbour Master Association, której przez wiele lat przewodził. Egzaminator Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Kawaler Orderu Odrodzenia Polski V klasy.

Wśród zebranych jest i bierze czynny udział rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit. Odbył dobrą praktykę na statkach polskich i bander obcych, uzyskał dyplom kapitana żegluga wielkiej. W dorobku ma 15 monografii i ponad 300 artykułów naukowych. Wypromował 3 doktorów, był recenzentem w 10 przewodach doktorskich, brał udział w 9 przewodach i postępowaniu habilitacyjnym. Za udział w rozwoju nawigacji morskiej uzyskał prestiżowe tytuły: FRNI – Fellow of the Royal Institute of Navigation (1995) oraz tytuł FNI – Fellow of the Nautical Institute (2008). Jest eksertem Międzynarodowej Organizacji Morskiej(IMO). A. Weintrit jest Kawalerem Orderu Odrodzenia Polski V klasy.

W dalekiej ławce siedzi kpt. ż.w. mgr Marek Marzec. Szlify oficerskie i kapitańskie zdobywał u armatorów Polskiej Żegluga Morskiej, Polskich Linii Oceanicznych i wielu armatorów zagranicznych. Pamiętam, jak na umówioną godzinę Marek melduje się w rektoracie, nienagannie umundurowany, trochę spięty. Po kilku wstępnych słowach przedstawia problem..., pragnie zbobyć biegun północny, a ja byłbym... Przyznam, że zaskoczył mnie. Ale moje stanowisko było jednoznaczne Marku... chcę cię mieć wśród żywych...

Marek to dowódca wielu statków w tym „OCEANII” Polskiej Akademii Nauk, dowodził „Darem Młodzieży” oraz największym żaglowym statkiem świata „Royal Cliper”. Czynny członek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej. Wulkan pomysłów. Jest prezesem „IKRA” – „Inicjatywa Koleżeńska – Rozruszać Absolwentów”. „IKRA” skupia absolwentów Wydziału Nawigacyjnego roczniki 63-64, pośród nich jest wielu, którzy dowodzili największymi statkami świata, główni na-

wigatorzy przedsiębiorstw żeglugowych, główni sztauerzy, kapitanowie portów, rzeczoznawcy itd. Wydają „IKRĘ”, ponosząc solidarnie koszt. Wydano już ponad 200 nr „IKRY”, każdy numer to 40-50 stron i bogactwo udokumentowanej praktyki morskiej. Nie przerywają swoich miesięcznych spotkań – oczywiście teraz na Skypie. Niektórzy podejmują próby kontaktu z „zebraniem” przy pomocy telefonu. Są przekonani, że takie spotkania, mimo, że mniej liczne i z małymi problemami są ciekawe i potrzebne. W „KĄCIKU PREZESA” nr 2/2021 Prezes kpt. ż.w. Marek Marzec pisze: „Zima jeszcze trzyma, korononawirus też. Zima (niezbyt mroźna na wybrzeżu) ma w marcu popuścić. Z pandemią może być różnie. Dlatego serdeczna prośba do Panów Kolegów i Sympatyków „IKRY” – trzymajmy się mądrze. Chcemy jeszcze trochę pożyć”.

W dorobku „IKRA” ma bardzo cenną książkę „Nasze morza i nasze statki” – Wspomnienia Absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, rocznik 1963/64 i posiadają zebrane środki na kolejną książkę... oczekujemy.

IKRA (Inicjatywa Koleżeńska „Rozruszać Absolwentów”) Biuletyn nr 2/2021 (206) - luty 2021 r.	
Spis treści	
1. Relacja ze spotkania 1.02.2021 r.	1
2. Wieści od kolegów	2
3. Kalendarium wydarzeń morskich	17
4. Różne – Widziane z mostka – Piotr Majcher	19
- Polskie porty – Kołobrzeg, Darłowo	22
- Flota światowa	30
5. Wiadomości o sprawach morskich	34
6. Kącik Prezesa	44
Relacja ze spotkania absolwentów Wydz. Nawig. SM 63/64 „IKRA” (0,5 strony A5)	

Z dalekiej Słowacji przybył dr kpt. ż.w. Stanislav Holak, absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, wychowanek Daniela Dudy, z wielką dumą uczestniczył w pocście sztandarowym Stowarzyszenia.

Podczas studiów odbył programową praktykę morską w tym między innymi na „Darze Pomorza”. Pływał na różnych statkach, uzyskując kolejne dyplomy, a w roku 1996 dyplom kapitana żegluga wielkiej. Kpt. ż.w. Stanislav Holak odbył w latach 1996-1999 studia doktoranckie na Uniwersytecie w Żylinie, jest doktorem prawa. Pozwoliło mu to w przyszłości podjąć pracę na Wydziale Prawa Uniwersytetu Jana Jesenskiego w Śladkovicowie, gdzie wykładał zagadnienia prawa morskiego i śródlądowego. W latach 1995-1996 piastował funkcję dyrektora generalnego słowackiej żegluga na Dunaju (Slovak Danube Shipping Company). W latach 1997-2005 był dyrektorem „Slovak Shipping Company”, w okresie 2007-2008 pełnił funkcję surveyora kontroli jakości w hińskich stocznich w Nantong i Yizhen.

Posługuje się językami: angielskim, hiszpańskim, polskim, chorwackim, serbskim i rosyjskim. Posiada między innymi odznaczenia/wyróżnienia: Krzyż Komandorski Św. Łazarza, Krzyż Komandorski Marszałka Radetzkiego, Diament Krzyża św. Wacława.

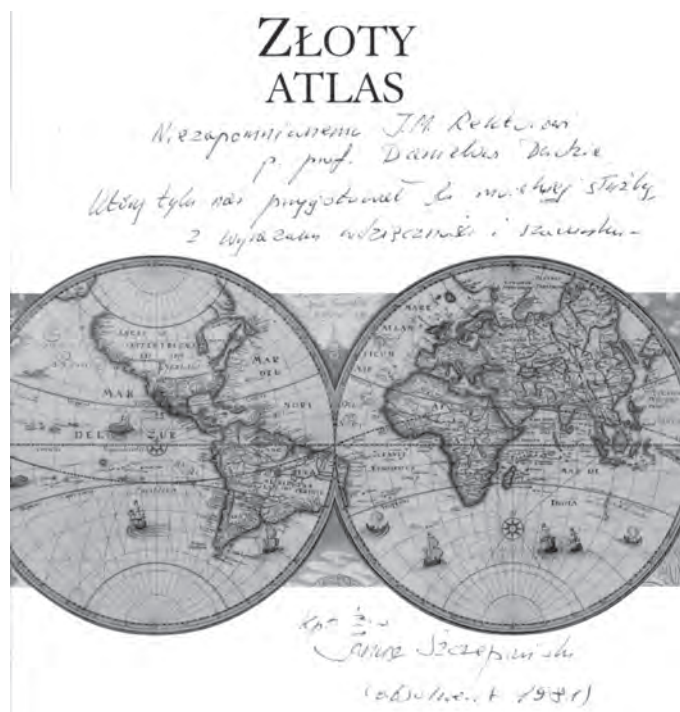
Posiada dużą praktykę morską, dyplom kapitana żegluga wielkiej, jest członkiem Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej, z którym utrzymuje ścisły kontakt. Jest przewodniczącym: Grand Prior of the Grand Pripr Slovakia Orderu – Militar and Hospitaller Order of Saint Lazarus of Jerusalem.

Na sali jest też mgr inż. kapitan żegluga wielkiej Janusz Szczepański, absolwent Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej Gdyni (specjalność transport morski, 1981 r.), od którego



W holu wydziału nawigacyjnego UMG na tle popiersia kpt. ż.w. Karola Olgierda Borchardta stoją od lewej kpt. ż.w. Daniel Duda i kpt. ż.w. Stanislav Holak, Słowak, który studiował w latach 1974-1979 w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni i ukończył studia z tytułem magistra inżyniera nawigatora. Przypomnieć należy, że był to pierwszy rocznik studiów magisterskich (fot. Cezary Spigarski)

na spotkaniu absolwentów Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni roczników 1980-1985 w dniu 18 października 2021 r., otrzymałem piękny album – Złoty Atlas. Pracuje w Polskich Liniach Oceanicznych i u wielu armatorów obcych bander. Uzyskuje dyplom kapitana żegluga wielkiej. Dowodzi szczególnie kontenerowcami do ponad 8500 TEU.



Wpis do książki pt. Złoty Atlas autora Edwarda Brooke-Hitching, Dom Wydawniczy „REBIS”. Poznań 2019. Przełożył Janusz Szczepański. „Niezapomnianemu JM Rektorowi p. prof. Danielowi Dudzie, który tyłu nas przygotował do morskiej służby z wyrazami wdzięczności i szacunku – kpt. ż.w. Janusz Szczepański (absolwent 1981 r.)”

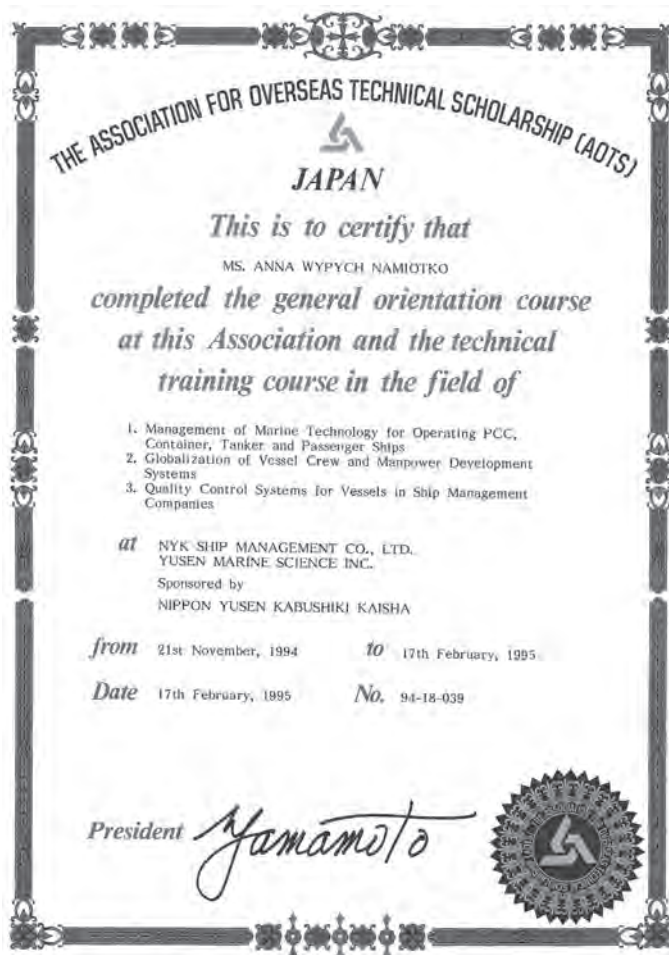


Kpt. ż.w. mgr inż. Anna Wypych-Namietko (fot. Cezary Spigarski)

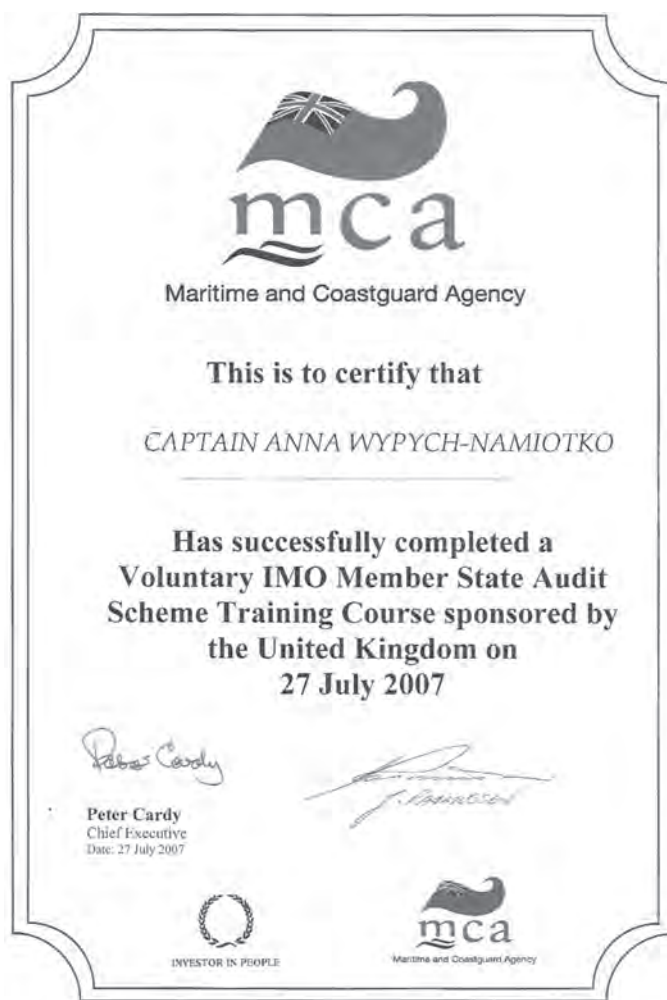
W przerwie Janusz podchodzi do mnie, prosi o przyjęcie książki z miłą dedykacją. Droga jego prowadzi przez Polskie Linie Oceaniczne i armatorów zagranicznych. Od 1993 r. jako kapitan dowodzi różnymi statkami, nadal czynny. Dotychczas przetłumażył na język polski 51 książek.

Anna Wypych 5 maja 1981 roku ukończyła studia na Wydziale Nawigacyjnym Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, otrzymała tytuł magistra inżyniera nawigacji morskiej. Po studiach podnosiła nadal swoje kwalifikacje zawodowe, ukończyła wymagane konwencjami kursy kwalifikacyjne, głównie wynikające z konwencji STCW i dalej specjalizowała się w zakresie zarządzania flotą, bezpieczeństwem żegluga, audytem. W Polskim Centrum Badań i Certyfikacji, odbyła kursy i złożyła egzaminy na Kwalifikowanego Kandydata na Auditora (nr 2630 (DA/67/A1/95), i na Auditora uprawniającego do udziału w audytach przeprowadzanych przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji (nr 570 (DA/B1-1-96), posiada certyfikat nr 3257675 wydany przez DNV GL SE Maritime Headquarter w Hamburgu (2018 r.) International Auditor ISM-SPS-MLC for Shipping Companies, Ukończyła Wyższy Kurs Obronny na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej nr 008/2009 wydany dnia 9 stycznia 2009 r. Pani kapitan posiada jeszcze 9 certyfikatów z w.w. problematyki.

Pani Anna Wypych po skończeniu studiów, od 1981 do 1995 pracowała jako oficer od asystenta do starszego oficera w Polskich Liniach Oceanicznych. Pracowała również u armatorów pod obcymi banderami – w Willie Shipping Company i Paal Wilson Co. Norway. Z dniem 19 grudnia 1996 r. otrzymała dyplom kapitana żegluga wielkiej nadany przez Urząd Morski w Gdyni (nr 3452). Od 1995 do 2007 była zatrudniona w Urzędzie Morskim w Gdyni jako krajowy koordynator Port State Control (nominacja ministra). Znacznie rozbudowała tę jednostkę organizacyjną Urzędu Morskiego, poprzez zatrudnianie personelu o wysokich kwalifikacjach morskich, ciągłe szkolenie personelu w kraju i zagranicą, komputeryzację, wprowadzenie nowych rozwiązań organizacyjnych. Dnia 28 listopada 2007 powołana została na stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. 23 listopada 2011 r. przeszła na analogiczne stanowisko w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Odpowiadała za kwestie związane z gospodarką morską i żeglugą śródlądową. Odwołana z funkcji 3 września 2013 r., i od tego czasu do 2016 r. pełni



Dyplom ukończenia kursu w „The ASSOCIATION FOR OVERSEAS TECHNICAL SCHOLARSHIP (AOTS), Japonia zaświadcza, że Pani Anna Wypych-Namietko wysłuchała wykładów w okresie 21 listopada 1994 r. do 17 lutego 1995 r. Otrzymała dokument w dniu 17 lutego 1995 r. No 94-18-039. podpisany przez prezydenta AOTS



Dyplom Voluntary IMO Member State Audit Scheme Training Course, nadany w Wielkiej Brytanii przez Maritime and Coastguard Agency, 27 lipiec 2007 r.

ła funkcję stałego przedstawiciela Polski przy Międzynarodowej Organizacji Morskiej w Londynie (IMO).

Od października 2017 Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej wybrało ją na funkcję sekretarza. Od grudnia 2019 zatrudniona jest w Kapitanacie Portu Gdańsk, jest starszym oficerem tego uniwersalnego Gdańskiego Portu d.s. nawigacyjnych, który przyjmuje największe statki jakie mogą wpływać na Bałtyk, obsługuje wszystkie rodzaje towarów, kontenery, paliwa płynne, rudę, gaz płynny, nawozy sztuczne, zboża, drobnicę, masowe, suche, chemikalia, ładunki ciężkie. Rocznie obroty jego to 48-53 mln ton ładunków. Miała zaszczyt być matką chrzestną kilku statków w tym ms. „Port Gdynia” i żaglowca „Kapitan Borchardt”, jednostki ratowniczej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa typ SAR-3000, zbudowanej w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni o nazwie „ORKAN” która weszła do eksploatacji 15 marca 2011 r. Muszę dodać, że statkiem ms. „Orkan”, należącym do Chipolbroku dowodziłem w latach 1983-1984 przez okres 18 miesięcy, a funkcję III oficera wachtowego wówczas pełniła pani porucznik (tak mile traktowała ją załoga). Anna Namietko, była dobrym oficerem, zawsze przygotowana do pełnienia wacht i służby w porcie. Byłem wówczas ostatnim przewodniczącym Komitetu Krajowego Budowy Daru Młodzieży, nad którym wisiała pożyczka zaciągnięta w Polskich Liniach Oceanicznych, którą należało spłacić – Anka była moją prawą ręką na statku „Orkan”, gdzie nie tylko pełniłem funkcję kapitana ale i podejmowałem wszelkie działania by gromadzić środki celem zebrania funduszy na spła-

cenia pożyczki na „Dar Młodzieży”, za co Jej serdecznie dziękuję. Zachowuję w swoich zbiorach i wysoko cenię list, zamieszczony poniżej od pani kapitan.

Kolejnym uczestnikiem Zgromadzenia jest kapitan żeglugi wielkiej Piotr Trzebuchowski, absolwent pierwszego rocznika Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Szlify oficerskie i kapitańskie zdobywał pracując na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie i Polskich Liniach Oceanicznych w Gdyni, pływając wiele lat na statkach pod tzw. tanimi banderami, głównie jednak na statkach o kapitale duńskim i niemieckim. Jest członkiem Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, a w pracy społecznej głównie udziela się w Stowarzyszeniu Absolwentów Szkół Morskich, gdzie pełnił funkcję członka zarządu, wiceprezesa zarządu. Przez wiele lat pełnił funkcję p.o. Prezesa, a z dniem 3 lipca 2021 r. został prezesem Zarządu Stowarzyszenia Absolwentów Szkół Morskich, na czteroletnią kadencję. Stowarzyszenie skupia w swych szeregach wszystkich absolwentów reprezentujących różne roczniki i wydziały Szkoły Morskiej. Celem Stowarzyszenia jest dbanie o tradycje szkolnictwa morskiego, występowanie w obronie interesów zawodowych swych członków, utrzymywanie wzajemnego kontaktu i kontaktu w uczelni, integrowanie środowiska, opiniowanie metod kształcenia kadr morskich, ich doksztalcanie. Piotr od wielu lat jest redaktorem pisma Stowarzyszenia – „ECHO MORZA – BIULETYN”. Niedawno wręczył mi kolejny ostatni 29 numer Biuletynu, wydany z datą 2021 r. o objętości 390 stron (!), jest jego głównym redaktorem. Ostatnio przeczytałem nr

Warszawa, dnia 1 września 2013 r.

Pan Profesor
Daniel Duda
Kierownik Katedry Eksploatacji
Jednostki Pływającej
Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego
Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni

Kochamy Pani Profesorze,

w związku z odznaczeniem Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski za wybitne zasługi na rzecz rozwoju gospodarki morskiej oraz za szczególne osiągnięcia w pracy naukowo-badawczej i dydaktycznej w dziedzinie marynistyki mam przyjemność w imieniu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej złożyć na ręce Pana Profesora serdeczne gratulacje.

Korzystając z okazji pragnę podziękować Panu Profesorowi za wiele lat wyjątkowej pracy na rzecz rozwoju polskiej gospodarki morskiej zarówno w aspekcie dydaktycznym – jako dziekan Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, a następnie rektor tej uczelni przez niemal dekadę, wykładowca i kierownik Katedry Eksploatacji Jednostki Pływającej Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej oraz autor ponad 400 publikacji, jak i praktycznym – jako kapitan żegluga wielkiej, Dyrektor Pionu Inspekcji Morskiej Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Pełnomocnik Rektora-Komendanta Akademii Marynarki Wojennej ds. współpracy z administracją morską.

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
tel. +48 22 630 18 70, fax +48 22 630 18 72
e-mail: info@transport.gov.pl, www.transport.gov.pl

OPRACOWANIA OKOLICZNOŚCIOWE I OGÓLNE

Należy Pan Profesor do najznakomitszych znawców zagadnień morskich zarówno na gruncie polskim, jak i międzynarodowym, czego dowodem jest kilkadziesiąt rozpraw doktorskich i ponad dwieście prac magisterskich napisanych pod Pana kierunkiem, a także liczne odznaczenia i wyróżnienia. Jest Pan wzorem do naśladowania dla obecnych i przyszłych pokoleń.

*Szczególnie serdecznie pragnę
podziękować za kształtowanie
mojej osoby przez lata studiów
i pracy na statku ms „Władysław
Orkan” oraz budowanie mojej
karierę w czasach pracy w Urzędzie
Morskim w Gdyni*

*Z wyrazami głębokiego
szacunku*

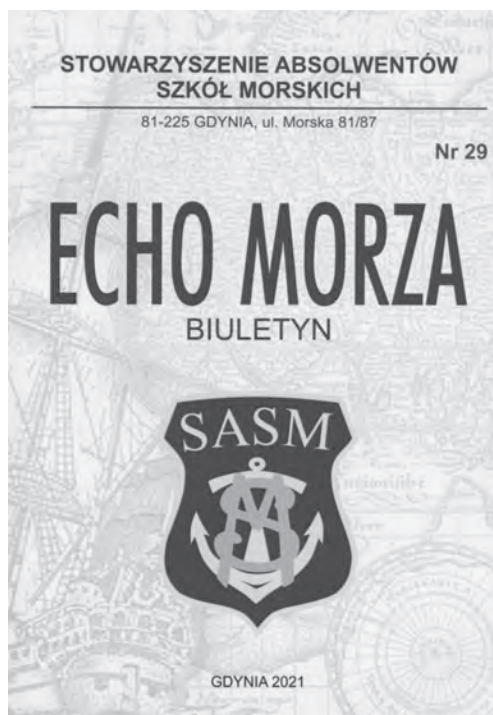
*Anna Wypych
Namiołko*

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
tel. +48 22 630 18 70, fax +48 22 630 18 72
e-mail: info@transport.gov.pl, www.transport.gov.pl

List pani kpt. ż.w. Anny Wypych-Namiołko z dnia 2.09.2013 r.
(zbiory DD)

24 (w którym zamieścił 2 artykuły) i nr 25 (trzy artykuły i 5 swoich wierszy z cyklu „Wiersze z morza”. W numerze 29 – Biuletynu skupiłem się głównie na jego artykule pt. „Prywatny Dziennik Okrętowy m.s. „Cape Keppel” (99 stron!) są to jego przeżycia odnotowywane na bieżąco. Piotrek przyjmuje statek w Singapurze, ma na to tylko godzinę czasu, przelicza kasę tylko 15 tysięcy dolarów, należy sprawdzić czy przypadkiem w kasie nie znalazły się banknoty „podrobione”. Brak czasu na podstawowe pytania, jak ocenia statek jego stan techniczny, remonty, dokumenty, jak manewruje, załoga, prowiant, bunkier, agenci w portach, współpraca z armatorem itd. Czytam opis kalkulacji przejścia przez Torres Strait, warunki pogodowe, głębokości, kalkulacja zanurzenia stłku, mapy, dokładności, ataki piratów, ładunek i mocowanie, zapas paliwa, statek jego stan techniczny, ale w 5 punkcie kalkulacji Piotrek wspomina, że załoga „Oprócz mnie mam tu 23 osoby, które nie chcą utonąć” – brawo! Torres się zbliża... – echosonda się zepsuła, na domiar zyro dziwnie się zachowuje... „Elektryk, Rosjanin, dłużej coś, ale nie wiem, czy wydłubie choć z mojego doświadczenia wynika, że Rosjanie to dobrzy fachowcy. Hurra! Vladimir Veselov zamontował w żyrokompasie dodatkowo gumkę od majtek i żyrokompas się uspokoił” (strona 185), tego nie uczył nas wspaniały specjalista od żyrokompasów mgr inż. Henryk Łączyński. Piotrek nie przewidział, że w najgorszym miejscu przejścia nastąpi tropikalna ulewa i widzialność „siadła” do 200 m.

Zebrani tutaj uczyli się w trudnych warunkach, mieszkali w wielu osobowych (początkowo w 12 osobowych salach sypialnych), słabo przystawianych i wyposażonych, laboratoria i sale wy-



Okładka Biuletynu – „ECHO MORZA” Stowarzyszenia Absolwentów Szkół Morskich, której siedziba znajduje się w Uniwersytecie Morskim w Gdyni

OPRACOWANIA OKOLICZNOŚCIOWE I OGÓLNE

kładowe trzeba było dopiero budować, zajęcia gimnastyczne głównie na placu apelowym, musieli brać udział w pracach związanych z przygotowaniem stanu „zerowego”, by weszło przedsiębiorstwo do budowy akademików, układać kable, likwidować stare wojenne baraki, brać udział przy pracach szalunkowych, w zimy stulecia odśnieżać gdyńskie ulice, stacje kolejowe, a przede wszystkim przystanki trolejbusowe, wejścia do szpitali. Na sali byli również

ci, którzy poświęcili ponad 10 tysięcy godzin fizycznej pracy przy budowie teatru gdyńskiego, ale i zwycięscy spartakiad sportowych wyższych szkół w dziedzinie judo, pływaniu, piłce nożnej itd.

Z waszych wysokich kwalifikacji, które Wam dała Wyższa Szkoła Morska w Gdyni zyski czerpali głównie armatorzy obcych bander, szkoda, że nie danym Wam było w pełni pracować pod białą-czerwoną banderą i wzbogacać kraj. Dziękuję Wam.



Kapitanowie i honorowi członkowie Stowarzyszenia uczestniczący w XII. Nadzwyczajnym Zgromadzeniu Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej w Gdyni, przed wejściem do Auli Wydziału Nawigacyjnego (fot. Cezary Spigarski)

Daniel Duda

102. rocznica Zaślubin Polski z Morzem w Pucku



Tablica Generała Broni Józefa Hallera (1873-1960) umieszczona na Farze Puckiej – Morskiej Farze Rzeczypospolitej w Pucku odsłonięta 10 lutego 2020 r. w 100. rocznicę Zaślubin Polski z Morzem i powrotu Pomorza do Macierzy. Fundatorem tablicy jest Związek Piłsudczyków RP. Pod tą tablicą Związek Piłsudczyków RP z gen. Związku Stanisławem W. Śliwą na czele, Polskie Towarzystwo Nautologiczne corocznie w dniu 10 lutego składają kwiaty (projekt tablicy Daniel Duda - fot. Muzeum Ziemi Puckiej)



Zaproszenie na uroczystość 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem w Pucku

Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy w Pucku, z którym Polskie Towarzystwo Nautologiczne współpracuje z okazji obchodów 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem przygotowało szereg imprez.

Muzeum Ziemi Puckiej uroczystości obchodu 102. letniej rocznicy Zaślubin Polski z Morzem rozpoczęło otwarciem w dniu 9 lutego 2022 r. w obiekcie „Szpitalik” (dzieje jego sięgają XIV wieku, ul. Wałowa 11, Puck) wystawy czasowej pn. „General Józef Haller i jego żołnierze” przygotowanej przez Muzeum Niepodległości w Warszawie. Na wystawie zaprezentowano unikatowe fotografie pochodzące ze zbiorów Archiwum Narodowego w Krakowie oraz Muzeum Niepodległości w Warszawie. Zgromadzone zdjęcia przedstawiają czasy I wojny światowej, na których zobaczyć można postacie żołnierzy i oficerów II Brygady Legionów Polskich, Błękitnej Armii oraz Armii Ochotniczej z 1920 roku. Całość dopełniają fotografie wykonane po 1945 roku, ukazujące generała J. Hallera i jego bliskich na emigracji. Prezentacja wystawy jest jednym z przedsięwzięć realizowanych w ramach – dotowanego przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego – projektu edukacyjnego Muzeum Niepodległości pt. „100 na 100” (sto projektów na stulecie odzyskania niepodległości). Idee przewodnie



Niezwykle bogaty „Program obchodów 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem” w dniach 9-10 luty 2022

projektu to upowszechnianie wiedzy o odzyskaniu przez Polskę niepodległości w roku 1918 i ówczesnym kształtowaniu się jej granic oraz popularyzowanie postaw patriotycznych.

Tego samego dnia tj. 9 lutego w budynku „Kamienia Mieszczańska” (Stary Rynek 28, Puck) na wystawie stałej odbyła się prezentacja testamentu gen. Józefa Hallera z 1926 r. Ten niezwykle cenny dokument pozostający w zbiorach Muzeum będzie można zobaczyć w oryginale na ekspozycji do 27 lutego 2022 r.

Z okazji rocznicy zaślubin Polski z morzem podczas Konferencji Zaślubinowej zorganizowanej w puckim Ratuszu Miejskim odbyła się także promocja najnowszych wydawnictw muzealnych: *Księgi pamiątkowej 100-lecia zaślubin Polski z morzem* oraz rocznika „Zapiski Puckie” 21/2022.

Księga pamiątkowa 100-lecia zaślubin Polski z morzem 1920-2020 to piękny historyczny album z bogatą ikonografią i wieloma interesującymi fotografiami archiwalnymi (niemal 500 fotografii i dokumentów). Początkowo zabiera czytelników do międzywojennej Polski. Autorzy przedstawiają przejęcie Pomorza i marsz nad Bałtyk, a uczestnicy zaślubin dokonanych przez generała broni Józefa Hallera 10 lutego 1920 roku w Pucku opisują je z perspektywy świadków. Księga zawiera wspomnienia m.in. dowódcy Frontu Pomorskiego, przedstawicieli jego sztabu, członków delegacji rządowej, kaszubskich działaczy społecznych i politycznych, pisarzy, dziennikarzy, publicystów. Z podróży w dwudziestolecie międzywojenne album powoli przenosi czytelników w nowsze czasy. Pokazuje obchody rocznic zaślubin, inspirowaną tym wydarzeniem działalność artystyczną oraz lokalne przedsięwzięcia społeczne kultywujące pamięć o zaślubinach Polski z morzem. Księgę wieńczy obszerna fotorelacja z obchodów 100. rocznicy zaślubin. Jubileusz świętowano bardzo uroczysto, gdyż rok 2020 został ustanowiony przez Senat RP „Rokiem Zaślubin Polski z Morzem w Pucku”. W wielu miejscowościach odbyły się konferencje, wystawy, rekonstrukcje, koncerty i różne ciekawe inicjatywy upamiętniające symboliczny powrót nad Bałtyk – wszystkie znalazły się na kartach tego albumu. *Księga jubileuszowa...* powstała dzięki pomocy i życzliwości: Samorządu Województwa Pomorskiego, Gminy Miasta Puck, Starostwa Powiatowego w Pucku, Gminy Władysławowo, Gminy Puck, Ośrodka Kultury, Sportu i Turystyki w Gminie Puck, Gminy Miasta Wejherowa, Starostwa Powiatowego w Wejherowie, Firmy MerCo Sp. z o.o. z Gdańska, Firmy Necfish Neclowie z Synami, Stowarzyszenia Rozwoju Władysławowa, Stowarzyszenia

102. rocznica Zaślubin Polski z Morzem

Wydarzenia towarzyszące

- 4-5.02 - (piątek - sobota) - Złot Drużyn „Zaślubiny” połączony z rajdem pieszym śladami gen. Hallera, Harcerski Ośrodek Morski
- 4-6.02 - (piątek - niedziela) - XXIX Turniej Piłki Siatkowej z okazji 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem, MOKSiR, start rozgrywek godz: 10.00
- 6.02 - (niedziela) - Bieg „Od Hallera do Hallera”, trasa Władysławowo - Puck, start biegu godz: 12.00
- 9.02 - (środa) - Otwarcie wystawy czasowej pn. „General Józef Haller i jego żołnierze”, oddział „Szpitalik”, ul. Wałowa 11, godz. 14.00
- 9.02 - (środa) - Konferencja Zaślubinowa, ratusz, godz. 15.00
- 9.02 - (środa) - Koncert Zespołu Wokalnego Klubu Marynarki Wojennej, ratusz, godz. 17.30
- 9.02-10.02 - (środa - sobota) - bezpłatne wystawy „Archeologia Pucka” w ratuszu oraz „Wczesnośredniowieczny port w Pucku - zanurz się w 3D” w porcie rybackim
- 10.02 - (czwartek) - bezpłatne wejście na wystawy w oddziałach Muzeum Ziemi Puckiej
- 10-12.02 - (czwartek - sobota) - Wirtualny Teatr Historii „Niepodległa”, namiot na Starym Rynku, 12.00-19.00, obowiązuje system bezpłatnych zapisów online na stronie: www.konceptkultura.pl
- 10.02 - (czwartek) - prezentacja testamentu gen. Józefa Hallera na wystawie stałej w Muzeum Ziemi Puckiej, oddział „Kamienica Mieszczańska”, Stary Rynek 28
- 10.02 - (czwartek) - Koncert Chóru św. Cecylii z okazji 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem, Fara w Pucku, godz: 17.30
- 10-13.02 - (czwartek - niedziela) - Międzynarodowe Zawody Kwalifikacyjne w strzelectwie „Zaślubiny z Morzem”, MOKSiR, start zawodów godz: 10.00
- 11-12.02 - (piątek - sobota) - Spektakl „Polskie Drogi” Studia Sztuki Da Capo Al Fine, Hala PCKiU, ul. Kolejowa 11, piątek godz: 17.00, sobota godz: 18.00, wejście biletowane
- 13.02 - (niedziela) - VIII Zaślubinowe Morsowanie, plaża strzeżona w Pucku, godz: 11.00
- 19.02 - (sobota) - Kaszubska Baśka z okazji Zaślubin Polski z Morzem, MOKSiR, start rozgrywek godz: 15.00
- 20.02 - (niedziela) - Skat Sportowy z okazji Zaślubin Polski z Morzem, MOKSiR, start rozgrywek godz: 11.00



W związku z sytuacją pandemiczną organizator zastrzega sobie prawo do zmian w harmonogramie lub odwołania wydarzeń.



Wydarzenia towarzyszące 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem w Pucku

Dziedzictwa Pomorza im. Bogusława X oraz prof. dr. hab. Juliana Auleytnera. Wydawcami albumu są Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy w Pucku oraz Wydawnictwo BiT Beata Żmuda-Trzebiatowska.

Podczas Konferencji Zaślubinowej w Ratuszu Miejskim w Pucku został także zaprezentowany najnowszy rocznik „Zapisków Puckich” nr 21/2022, w którym 80% składu redakcyjnego to członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Coroczna celebracja uroczystości powrotu Pomorza do Polski jest impulsem by odkrywać przed Czytelnikami historie związane z Ziemią Pucką zarówno te dawne, jak i te bliższe naszym czasom. Są nie tylko wycieczką w przeszłość, ale również kroniką dziejów współczesnych. Wzorem lat poprzednich treści zawarte w „Zapiskach Puckich” osadzone są w szeroko pojętych zagadnieniach morskich i regionalnych. Traktują m.in. o najstarszych dziejach Pucka, odkrywają

sylwetki osób zasłużonych dla regionu czy przybliżają historię poszczególnych miejscowości. Stanowią też relację z bieżących wydarzeń. Współwydawcami rocznika są: Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy i Miasto Puck.

W dniu 10 lutego miało miejsce przy udziale pocztu sztandarowego oraz przedstawicieli zarządu głównego Ligi Morskiej i Rzecznej, Związku Piłsudczyków RP, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego złożenie kwiatów pod tablicą upamiętniającą 100. rocznicę Zaślubin Polski z Morzem i pod Tablicą Błogosławionego ks. kmr. ppor. Władysława Miegonia.

Obchody 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem w Muzeum Ziemi Puckiej zamknęły dni otwarte dla zwiedzających. W dniu 10 lutego goście mogli zwiedzić bezpłatnie oddziały „Szpitalik” i „Kamienicę Mieszczańską” w Pucku, a w dniu 11 lutego oddział „Hallerówkę” we Władysławowie.



Łuska armatnia - na plakietce napis: „Ku Pamięci admirała Kazimierza Porębskiego twórcy Ligi Morskiej i Rzeczej, który wcielił do służby żaglowy okręt ORP „Lwów”, protektor Ligi Morskiej i Rzeczej prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda, Prezes Ligi Morskiej i Rzeczej dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski”, Gdynia 10 lutego 2022 r.



Księga pamiątkowa 100-lecia Zaślubin Polski z Morzem



Spotkanie przed złożeniem kwiatów pod „Tablicą generała broni Józefa Hallera” na farze puckiej. Pierwszy z prawej ks. prałat Jerzy Kunca, kmr ppor. (rez.) Marek Padjas wiceprezes LMiR, Daniel Duda Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Barbara Kos-Dąbrowska dyrektor muzeum, dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski prezes LMiR

**102. ROCZNICA
ZAŚLUBIN POLSKI
Z MORZEM**

09.02.2022

„Kamienica Mieszczańska”,
Stary Rynek 28, Puck
Prezentacja testamentu generała
Józefa Hallera na wystawie stałej
Czas trwania- do 27.02.2022

„Szpitalik”, Ul. Wałowa 11, Puck
Godz. 14:00 otwarcie wystawy czasowej
pn. „Generał Józef Haller i jego żołnierze”
przygotowanej przez Muzeum
Niepodległości w Warszawie
Czas trwania: luty 2022

Ratusz Miejski, Stary Rynek 1, Puck
Konferencja zaślubinowa:
- Promocja „Zapisków Puckich” 21/2022
- Promocja wydawnictwa
jubileuszowego
„KSIĘGA PAMIĄTKOWA 100 – LECIA
ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM”

10.02.2022

Oddziały „Kamienica Mieszczańska”
i „Szpitalik”-wstęp bezpłatny

11.02.2022

Oddział „Hallerówka”, ul. Morska 6
Władysławowo -wstęp bezpłatny

Od 9 lutego będzie możliwość nabycia
wydawnictwa jubileuszowego
„KSIĘGA PAMIĄTKOWA 100 – LECIA
ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM”
w puckich oddziałach muzeum
i 11 lutego w oddziale „Hallerówka”
we Władysławowie

Ambitny program obchodu 102. rocznicy Zaślubin Polski z Morzem w Pucku, przygotowany przez Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku im. Floriana Ceynowy



Przed złożeniem kwiatów pod tablicą gen. Józefa Hallera prezes Ligi Morskiej i Rzeczej dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski przekazał na ręce dyrektor Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku pani Barbarze Kos-Dąbrowskiej łuskę do zbiorów muzeum, a prof. Daniel Duda medal wybity z okazji 100. rocznicy podniesienia bandery na ORP „Lwów” i replikę obrazu statku „Lwów” autorstwa kpt. ż.w. Ryszarda Kucika (fot. zbiory Muzeum Ziemi Puckiej).

Daniel Duda

80. rocznica przemianowania Związku Walki Zbrojnej na Armię Krajową, uroczystości w Sopocie

14 lutego miały miejsce w całym kraju uroczystości związane z 80. rocznicą przekształcenia Związku Walki Zbrojnej (ZWZ) w Armię Krajową zgodnie z rozkazem generała broni Władysława Sikorskiego z dnia 14 lutego 1942 r. ustanawiającą „wszyscy żołnierze w czynnej służbie wojskowej w Kraju stanowią „Armię Krajową”. Oddział Sopotki Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej obchodził tę uroczystość w dniu 14 lutego 2022 r. pod pomnikiem Armii Krajowej i obeliskiem poświęconym Danucie Siedzikównie ps. „Inka”, sanitariuszki 5 Wileńskiej Brygady AK, rozstrzelanej w 18 roku życia z wyroku wojskowego sądu 28.08.1946 r. w Gdańsku, który znajduje się obok pomnika Armii



Zaproszenie Zarządu Koła Sopot Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej na uroczyste obchody 89. rocznicy przemianowania Związku Walki Zbrojnej na Armię Krajową

Krajowej w Sopocie. Uroczystości odbyły się z udziałem Kompanii Reprezentacyjnej i Orkiestry Marynarki Wojennej, między innymi z odegraniem hymnu państwowego, defiladą i salwą honorową, co nadawało im wyjątkowy charakter.

Na uroczystość przybyli Mariusz Łuczyk wicewojewoda pomorski, Marcin Skwierawski wiceprezydent Sopotu, Paweł Warota szef pomorskiego oddziału Instytutu Pamięci Narodowej, ks. kapelan, prałat płk Jan Wołyniec proboszcz sopockiego kościoła św. Jerzego, gen. Związku Stanisław W. Śliwa prezes Związku Piłsudczyków RP, garstka żołnierzy Armii Krajowej, admirałowie Jarosław Ziemiański Inspektor Marynarki Wojennej, Krzysztof Jaworski dowódca Centrum Operacji Morskich, Tomasz Szubrycht Rektor-Komendant Akademii Marynarki Wojennej. Podczas uroczystości głos zabrali: Mariusz Łuczyk, Marcin Skwierawski, Paweł Warota i ks. płk. Jan Wołyniec. Ten ostatni zwrócił się do zebranych ze wzruszającymi słowami:

„Dziś mija 80. rocznica przemianowania Związku Walki Zbrojnej na Armię Krajową, rozkazem gen. Władysława Sikorskiego, Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych.

„W obliczu Boga Wszechmogącego i Najświętszej Marii Panny Królowej Korony Polskiej, kładę swe ręce na ten święty Krzyż, znak męki i Zbawienia. Przysięgam być wiernym Ojczyźnie mej, Rzeczypospolitej Polskiej, stać nieugięte na straży Jej honoru i o wyzwolenie Jej z niewoli walczyć ze wszystkich sił, aż do ofiary mego życia. Prezydentowi Rzeczypospolitej i rozkazom Naczelnego Wodza oraz wyznaczonemu przezeń dowódcy Armii Krajowej będę bezwzględnie posłuszny, a tajemnicy dochowam niezłomnie cokolwiek by mnie spotkać miało”. Tak brzmiała rota przysięgi Armii Krajowej, zatwierdzona rozkazem jej Komendanta Głównego, gen. bryg. Stefana Roweckiego „Grota”. To od jej złożenia rozpoczynała się droga służby ponad 400 tys. żołnierzy AK, największej armii podziemnej na terenie okupowanej Europy. Stanowiła część Sił Zbrojnych Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, podlegała rządowi Rzeczypospolitej Polskiej na uchodźstwie i Naczelnemu Wodzowi, była chlubą Polskiego Państwa Podziemnego. Także wymownym świadectwem tego, że Państwo Polskie istnieje, że naród przemocy nie uległ. Jej strategicznym celem, oprócz bieżących działań (sabotażowych, dywersyjnych), było przygotowywanie kadr i wyszkolenie oddziałów, które w sprzyjających okolicznościach miały jawnie, całością swych sił, przystąpić do walki. To Armia Krajowa miała odegrać istotną rolę w realizacji polskiego celu wojennego: odzyskania „Wolnej, Całej, Niepodległej Polski”.

Historia AK, bohaterska i tragiczna, która odcisnęła się na losach setek tysięcy naszych rodaków, stanowi istotny element narodowej pamięci. 14 lutego mija 80. Rocznica jej powołania rozkazem Naczelnego Wodza, gen. broni Władysława Sikorskiego. Nie była nowym elementem. Stanowiła kontynuację drogi ku Niepodległej rozpoczętej już we wrześniu 1939 roku, w dniach niemiecko-sowieckiej agresji, która choć przyniosła militarną klęskę, nie zgasiła ducha wolności.

Czas Armii Krajowej rozpoczął się 14 lutego 1942 r., rozkazem Naczelnego Wodza, gen. broni Władysława Sikorskiego o przemianowaniu Związku Walki Zbrojnej na Armię Krajową podległą dotychczasowemu komendantowi ZWZ, gen. bryg. Stefanowi Roweckiemu. Pamiętny czas zapisany na trwałe w dziejach Ojczyzny: ofiarnej służby, niezłomnej postawy, zbrojnej walki.

I wielkiego dramatu, jaki dotknął żołnierzy tej podziemnej armii, w której biło serce narodu pragnącego odzyskania

Niepodległej. Represje skierowane przeciw uczestnikom Akcji „Burza” przez Sowieców, sojuszników z antyniemieckiej koalicji: „Za bój o naszą Rosję, Ostrą Bramę, Wilno/Sucha gałąź lub zsyłka na rozpacz bezsilną” (Kazimierz Wierzyński, Na rozwiązanie AK).

Powstanie Warszawskie – samotny bój stołecznego miasta, śmierć tysięcy. Rozwiązanie Armii Krajowej (19 stycznia 1945), któ-

re nie zapobiegło represjom jej członków. Także tym najcięższym, zakończonych wyrokami śmierci za oddaną służbę Niepodległej, pohańbieniem ciał skazańców, wrzucanych do bezimiennych dołów śmierci.

Warszawska „Łączka” jest ich symbolem. Zohydzenie, szczególnie w latach czterdziestych-pięćdziesiątych ubiegłego wieku, ich



Z lewej obelisk Danuty Siedzikówny ps. „INKI” w sopockim Parku „INKI”. Była sanitariuszką w Wileńskiej Brygadzie AK majora Zygmunta Szendzielorza, aresztowana w Gdańsku w lipcu 1946 r., 3 sierpnia Wojskowy Sąd Rejonowy skazał ją na śmierć. Wyrok wykonano 28.VIII.1946 r. w Gdańsku. Kwiaty na mogile „INKI” składają por. AK Elżbieta Skrzyńska ps. „Żabska”, Daniel Duda (źródło: www.pamietajskadjestes.pl oraz <https://pamietajskadjestes.pl/uploads/places/pomorskie/sopot/glaz-pamieci-danuty-siedzikowny-ps-inka-1533237406/photo-2-1533237418.jpg>)



Stoją od prawej kapitan Armii Krajowej, wiceprezes Okręgu Gdańskiego ŚŻŻAK, prezes Oddziału Sopockiego ŚŻŻAK Tomasz Kuplicki, pułkownik Związku Piłsudczyków RP Bronisław Borkowski, gen. dyw. Związku Daniel Duda, gen. Związku Stanisław W. Śliwa, prezes Zarządu Krajowego, por. AK Elżbieta Skrzyńska „Żabska”, kapitan Armii Krajowej prof. dr Jerzy Witold Grzywacz, ps. „Tapir”, uczestnik powstania warszawskiego, prezes Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej Okręgu Pomorskiego, NN (źródło: <https://gdansk.ipn.gov.pl/pl2/aktualnosci/159500,Obchody-80-rocznicy-przekształcenia-ZWZ-w-Armie-Krajow-Sopot-14-lutego-2022.html>)

żołnierskiej służby – pamiętny plakat „AK zapłuty karzeł reakcji” oraz akowskich tradycji przez komunistycznych ideologów i propagandzistów.

Ale przecież „Naród nigdy nie pogodził się i nie uległ narzuconej mu ideologii” – to słowa św. Jana Pawła II. Sławy i chwały Armii Krajowej nigdy nie udało się zgasić. Motywowała drogę Żołnierzy Wyklętych – wielu z nich służyło wcześniej w AK. Postawę i etos tych, którzy w latach PRL-u upominali się o polską wolność, o historyczną prawdę.

„Byłaś dla nas radością i dumą, jak stał przęzna, jak żywiół surowa, ustom – pieśnią, sercu – krwawą luną, ARMIO KRAJOWA”. Pisał w swym sławnym wierszu-pieśni Zbigniew Kabata, „Bobo”, jeden z jej żołnierzy, kombatan 2. pułku piechoty Legionów AK.

Była „radością i dumą” dla pokolenia Polski Walczącej. Jest nią dalej dla kolejnych polskich pokoleń. Współtworzy naszą historyczną i patriotyczną tożsamość. W 80. rocznicę jej powołania, przywołajmy słowa, które przysługują najdzielniejszym: **Cześć i chwała Bohaterom! Żołnierzom Armii Krajowej!**

W zakończeniu uroczystości zabrał głos wiceprezes Okręgu Pomorskiego Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej, prezes Oddziału Sopot kapitan Armii Krajowej Tomasz Kuplicki, który jako jedenastolatek wstąpił do Szarych Szeregów, a w 1943 r. jako czternastoletni został łącznikiem Armii Krajowej. W jednej z potyczek został ranny – został inwalidą wojennym. Odznaczony jest Krzyżem Armii Krajowej (nadany przez emigracyjny Rząd Londyński) oraz Krzyżem Partyzanckim. Za pracę zawodową został uhonorowany Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, uzyskał prawo do zaszczytnego tytułu Weterana Walki o Wolność i Niepodległość Ojczyzny. Spokojnym wyważonym tonem, dziękował tym, którzy pomogli uświetnić tę wspianą uroczystość. Zaprosił na drugą część spotkania do auli Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego.

W auli Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego zebranych powitali prezesi Okręgu Pomorskiego, kapitanowie AK Jerzy Grzywacz i Tomasz Kuplicki. Dokonali oni dekoracji złotymi krzyżami 80. lecia AK żołnierzy podziemia: Elżbietę Skrzyńską ps. „Żabska”, Krystynę Cembrzyńską ps. „Piłat”, Krystynę Kodymowską ps. „Stokrotka”. Czwarty krzyż przypadł 104. letniej porucznik Janinie Rojewskiej, która z powodu choroby nie mogła brać udziału w uroczystościach. Panie po dekoracji zaśpiewały kilka piosenek powstańczych, co wywołało burzę oklasków.

Udekorowani zostali również: Jerzy Grzywacz ps. „Tapir”, Tomasz Kuplicki, Roman Rakowski ps. „Grab”, Eugeniusz Wrochna ps. „Jaskułka”. Odznaczenia otrzymali również admirałowie: Jarosław Ziemiański, Krzysztof Jaworski, Tomasz Szubrycht, generał Związku Stanisław W. Śliwa prezes Związku Piłsudczyków RP, gen. dyw. Związku Daniel Duda, członek Rady Generałów ZPRP, za „utrwalanie pamięci o losach wojennych i powojennych Żołnierzy Armii Krajowej.



Kufel „Ku Pamięci generała Leopolda Okulickiego – Ostatniego Komendanta Armii Krajowej, zostanie przekazany do „Sali Pamięci Gen. Leopolda Okulickiego” w Bratucicach. Podobne kufle – otrzymali prezesi, panowie: Jerzy Grzywacz i Tomasz Kuplicki (fot. fundacja Daniel Duda)



Złoty Krzyż - 80. rocznica Powstania AK

Daniel Duda

Uczczenie 81. rocznicy męczeńskiej śmierci gen. Mariusza Zaruskiego



„Zawisza Czarny”, zbudowany w 1902 w Szwecji, jako „Petrea”,
od 1935 ZHP jako „Zawisza Czarny”

TĘSKNOTA (z „Sonetów morskich”)

W pożarach twych,
o morze wiecznie zmienne,
W tęsknocie fal,
co z szumem w bezkres biegną,
W poświstach burz,
i w ciszy twej bezdennej,
Jak skrzydła ptak,
kąpałem ducha swego.
I tęskno mi dziś, tęskno niepomierne
Za twoich dróg odwieczną melancholią
Strudzoną pierś znów ranią życia ciernie
I dawnych ran znów bardziej blizny bołą.
Ach, jakże rad powrócę na twe łono
I będę pił olbrzymie twoje tchnienie,
Co z szumem fal unosi się z błękitu.
I płynie tam, gdzie gwiazdy jasne płoną,
Gdzie w blasku ich wędrują ciche cienie,
Jak stada mew, do źródeł swego bytu.

Gen. Mariusz Zaruski

(źródło: Młodzież Morska. Miesięcznik Ligi Morskiej. Rok 1.
Numer 1, s. 5). Warszawa, listopad 1945 r.



Zakładka Szkoły Podstawowej nr 1 im. Mariusza Zaruskiego w Pucku
wydana z okazji odsłonięcia „Ławeczki Mariusza Zaruskiego w Pucku”
(zbiory D.D.)

Przypadającą na 8 kwietnia 2022 r. 81 rocznicę śmierci generała Mariusza Zaruskiego postanowiliśmy ze względu na panującą jeszcze pandemię uczcić w niecodzienny sposób. Wyzaczyliśmy miejsce gdzie oddamy cześć Generałowi - Puck, miasto gdzie w latach 1926-27 pełnił funkcję Starosty Puckiego – Starosty Morskiego. Gospodarzem uroczystości został mgr Zdzisław Pruchniewski, dyrektor Szkoły Podstawowej im. Mariusza Zaruskiego. Ściślej, miejscem spotkania była „Ławeczka Mariusza Zaruskiego w Pucku”, wykonana z brązu na zlecenie Urzędu Miasta Pucka przez gdańskiego artystę – rzeźbiarza Stanisława Szwechowicza, odsłonięta w dniu 16 kwietnia 2014 przez ówczesnego burmistrza miasta Marka Rintza. Generał Mariusz Zaruski siedzi na „ławeczce”, ubrany w mundur kapitana żegluga wielkiej, naturalnego wzrostu (około 165 cm) trzymając w dłoni lornetkę. „Ławeczka Mariusza Zaruskiego” jest przede wszystkim hołdem – pomnikiem generała żegluga morskiej i starosty powiatu nadmorskiego, dodatkowo ma okazje stać się nową atrakcją miasta, zachęcającą turystów i miesz-

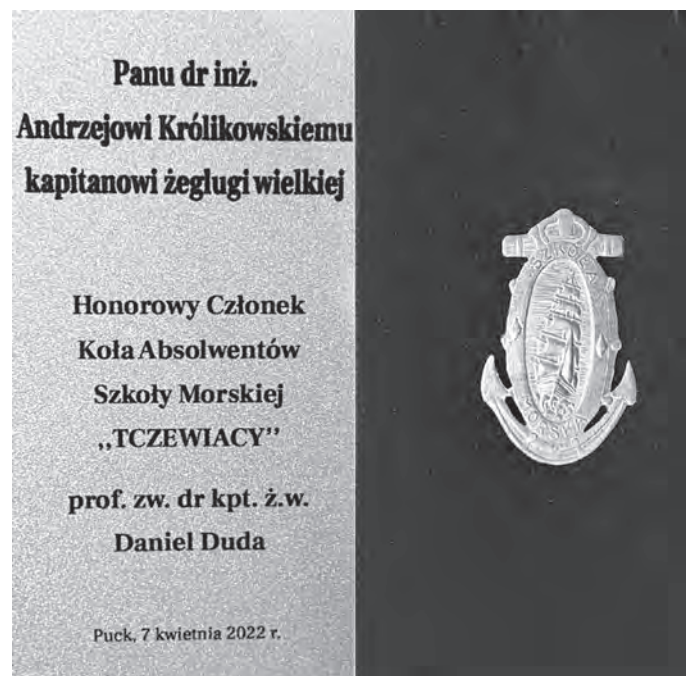


Od lewej dyrektor Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku im. Floriana Ceynowy mgr Barbara Kos-Dąbrowska, uczennice Katarzyna Kmiecik, Karolina Mielewczyk, wicedyrektor Szkoły im. Mariusza Zaruskiego w Pucku Anna Rząd, Werner Grabe kolekcjoner, uczniowie Marcel Borkowski, Filip Rosengartem, Maks Oleński, siedzą Daniel Duda, prof. dr hab. inż. Mirosław Czechowski prof. UMG, mgr Zdzisław Pruchniewski dyrektor Szkoły Podstawowej w Pucku im. Mariusza Zaruskiego (zbiory Wernera Grabe)

kańców do wykonywania pozowanych fotografii pamiątkowych z Pucka” (<http://m188.webd.pl?catid=38:aktualnosci-2014^>).

Szkoła Podstawowa im. Mariusza Zaruskiego Pucku w okazji 81. rocznicy śmierci Generała zorganizowała „Konkurs o naszym Patronie Mariuszu Zaruskim”, w którym 2 pierwsze miejsca zajęli Sebastian Biedka i Natalia Biedka (po 20 pkt.), drugie miejsce zdobyli Przemysław Budzisz i Michał Brzeziński (po 19 pkt.), a trzecie zajęła Oliwia Ciślak (18 pkt.).

„Spotkanie przy ławeczce” otworzył prof. Daniel Duda h. prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego nawiązując w swoim wystąpieniu do Uchwały PTN z dnia 26 listopada 1974 r., o powołania Komitetu Uczczenia Pamięci Mariusza Zaruskiego. Dalej, podkreślił także, że zdradziecka napaść Rosji na Ukrainę, trwające ciężkie walki, w tym w obszarze Chersońskim gdzie stracił życie Generał, budzą nasze potępienie. Ta sytuacja dyktuje nam potrzebę zacieśnienia kontaktów ze wszystkimi szkołami „Zaruskiego”. Następnie wręczył Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku, Szkole Podstawowej im. Mariusza Zaruskiego, mgr Barbarze Kos-Dąbrowskiej, mgr Zdzisławowi Pruchniewskiemu, dr. inż. Andrzejowi Królikowskiemu, prof. Markowi Grzybowskiemu i panu Wernerowi Grabe z Towarzystwa Upiększania Miasta Pucka odznaki honorowe Absolwenta Szkoły Morskiej. W imieniu prezesa Ligi Morskiej i Rzeczej i PTN przekazał na rzecz Szkoły – „Zaruskiego” obraz statku „Lwów” ze wskanowaną repliką bandery, darem kobiet miasta Semper Fidelis, podniesioną na żaglowym ORP „Lwów” w dniu 4 września 1921 r. na redzie nie istniejącego wówczas gdyńskiego portu. Ponadto przekazał 15 książek na konkursy dla młodzieży.



Odnaka dla dr. inż. kpt. ż.w. Andrzeja Królikowskiego.

Kolejno zabrał głos prorektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, dr hab. inż. Mirosław Czechowski, który między innymi przekazał zebranym życzenia od rektora Uniwersytetu prof. dr. hab.



W Pucku przy ławeczce Mariusza Zaruskiego, po wręczeniu kwiatów
Generałowi, od lewej Daniel Duda, Anna Rząd, Werner Grabe
(zbiory Wernera Grabe)

inż. Adama Weinrita i wręczył dla Muzeum Ziemi Puckiej i Szkoły Podstawowej okolicznościowe albumy wydane na 100. lecie Szkoły Morskiej w Polsce autorstwa Małgorzaty Sokołowskiej i Tomasza Degórskiego pt. „Per Mare ad Astra” wyd. Gdynia 2020 r.

Podczas uroczystości w Pucku kpt. ż.w. Jerzy Kaczmarek – Szef Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, z pokładu nowoczesnej pilotówki – „Pilot-5” w pozycji (szerokość 54 40,25 N i długość O18 33,85E)morskiego pochówku prochów Generała wrzucił wiązkę kwiatów, Pilot-5 okrążył pozycję trzykrotnie, opuszczono banderę do połowy masztu, a syrena była przez cały czas włączona.

Wspaniała młodzież Szkoły Podstawowej Mariusza Zaruskiego z naręczami kwiatów odwiedziła jeszcze w porcie puckim pomnik generała Józefa Hallera, słupek zaślubinowy Polski z morzem i pomnik Puckiego Kapra.

LITERATURA

1. Duda D., *Generał Mariusz Zaruski wrócił do kraju*. Związek Polskich Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie, „Okólnik” nr 174/1998
2. Duda D., *Generał brygady Mariusz Zaruski (1867-1941), pionier polskiego żeglarstwa i wychowania morskiego, zesłaniec, taternik, poeta, prozaik*. „Nautologia” nr. 157/2020
3. Duda D., 80. Rocznicę męczeńskiej śmierci generała Mariusza Zaruskiego. „Nautologia” nr 158/2021

Marek Grzybowski

Polskie Towarzystwo Nautologiczne Kalendarium 2021-2022

ZASŁUŻONYM DLA POLSKI MORSKIEJ I POMORZA

W niedzielę 13 czerwca 2021 r. 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 Gloza, kmdr Roman Wojciech Francki, książd 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.

W 2021 roku uhonorowano:

- kpt. ż.w. Zbigniewa Deyczakowskiego,
- kmdr. dr. hab. Inż. Ignacego Glozę,
- kmdr. MW Romana Wojciecha Franckiego,
- ks. gen. Bryg. Józefa Wryczę.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne na uroczystości reprezentowali między innymi Przewodniczący PTN Marek Grzybowski, Honorowy Przewodniczący Daniel Duda.

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 „Wilii” i okrętach Floty 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 nadał imię Franckiego. Kmdr Francki dowodził również niszczycielem „Orkan”, Komendą Morską „Północ” oraz I Dywizjonem Konrtorpedowców. Do zakończenia wojny pracował na lądzie.

Jako dowódca „Błyskawicy”, wraz 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.

Książd 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 książd, w okresie zaborów związał się ze środowiskiem regionalistów kaszubsko-pomorskich – Młodokaszubów” – mówił ks. Janem Flisikowski w rozmowie z Edytą Łosińską-Okoniewską i wyjaśnia „była to inteligencja pomorska zamierzająca upowszechniać regionalizm polski, będąca w opozycji do germanofilskich zapędów Niemców, uważających Pomorzan 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.

Kapitan **Zygmunt Deyczakowski**, to wojenny dowódca statku „Batory”, który pod jego dowództwem zyskał miano „luckyskip”. 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.

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.

CONRAD – ANGIELSKI KAPITAN, ŚWIATOWY MARYNISTA Z POLSKIMI KORZENIAMI

3 sierpnia 2021 r. jak co roku pod pomnikiem Józefa Conrada Korzeniowskiego przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Nautolo-

gicznego, Rady Miasta Gdyni i Biblioteki Miejskiej złożyli kwiaty, by uczcić pamięć znanego marynisty. Josepha Conrada, który zmarł 3 sierpnia 1924 roku w Bishopsbourne w Wielkiej Brytanii.

Conrad zapisał się silnie nie tylko w literaturze angielskiej, ale również polskiej i światowej. Powieści i opowiadania Conrada to w wielu przypadkach gotowe scenariusze filmowe, które zostały wykorzystane do adaptacji filmowych i teatralnych. Conrad świetnie umiał opisać sylwetki psychologiczne swych bohaterów, czytelnikowi pozostawiając oceny moralne ich decyzji i zachowań. Jego powieści to także świetne dokumenty epoki, w których Conrad ilustruje nie tylko panujące zwyczaje i odzwierciedla stosunki społeczne i poglądy, w których krytykował kolonializm. Mimo tego kilkadziesiąt lat później przez biografów z Afryki posądzany był o rasizm. Jego obrońcy twierdzą natomiast, że wyrażał poglądy i prezentował zachowania ówczesnych kolonizatorów.

W 2009 „Jądro ciemności” i „Lord Jim” znalazły się także na liście 100 najlepszych książek literatury światowej „Newsweeka”. Wydawnictwo Modern Library na liście 100 najlepszych powieści anglojęzycznych XX wieku umieściło również powieści „Tajny agent” oraz „Nostromo”.

„LWÓW”, PIERWSZY W SZTAFECIE

Mija 100 lat od czasu, gdy ORP „Lwów” dobił do jednego z nabrzeży portu Wolnego Miasta Gdańska w lipcu 1921 roku. Był to pierwszy polski statek oceaniczny pod polską banderą, pierwszy żaglowiec, pierwszy statek szkolny. A właściwie okręt, bo zanim był bark „Nest” trafił pod zarząd cywilny, pływał w barwach Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Z tej okazji ukazało się wydanie 5. książki „Lwów”, pierwszy w sztafecie. Oprócz omówionych we wcześniejszych wydaniach losach „Lwowa”, o tym jak w tamtych czasach przebiegały szkolenia kandydatów na morskich oficerów, opisano jak się żywno, 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, książka zawiera wiele zaktualizowanych informacji. W tym o jednym z jej autorów, redaktorze Zbigniew 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 kulturowanie historii tczewskiej Szkoły Morskiej”.

Wodowanie książki odbyło się w 1 LO w Tczewie, gdzie mieściła się Szkoła Morska.

PODNIESIENIE REPLIKI BANDERY „LWOWA”

Białoczerwona bandera ze srebrnym orłem na czerwonej tarczy przez wiele lat promowała Polskę Morską. Po 1918 r. „Lwów” wraz z załogą pokazywał że Polska jest Morską w pełnym wymiarze, odwiedzając porty w Europie i po drugiej stronie Atlantyku. 4 września 1921 r. odbyła się uroczystość podniesienia białoczerwonej bandery. Jej replikę podniesiono 100 lat później na maszcie 1 Liceum Ogólnokształcącego w Tczewie.

Uroczystość została zorganizowana z inicjatywy Ligi Morskiej i Rzecznej oraz Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, a jej organizacji podjęli się nauczyciele i uczniowie 1 Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Curie-Skłodowskiej w Tczewie.

Białoczerwona bandera z dużym srebrzystym orłem wyhaftowanym na czerwonej tarczy, umieszczonej na białym płótnie, pojawiła się nad polskim morzem 100 lat temu. Była specjalnie przygotowana dla zakupionego dla Szkoły Morskiej żaglowca, któremu nadano nazwę „Lwów”. Karol Olgierd Borchardt napisał, że uroczyste podniesienie bandery miało miejsce na redzie Gdyni, a banderę ufundowało miasto „Lwów”. Portem macierzystym był Tczew.

UROCZYSTOŚĆ ZASADZENIA DĘBU UPAMIĘTNIAJĄCEGO INŻ. KAZIMIERZA BIELSKIEGO

22 października 2021 r. w Tczewie, z inicjatywy prof. Daniela Dudy w Zespole Szkół Technicznych im. Antoniego Garnuszeńskiego, odbyła się uroczystość zasadzenia dębu upamiętniającego inż. Kazimierza Bielskiego, bliskiego współpracownika por. mar. Antoniego Garnuszeńskiego, organizatora Szkoły Morskiej w Tczewie, kmdr por. kpt. ż.w. Gustawa Kańskiego, referenta szkolnictwa marynarki handlowej w Departamencie dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, kontradmirała Kazimierza Porębskiego, szefa Departamentu dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych. Będzie to kolejna „żywa” lekcja historii mająca za zadanie upamiętnić twórców Polski Morskiej, w której uczestniczyć będzie młodzież szkoły średniej.

W programie uroczystości było wodowanie rocznika „Nautologia” 2021 r. Godność Matki Chrzestnej zaproponowała Pani Izabelli Milewskiej, nauczycielce historii w Zespole Szkół Technicznych im. Antoniego Garnuszeńskiego.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE. W SŁUŻBIE DLA POLSKI MORSKIEJ

Walne Zebranie odbyło się na Wydziale Nawigacji Uniwersytetu Morskiego w ostatnią sobotę września 2021 r. Uroczystość rozpoczęła się złożeniem wiązanki kwiatów pod pomnikiem admirała Kazimierza Porębskiego, twórcy polskiego szkolnictwa morskiego i inicjatora zakupu żaglowego statku szkolnego dla Szkoły Morskiej w Tczewie.

Środowisko, które utworzyło Polskie Towarzystwo Nautologiczne rozpoczęło swoją działalność prawie 70 lat temu i ma trwałą i silną pozycję wśród ludzi morza związanych z nauką i edukacją, biznesem i morską administracją. Przez kolejne cztery lata członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego będą kontynuować działania na rzecz umacniania Polski Morskiej. Będą one prowadzone przez najbliższe 4 lata pod kierownictwem wybranych na Walnym Zebraniu władz.

Przez długie lata przewodniczącym zarządu PTN był prof. Daniel Duda, były dziekan Wydziału Nawigacji i Rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Po nim obowiązki 5 lat temu przejął Marek Grzybowski, a wspierają go wiceprezesa, sędzia w stanie spoczynku Witold Kuczorski i niezawodny prof. Daniel Duda, dr h.c. Akademii Marynarki Wojennej i Uniwersytetu Morskiego. W nowej kadencji wspierać ich będą prof. dr hab. Bolesław Hajduk, redaktor naczelny oraz dr Krzysztof Chalimoniuk, sekretarz redakcji oraz kpt. ż.w. dr inż. Wiesław Piotrkowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, prof. Ryszard Wawruch i dr Agnieszka Czarnecka z Uniwersytetu Morskiego oraz kadm. dr Czesław Dyrca, były rektor komendant Akademii Marynarki Wojennej, wieloletni Grotmaszt Bractwa Kaphornowców.

Flagowym wydawnictwem PTN jest „Nautologia”. Jej pierwsze numery zaczęto wydawać w drugiej połowie lat 50-tych. W okresie 1958-1965 wyniki badań naukowych i materiały zawierał obszerny „Biuletyn Nautologiczny”. W miarę rozwoju działalności Towarzystwa, w kwietniu 1966 r. wydano pierwszy numer kwartalnika „Nautologia”. W roku 2005 wydawnictwo wychodzi jako rocznik.

Nadal jest to jedyne w Polsce czasopismo popularnonaukowe o tematyce morskiej. Do końca 2021 r. ukazało się 158 numerów, w których przedstawiono problematykę dotyczącą pracy człowieka na morzu, historii, techniki i hydrografii. Każde wydanie jest uroczystie przekazywane na rynek w formie „wodowania” i „chrztu” (na wzór wodowania statku). W tym roku Matką Chrzestną była prof. Dorota Pyć, kierownik Katedry Prawa Morskiego UG, Przewodnicząca Komisji Prawa Morskiego PAN.

Towarzystwo współpracuje ze Stowarzyszeniem Kapitanów Żegluga Wielkiej, Stowarzyszeniem Starszych Mechaników, Towa-



Od lewej: dr kpt. ż.w. Cezary Łuczywek, wicedyrektor szkoły Szkoły Podstawowej nr 40 w Gdyni Liliana Koszałka, prof. dr hab. Bolesław Hajduk, ks. dr Edward Praczyński, dr Agnieszka Czarna, kpt. ż.w. Anna Wypych-Namiołko, prof. dr hab. Marek Grzybowski, dr hab. Dorota Pyć, prof. UG, sędzia Witold Kuczorski (wyżej), prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit, Jolanta Bereńska, Janina Mielczarek, kadrm. dr Czesław Dyrzycki (fot. Cezary Spigarski)



Moment „wodowania” „Nautologii” przez prof. Dorotę Pyć (fot. Cezary Spigarski)

rzystwem Pamięci Józefa Piłsudskiego, towarzystwem Przyjaciół Nauk, Ligą Morską i Rzeczną, Związkiem Towarzystw Gdyni, Towarzystwem Miłośników Gdyni, Towarzystwem Upiększania Miasta Pucka, Narodowym Muzeum Morskim, Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej, Muzeum Ziemi Puckiej, Muzeum Piśmiennictwa w Wejherowie. Na szczególne wyróżnienie zasługuje aktywność we wspieraniu organizacji konferencji poświęconych Polsce Morskiej, w tym zaślubinom Polski z Bałtykiem w Pucku.

Nie można również pominąć aktywnej współpracy ze szkołami, które noszą imię polskiego marynisty kpt. ż.w. Karola Olgierda Borchardta. Dyrekcje, nauczyciele i młodzież Szkół Borchardtowskich wnoszą istotny wkład w popularyzację „morskości” w środowisku młodzieży. Wraz z Polskim Towarzystwem Nautologicznym w każdym roku organizowane są specjalne imprezy okolicznościowe, konkursy i inne wydarzenia przyczyniające się do upowszechniania wiedzy i kultury morskiej. Szczególnie jest tu aktywne środowisko szkół podstawowych. W przypadku szkół średnich wyjątkiem jest tu 1 Liceum Ogólnokształcące w Tczewie w którym PTN organizuje rocznicowe obchody i imprezy okolicznościowe.

102. ROCZNICA ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM

10 lutego 2022 r. odbyły się uroczystości upamiętniające Zaślubiny Polski z Morzem, w których przed ponad 100. laty wziął udział gen. Józef Haller, który jako dowódca Błękitnej Armii dowodził przejmowaniem Pomorza z rąk niemieckiej administracji. W uroczystościach z ramienia PTN wziął udział sędzia Witold Kuczorski.

Przypomnijmy, że generał Haller w uroczystym przemówieniu między innymi powiedział: „*Oto dziś dzień krwi i chwały. Jest on dniem wolności, bo rozpostarł skrzydła Orzeł Biały nie tylko nad ziemią polską, ale i nad morzem polskim (...) zawdzięczamy to*

przede wszystkim Miłosierdziu Bożemu, a potem wszystkim, którzy w walce nie ustawali...”.

Po salwie honorowej i wciągnięciu bandery na maszt żołnierze oddali honory i zanurzyli sztandary w morskich falach. Po nabożeństwie gen. Józef Haller w asyście kpt. Władysława Zakrzewskiego wjechał konno w wyrąbaną w lodzie przerębel i cisnął platynowy pierścień, który potoczył się po lodzie i wpadł do morza w Zatoce Puckiej.

OTWARCIE LATARNI MORSKIEJ ROZEWIE II

1 maja br. w Rozewiu odbyła się niezwykła uroczystość udośpienia do zwiedzania latarni morskiej Rozewie II. Do tej pory odwiedzający to miejsce mieli możliwość dokładnego przyjrzenia się jednej z najbardziej w Polsce rozpoznawalnych latarni Rozewie I, do której co roku przybywało wielu odwiedzających, a była też punktem zasadniczym dla wielu wycieczek szkolnych. To z jej galerii można było oglądać pięknie prezentującą się latarnię Rozewie II.



Latarnia Morska Rozewie II (fot. Cezary Spigarski)

Tuż przed uroczystością odbył się wernisaż wystawy obrazów o tematyce morskiej Grzegorza Kalinowskiego – w galerii wystawienniczej (saloniku przekształconym z dawnej stodoły rybackiej), która prezentuje prace artystów malarzy i fotografików, koniecznie związane z morzem.

Wiceprezes TPNMM Apoloniusz Łysejko, przybliżył historię budowy, oddania do użytku i stosunkowo krótkiej eksploatacji latarni do roku 1910. Opowiedział o pracach remontowych wieży, rekonstrukcji latarni oraz rewitalizacji aparatu Fresnela w 2014 roku.



*Wiceprezes TPNMM Apoloniusz Łysejko
(fot. Cezary Spigarski)*

OBCHODY 45. LECIA STOWARZYSZENIA KAPITAŃÓW ŻEGLUGI WIELKIEJ W GDYNI

W sobotę 11 czerwca 2022 r. na pokładzie statku-muzeum „Dar Pomorza” odbyły się oficjalne obchody jubileuszu 45-lecia Stowarzyszenia Kapitańców Żegluga Wielkiej.

Kilka minut po 19.00 rozpoczęła się uroczystość, której funkcję moderatora pełnił Aleksander Gosk – honorowy członek Stowarzyszenia. Po przywitaniu przybyłych gości, głos zabrał przewodniczący Stowarzyszenia Kapitańców Żegluga Wielkiej dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski. O powstaniu i pierwszych latach działalności Stowarzyszenia opowiedzieli jego twórcy: kpt. ż.w. Zbigniew Sulatycki – Przewodniczący Konwentu Morskiego; prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda – były rektor Uniwersytetu Morskiego oraz kpt. ż.w. Leszek Górecki – pierwszy przewodniczący Stowarzyszenia.

Kolejnym punktem spotkania była ceremonia przyjęcia do Stowarzyszenia honorowych członków. Podczas jubileuszowej uroczystości do grona honorowych członków zostały przyjęte: prof. Dorota Pyć – Kierownik Katedry Prawa Morskiego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Małgorzata Sokołowska – pisarka, kronikarz Gdyni, redaktor naczelna Uniwersyteckiego Kuriera Morskiego. Po krótkiej laudacji, zgodnie ze zwyczajem, Paniom zostały nałożone kapitańskie czapki.



Fot. Cezary Spigarski

OGÓLNOPOLSKA ALEJA ZASŁUŻONYCH LUDZI MORZA IM. MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO W REWIE

12 czerwca br. odbyła się uroczystość odsłonięcia tablic pamiątkowych w Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Rewie.

Przed odsłonięciem Gwiazd Zasłużonych Ludzi Morza głos zabrali gospodarz wydarzenia, kierujący pracami kapituły Zasłużonych Ludzi Morza wójt gminy Kosakowo Marcin Majek, a następnie Senator Rzeczypospolitej Polskiej Sławomir Rybicki (źródło: www.gminakosakowo.pl).



Obchody 45-lecia Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej (fot. Cezary Spigarski)



Tytuł „Zasłużony Człowiek Morza” w roku 2022 został nadany:

- Kmdr. Jerzemu Staniewiczowi
- Prof. Kazimierzowi Bielskiemu
- Romanowi Smoczyk

Kmdr Jerzy Staniewicz ur. 6 sierpnia 1903 r. jedna z wielu ofiar komunistycznych zbrodni sądowych lat 50 tych. Swym życiorysem zapisał chlubną kartę korpusu oficerskiego MW. Był ochotnikiem 5. Dywizji Syberyjskiej płk. Waleriana Czumy, który po powrocie do Polski w 1921 r. wybrał służbę marynarską. W okresie międzywojennym był m.in. szefem Wydziału Organizacyjno-Mobilizacyjnego w Dowództwie Floty, brał udział w przygotowaniach MW i Wybrzeża do nadchodzącej wojny. Po kapitulacji Helu, w obronie którego walczył, w październiku 1939 r. trafił do niemieckiej niewoli. Po wojnie został powołany do „ludowej” MW, nie spodziewając się finału tejże służby. Jako oficer przedwojenny, „sanacyjny”, nie pasował do nowej komunistycznej rzeczywistości, a swoją postawą wręcz utrudniał sowietyzację MW. Obserwowany przez wojskową policję polityczną Informacji Wojskowej, został fałszywie oskarżony o najcięższe zbrodnie dla oficera Rzeczypospolitej – zdradę oraz dywersję. Był sądzony m.in. razem z kmdr. St. Mieszkowskim oraz kmdr. Z. Przybyszewskim. Brutalne śledztwo, zakończyło się wydaniem zbrodniczego wyroku – śmierć i zapomnienie. Wyrok wykonano w grudniu 1952 r. w więzieniu mokotowskim w Warszawie. Ciało komandora Staniewicza zostało pochowane potajemnie i dopiero poszukiwania na warszawskiej „Łączce” pod przewodnictwem prof. Krzysztofa Szwagrzyka, wiceprezesa IPN, pozwoliły na odnalezienie szczątków i godny pochówek na cmentarzu MW w Gdyni w grudniu 2017 r. 16 grudnia 2017 r. Komandor Jerzy Staniewicz pośmiertnie został awansowany na stopień kontradmirała (źródło: www.gminakosakowo.pl).

Inż. Kazimierz Bielski ur. 29 lipca 1860 r. w majątku rodziny Bielskich w Bodaczowie na Wołyniu. Edukację rozpoczął w siedmioklasowej szkole realnej, a następnie zdał egzamin konkursowy do renomowanego Instytutu Politechnicznego w Petersburgu, który ukończył z nagrodą i złotym medalem. Pod jego kierownictwem zakończono modernizację i przygotowania zakładu do produkcji turbin parowych i zbudowano około 350 kotłów okrętowych. Brał także udział w próbach odbiorczych okrętów budowlanych dla rosyjskiej marynarki wojennej w stoczni w Tulonie oraz pełnił funkcję inspektora nadzoru dla fabryk produkujących wyposażenie okrętowe na terenie Rosji i Finlandii. Ostatnim jego zakładem pracy na terenie Rosji była fabryka „Dynamo” w Petersburgu, gdzie pełnił funkcję dyrektora technicznego.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości znalazł się w 1919 r. w Warszawie, gdzie został głównym inżynierem warsztatów naprawczych Żegluga Wiślanej oraz przystąpił do Stowarzyszenia Pracowników na Polu Rozwoju Żegluga „Bandera Polska”. W czerwcu 1920 r. został powołany na stanowisko kierownika Wydziału Mechanicznego, którego był także i wykładowcą. W 1930 r. Szkoła Morska została przeniesiona do nowo wybudowanej siedziby w Gdyni, a wraz z nią wszyscy profesorowie, w tym i inż. Bielski, który mimo propozycji od Politechniki Warszawskiej, nie rozstał się ze Szkołą Morską.

W okresie swojej pracy Kazimierz Bielski wypromował ponad 190 oficerów oraz był autorem podręczników, które służyły kształceniu nie tylko słuchaczy Szkoły Morskiej ale i studentów na technicznych uczelniach polskich. W latach wojny w Londynie i Southampton ułatwiały przygotowanie nowych oficerów do żegluga na statkach alianckich. Prof. Bielski został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem X-lecia Odzyskania Niepodległości, jak i dwoma orderami. Kazimierz Bielski zmarł 23 maja 1939 r. w Poznaniu. 8 grudnia 2003 r. sala wykładowa na Wydziale

Mechanicznym Akademii Morskiej w Gdyni otrzymała imię inżyniera technologa K. Bielskiego, pierwszego kierownika Wydziału Mechanicznego Szkoły Morskiej w Tczewie (źródło: www.gminakosakowo.pl).

Roman Smoczyk ur. 18 listopada 1909 r. w Pucku. W latach 1916-1920 uczęszczał do Szkoły Powszechnej w Pucku. W okresie od 1920 do 1925 r. był uczniem Szkoły Wydziałowej w Pucku. Następnie w latach 1925-1927 uzupełniał wykształcenie w Państwowej Preparandzie Nauczycielskiej w Wejherowie. W latach 1927-1928 ukończył Państwowe Seminarium Nauczycielskie w Wejherowie. W latach 1957-63 pracował jako instruktor hufca a następnie jako Komendant Morskiego Hufca Harcerstwa w Pucku. Piastował również stanowisko kierownicze Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Pucku. Od lipca 1961 do końca 1962 r. był zastępcą Komendanta Hufca Puck, a od 1 stycznia do 31 marca 1963 piastował stanowisko sekretarza Hufca. W 1973 obchodził 50. lecie pracy społecznej w harcerstwie. 1 maja 1977 r. mianowany został harcmistrzem (źródło: www.gminakosakowo.pl).

Tym co odeszli na Wieczną Wachtę

W dniu rozpoczęcia Dni Morza w Gdyni 17 czerwca br., kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni zorganizował uczczenie pamięci ludziom morza, którzy odeszli na Wieczną Wachtę.

Krótkie nabożeństwo odprawił Duszpasterz Ludzi Morza ks. dr Edward Prac. Tradycją jest symboliczne rzucenie wieńca z kwiatami do Zatoki Gdańskiej. Co roku przed inauguracją rozpoczynających się w Gdyni obchodów Dni Morza zaczynamy wyjściem w morze jednostki z delegacją ludzi morza. Symbolem pamięci o tych odeszłych jest wieniec udekorowany czerwonymi różami, białymi goździkami i biało-czerwoną wstęgą.



Wieniec udekorowany kwiatami ku pamięci tych, którzy odeszli na wieczną wachtę trafił do morza z pokładu jednostki Urzędu Morskiego w Gdyni „Kontroler 22” (fot. Cezary Spigarski)

102. ROCZNICA SZKOLNICTWA MORSKIEGO W POLSCE

Uroczystość obchodów Święta Szkoły UMG odbyła się 21 czerwca 2022 r. i rozpoczęła się o godzinie 8:00 podniesieniem biało-czerwonej bandery Polskiej Marynarki Handlowej na gmachu głównym Uniwersytetu. W uroczystości wzięli udział prof. dr H.C. Daniel Duda.

Podniesienie bandery na budynku Uczelni podczas każdego Święta Szkoły odbywa się dla upamiętnienia podniesienia bandery Polskiej Marynarki Handlowej na budynku Szkoły Morskiej w Tczewie 8 grudnia 1920 roku. Kolejnym punktem uroczystości była msza św. w intencji pracowników, studentów, doktorantów



8:00 podniesienie biało-czerwonej bandery Polskiej Marynarki Handlowej na gmachu głównym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (fot. Cezary Spigarski)

oraz absolwentów Uczelni odprawiona o godzinie 9:00 w kościele oo. Redemptorystów w Gdyni przy ul. Portowej 2. Oprawę muzyczną mszy św. zapewnił Akademicki Chór Uniwersytetu Morskiego w Gdyni oraz Kompania Reprezentacyjna UMG. Utwór „Ave Maria” wykonał duet artystów z ukraińskiej filharmonii przebywających obecnie w ośrodku Stella Maris na Kaszubach.

O godzinie 11:00 uroczystości obchodów 102. rocznicy Szkolnictwa Morskiego przeniosły się do Auli im. T. Meissnera

w budynku głównym Uczelni. Odbyło się tu Uroczyste Otwarte Posiedzenie Senatu UMG, w którym uczestniczyli członkowie Senatu, przedstawiciele Rady Uczelni i zaproszeni goście.

Podczas uroczystości okolicznościowe przemówienie wygłosił JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit. W swoim wystąpieniu Profesor Weintrit przypomniał ważniejsze wydarzenia z życia Uczelni na przestrzeni ostatniego roku, w tym m.in. przyznane Uniwersytetowi nagrody, organizowane przez Uczelnię konferencje, wprowadzone zmiany



Przemawia JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit (fot. Cezary Spigarski)

strukturalne i organizacyjne, w tym uruchomione nowe studia ukierunkowane na morską energetykę wiatrową – „Executive Offshore Wind MBA” oraz studia podyplomowe „Zarządzanie ryzykiem w morskim przemyśle wydobywczym i energetyce wiatrowej”, podpisane porozumienia, umowy i listy intencyjne z największymi potentatami offshorowymi w Polsce.

JM Rektor przypomniał o powołanych jednostkach, laboratoriach i zakładach, w tym m.in. o utworzonych przez Uniwersytet Morski w Gdyni Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej oraz Centrum Cyberbezpieczeństwa Morskiego, jak również powołanym Centrum Sportu i Rekreacji.

Kończąc przemówienie, JM Rektor UMG prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit, zwrócił się do pracowników Wydziałów Uniwersytetu, dziękując im za ogromne zaangażowanie i trud włożony w codzienną pracę wpływającą na ocenę Uczelni:

– Niezależnie od tego, jak zostaniemy sklasyfikowani w trwającej ewaluacji, (...) chciałbym powiedzieć, że wszystkie wydziały wykonały gigantyczną pracę, żeby pokazać, że naszą Uczelnię stać na to, by równać do najlepszych – za to Państwu serdecznie dziękuję!

KONFERENCJA PODSUMOWUJĄCA JEDNĄ Z NAJWIĘKSZYCH INWESTYCJI ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK

Przewodniczący PTN Marek Grzybowski wziął udział w Konferencji podsumowującej jedną z największych inwestycji Zarządu Morskiego Portu Gdańsk – projekt pn. „Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym”, odbyła się 27 czerwca przy nowo wybudowanym nabrzeżu Dworzec Drzewny. Wzięli w niej udział m.in. przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA), Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz przedstawiciele ZMPG.



Goście i uczestnicy Konferencji podsumowującej jedną z największych inwestycji Zarządu Morskiego Portu Gdańsk (fot. Cezary Spigarski)

Projekt był współfinansowany w 85 proc. przez Unię Europejską z instrumentu CEF („Connecting Europe Facility” – „Łącząc Europę”). Jego realizacja rozpoczęła się w 2016 r. Całkowity koszt to ponad 595 mln zł. Rozbudowa hydrotechnicznej infrastruktury portowej, poprawiła dostępność do wewnętrznej części Portu Gdańsk dla większych statków, a także jakość ich obsługi. Dzięki tej inwestycji podniesione zostały parametry nawigacyjne toru wodnego, co znacznie poprawiło bezpieczeństwo żeglugi. Rozbudowa nabrzeży doprowadziła m.in. do wydłużenia ich linii cumowniczych i poprawienia parametrów technicznych.

Inwestycja objęła nabrzeża: Oliwskie, Ziółkowskiego, Obrońców Poczty Polskiej i Mew, Zbożowe, Wiśloujście, Dworzec Drzewny oraz odcinki nabrzeży: Wiślanego, Szczecińskiego, BON, o długości blisko 5 km, oraz ponad 7 kilometrowy tor wodny Portu Wewnętrznego. Przebudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny umożliwiła włączenie go do eksploatacji i nadanie mu charakteru nabrzeża uniwersalnego. To od lat nieużytkowane nabrzeże może teraz obsługiwać największe jednostki, które wchodzą do Portu Wewnętrznego. Dzierżawcą nabrzeża jest Port Gdański Eksploatacja S.A.

AKTYWNOŚĆ NAUKOWA I WYDAWNICZA

Kadm. w st. spocz. dr inż. Czesław Dyrzcz

1. Wykład połączony z prezentacją nt. „Batymetria z Kosmosu” wygłoszony z okazji Światowego Dnia Hydrografii (WHD 2021) podczas konferencji organizowanej przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w dniu 21 czerwca 2021 roku.
2. Dyplom Przewodniczącego Zespołu Historii Kartografii przy IHN PAN przyznany kadm. dr inż. Czesławowi Dyrzczowi za opieką naukową nad uczestnikiem II edycji konkursu im. prof. Stanisława Alexandrowicza na pracę dyplomową z zakresu historii kartografii. Pracę inżynierską pod tytułem „Projekt

mapy nawigacyjnej przejścia okrętu podwodnego z Estonii do Wielkiej Brytanii” wykonał bosmanmat pchor. Janusz Adrianek z Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego.

3. Wydanie trzech podręczników przez Akademię Marynarki Wojennej w Warnie (Bułgaria) w 2021 roku o następujących tytułach:

- “Meteorology for students of Nikola Vaptsarov Naval Academy”;
- “Oceanography for students of Nikola Vaptsarov Naval Academy”;
- “Voyage planning for students of Nikola Vaptsarov Naval Academy”.

Podręczniki zostały wydane w roku jubileuszu 140. rocznicy powstania Akademii Marynarki Wojennej w Warnie i są dedykowane studentom tej uczelni przez kadm. dr inż. Czesława Dyrzcza, profesora honorowego tej Uczelni.

4. Wykład otwarty nt. „Wczesne ostrzeganie i wczesne działanie” z okazji Światowego Dnia Meteorologii (WMD 2022). Wykład przeprowadzony został w Auditorium im. komandora prof. dr. Józefa Urbańskiego 23 marca 2022 roku dla uczniów szkół średnich oraz na akademickim portalu edukacyjnym dla członków naukowego koła meteorologiczno-oceanograficznego METOC działającego w Akademii Marynarki Wojennej.

5. Wydanie dwóch podręczników przez Wydawnictwo Akademickie Akademii Marynarki Wojennej w 2022 roku o następujących tytułach:

- “Oceanography for students of the Polish Naval Academy”;
- “Meteorology for students of the Polish Naval Academy”

Podręczniki wydane zostały w języku angielskim z przeznaczeniem dla wszystkich studentów Akademii oraz uczestników programu ERASMUS+.

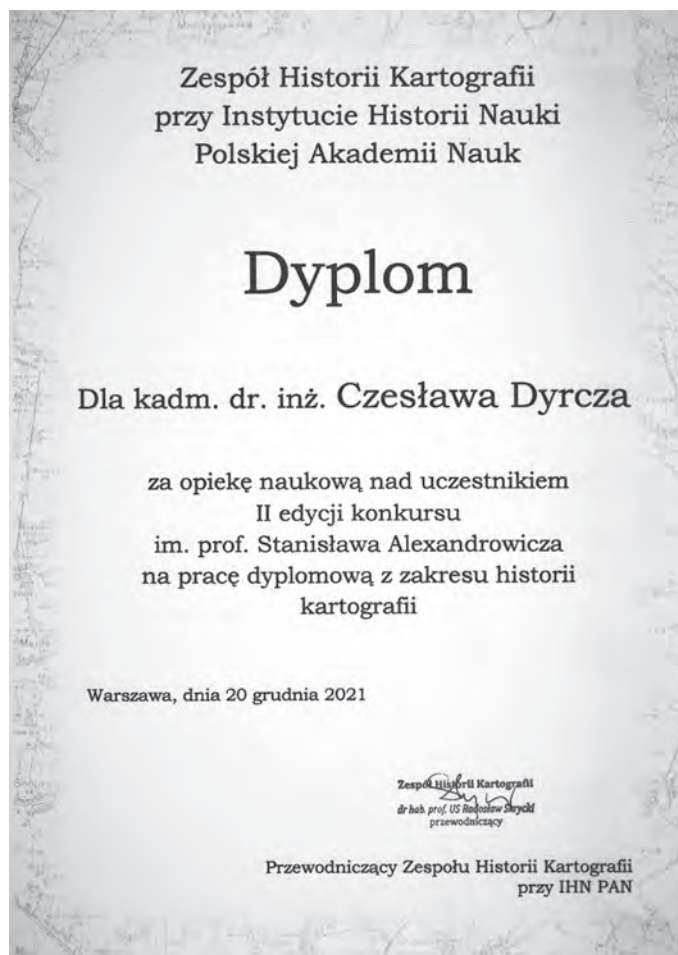
Prof. dr hab. Ryszard Wawruch,

Prof. dr hab. inż. Kpt. ż.w. Adam Weintrit:

1. XII Międzynarodowa Konferencja Naukowo Techniczna EXPLO-SHIP 2022, Świnoujście, 11-13 maja 2022, referat „Possibilities of introducing MASS in the light of ambiguity and limitations of International Regulations for Preventing Collisions at Sea”.
2. Członkowie delegacji polskiej na 8 sesję Podkomitetu ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji, Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w 2021 r.

Marek Grzybowski, przewodniczący PTN wziął udział, przygotował i prowadził panele ekspertów w następujących konferencjach:

1. “Maritime and Space Safety”, ‘APPLICATIONS’ SESSION – chaired by Prof. Marek Grzybowski; – hybrid conference, organizatorzy: Space Sciences Committee Polish Academy of Sciences, Gdansk Branch in cooperation with the University of Gdańsk, 23 września 2021
2. “Cosmos: Between West and East”, ‘APPLICATIONS’ SESSION – chaired by Prof. Marek Grzybowski; – hybrid conference, dialogue of young stars, experts and scientists took place via internet, organizatorzy: Space Sciences Committee Polish Academy of Sciences, Gdansk Branch in cooperation with the Slupsk Academy, 18 listopada, 2022.
3. “An Empirical Exploration of a Human and Technology Rise”, ‘APPLICATIONS’ SESSION – chaired by Prof. Marek Grzybowski; Conference in Gdansk University of Technology, organizatorzy: Space Sciences Committee Polish Academy of Sciences, Gdansk Branch in cooperation with the Gdansk University of Technology, 24 marca 2022.





Matka Chrzestna prof. Dorota Pyć i prezes wydawcy książki, Fundacji Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej Cezary Spigarski (fot. Andrzej Matulewicz)

4. "Sea&Space Industry. Public-Private Partnership in Turbulent Times: Existential Risks", "APPLICATIONS' SESSION" – chaired by Prof. Marek Grzybowski; organizatorzy: Space Sciences Committee Polish Academy of Sciences, Gdansk Branch in cooperation with the Baltic Sea&Space Cluster and Kozminski University, 23 czerwca 2022 roku.
5. Kiel-Gdansk Market Place – Smart Shipping, The CAPTN project Conference, Marek Grzybowski presentation: Smart Ship in the Sea Port, Kilonia 30.05.2022
6. WIZJA ROZWOJU – udział w panelu pt. Wpływ sytuacji geopolitycznej na funkcjonowanie gospodarki morskiej, Gdynia 20.06.2022
7. 9. International Maritime Congress, udział w panelu: Morze i kosmos - na styku horyzontów. transfer wiedzy, innowacji i technologii. organizatorzy: Ministerstwo Infrastruktury, Zarząd Morskiego Portu Szczecin-swinoujście, Polska Żegluga Morska, Polska Żegluga Bałtycka, Szczecin, 30.06.2022

Marek Grzybowski, recenzje:

1. „Inżynieria zarządzania programami modernizacyjnymi w siłach morskich”, Bohdan Pac, Inżynieria zarządzania programami modernizacyjnymi w siłach morskich, wydawca CeDeWu, Wydanie I, Warszawa 2021, stron 280.
1. Doktorat: mgr inż. kpt. ż.w. Akram Akoel, pt. „THE NEW INSPECTION REGIME ON PORT STATE CONTROL AS A

TOOL IN THE OPERATIONAL MANAGEMENT AT THE LEVEL OF THE SHIPOWNER/SHIP OPERATOR COMPANY”, promotor: dr hab. Ryszard Miler, prof. nadzw. WSB.

1. Doktorat: mgr Beata Szymanowska: „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”, Promotor: dr hab. Hanna Klimek, prof. Uniwersytetu Gdańskiego, Promotor pomocniczy: dr Janusz Dąbrowski.

FALAMI PISANE 3

Książka „Falami pisane 3”, autorstwa kapitanów żeglugi wielkiej, których służba „na morzu”, czy na lądzie np. w firmach armatorskich dobiegła końca w związku z osiągnięciem wieku emerytalnego. Również Ci dzisiaj jeszcze zawodowo czynni, biorąc do ręki pióro opisali ciekawe zdarzenia, których byli świadkami czy uczestnikami. Mając za sobą wiele doświadczeń, godnych uwagi spostrzeżeń, wartych odnotowania wydarzeń z życia marynarskiego, dziesięciu „pierwszych po Bogu”, popęliło 34 opowiadania.

Część z kapitanów-autorów zamieściło swoje opowiadania po raz już trzeci, debiutując wcześniej w tomie pierwszym oraz później w drugim. Pojawili się także pracujący obecnie na morzu. Pomimo coraz mniej towarzyskiego życia i możliwości przeżywania przygód w odwiedzanych krajach znaleźli jednak czas i wspomnienia godne odnotowania. Książka ukazała się w przeddzień obchodów 45-lecia Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej.

Formy organizacji i administracji portów morskich na wybranych przykładach zachodniej Europy początku XX wieku. Zarys problematyki¹⁾

Streszczenie

Morskie porty handlowe w Europie na początku XX wieku zorganizowane i zarządzane były według określonych zasad. Wynikało to z różnych czynników: geograficznych, gospodarczych i politycznych. Formy administracji portów morskich zależały od tego czy dany port był własnością państwa, gminy miejskiej lub wiejskiej czy też należał do sfer prywatnych. Wraz z zakończeniem I wojny światowej niektóre z europejskich portów morskich do-

tykały poważne zmiany w organizacji i zarządzaniu. Z uwagi na zmiany granic, powstanie nowych państw w Europie Środkowej i Wschodniej niektóre z nich znalazły się w odmiennej sytuacji politycznej i gospodarczej. Artykuł niniejszy jest próbą ukazania tych różnic i zmian na wybranych przykładach jakie zachodziły w zarządzaniu morskimi portami handlowymi Europy w pierwszej połowie XX wieku.

Przypadająca w 2022 r. setna rocznica uchwalenia przez Sejm Ustawodawczy ustawy o budowie portu w Gdyni (23 wrzesień 1922 r.) jest dobrą okazją aby przyjrzeć się jak w tamtym okresie funkcjonowały niektóre europejskie porty morskie. Początek XX w. zwłaszcza po zakończeniu I wojny światowej był to bowiem czas licznych i ważnych zmian jakie zachodziły w komunikacji i handlu morskim. W zależności od państwa, położenia geograficznego czy też sposobów zarządzania danego portu, niektóre z nich przeżywały dynamiczny rozwój, a inne wchodziły w fazę kryzysu.

Liczne opracowania, słowniki i leksykony dawniej jako współcześnie zgodnie przedstawiają ogólną definicję portu morskiego jako zlokalizowanych na styku lądu z morzem różnych obiektów gospodarczych, odpowiednio przygotowanych pod względem techniczno-technologicznym i organizacyjnym do obsługi obrotów handlu zagranicznego, realizowanego drogą morską, a także do obsługi środków transportu morskiego i lądowego. *Portem nazywamy miejsce przeznaczone do postoju statków, które jest osłonięte od fal i wiatru oraz wyposażone w infrastrukturę służącą do wyładunku i załadunku towarów oraz ludzi. Sam wyraz port pochodzi od łacińskiego słowa porta – wrota, brama*²⁾. Porty rozwijały się wraz z postępem technicznym, wzrostem przewożonych towarów i rozwojem statków. W starożytności i wczesnym średniowieczu z początku powstawały osady przybrzeżne, najczęściej umiejscowione w ujściach rzek. Z czasem osady przekształcały się w miasta, a proste, nieduże przystanie w porty. W okresie rozkwitu miast włoskich na południu Europy, i później na północy, gdzie funkcjonowały miasta hanzeatyckie, głównym czynnikiem rozwoju i funkcjonowania portów stały się właśnie same miasta, które pełniły przede wszystkim funkcję handlową. Industrializacja w drugiej połowie XIX wieku spowodowała, że porty stawały się na poły samodzielnymi organizmami z własnymi systemami zarządzania. Na całym świecie porty przechodzą okresy rozwoju i upadku. Procesy te zaobserwować można jedynie w dłuższej perspektywie. Podyktowane są one głównie przesłankami ekonomicznymi, ale również względami demograficznymi i militarnymi³⁾. W Europie, nad Morzem Bałtyckim zaistniał jednak wyjątek od tej reguły, bowiem oprócz przesłanek

ekonomicznych, mających wpływ na rozwój czy też upadek danego portu, pojawiły się również kwestie polityczne. W bardzo krótkim czasie na południowym Bałtyku powstał w latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku duży morski port zbudowany od podstaw.

Same porty z biegiem czasu można było już poddać pewnej klasyfikacji, na podstawie ich położenia, rodzaju, handlu i funkcji. Pod względem położenia można wyróżnić porty położone w ujściu rzek (np. Gdańsk, Petersburg, Rotterdam), porty na lagunach (np. Bizerta w Algierze), porty nad otwartym morzem (np. Odessa, Władywostok, Genua, Marsylia), porty na wyspach przybrzeżnych, porty morskie wewnątrz kraju na rzekach (np. Szczecin, Hamburg, Londyn, Antwerpia). Porty można podzielić też na naturalne (rzeczne, śródlądowe, morskie, zatokowe, wyspowe) i sztuczne (na linii lądu, w głębi lądu, wysunięte w morze, molowe, nasypowe) oraz otwarte i zamknięte. Następnie porty można podzielić pod względem zakresu działania na: porty dyspozycyjno-rozdzielcze, porty przelotowe. Podziału portów można również dokonać pod względem połączeń komunikacyjnych z zapleczem na: porty połączone trakcją wodną, śródlądową lub lądową, porty połączone tylko trakcją lądową i rzeczną. Warunki nawigacyjne i geograficzne również mogą mieć istotny wpływ na możliwość rozróżnienia rodzajów portów np. na porty podlegające przypływowi i odpływowi, porty nie podlegające przypływowi i odpływowi na porty zamarzające i niezamarzające czy też płytkowodne lub głębokowodne. Innym istotnym czynnikiem, który może decydować o podziale portów jest ich stan techniczno-organizacyjny, względem którego porty możemy podzielić na uniwersalne i specjalne⁴⁾. Wybitny specjalista z zakresu budownictwa morskiego Zbigniew Szopowski analizując historię niedużych portów na Pomorzu Zachodnim do wybuchu drugiej wojny światowej trafnie stwierdził..., iż zmieniała się definicja portu, który dawniej był osłoniętym obszarem wodnym w pobliżu osady handlowej, na którym mógł się odbywać postój statków i ich przeładunek na barki lub brzeg. Obecnie pod względem technicznym port charakteryzuje się jako zespół urządzeń znajdujących się na granicy styku lądu i wody, współpracujących ze sobą w celu najsprawniejszego przeładunku, przechowywania i zabezpieczania towarów.

¹⁾ Artykuł niniejszy stanowi przeredagowany i rozszerzony fragment książki autora pt. *Administracja morską w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, Gdynia 2020.

²⁾ Z. Grabowski, J. Wójcicki, *1000 słów o morzu i okręcie*, Warszawa 1967, s. 136; I. Grajewski, J. Wójcicki, *Mały leksykon morski*, Warszawa 1981, s. 216; L. Furmaga, J. Wójcicki, *Mały słownik morski*, Gdynia 1993, s. 177; B. K. Mazurkiewicz, *Encyklopedia inżynierii morskiej*, Gdańsk 2009, s. 358-369; D. Konkol, T. Perka, *Polskie porty morskie*, Łódź 2011, s. 7.

³⁾ F. Hilchen, *Porty morskie: urzędnictwo przeładunkowe, organizacja, eksploatacja*, Warszawa 1936, s. 19.

⁴⁾ B. Cunningham, *Administracja portu. Przegląd systemów administracji portowej, stosowanych w różnych krajach*, Warszawa 1928, s. 9-23; B. Nagórski, *Administracja portowa*, [w:] *Organizacja portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, pod red. J. Borowika, B. Nagórskiego, Toruń 1934, s. 17-18; F. Hilchen, *Porty morskie...*, s. 25-27; S. Szymborski, *Port morski*, Warszawa 1955, s. 33; L. Kuźma, T. Szczepaniak, *Porty morskie. Gospodarka portowa w zarysie*, Gdańsk 1971, s. 19-20; P. Gackowski, *Warunki zewnętrzne wpływające na bezpieczeństwo manewrów statku podczas wejścia do portu*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, 2011 nr 69, s. 26.

W dawniejszym znaczeniu historycznym portem morskim mogło być każde dogodnie miejsce przy brzegu dla dokonania przeładunku czy postoju, obecnie porty nie powstają wyłącznie tam, gdzie są dogodne ku temu miejsca, przygotowane przez naturę, ale przede wszystkim tam, gdzie dyktują to względy ekonomiczne⁵⁾.

Podziału portów można dokonywać pod wieloma aspektami (tab. 1). Najczęściej dużymi portami handlowymi, dostosowanymi do pełnej obsługi wszystkich możliwych ładunków i środków transportowych są porty dyspozycyjno-rozdzielcze. Posiadają one rozległe dla składowania ładunków zaplecze i gęstą sieć połączeń z resztą kraju oraz oferują szeroki zakres usług typowych dla ośrodków dyspozycyjno-rozdzielczych towarów. Przykładami takich portów są: Bremerhaven, Hamburg czy też Rotterdam. Nieco inny charakter mają porty przelotowe, które są przystosowane głównie do zapewnienia ładunkom przemieszczanym drogą morską zmiany środka transportu. Wykonuje się w nich głównie czynności przeładunkowo-składowe. Taką funkcję pełnił na początku XX wieku np. port w Szczecinie oraz nowo budowany port w Gdyni. Porty przystosowane do obsługi każdego rodzaju ładunków, środków transportowych jak również pasażerów to porty uniwersalne. Skupiają one zazwyczaj dużą liczbę linii regularnych bliskiego i dalekiego zasięgu. Przystosowane są do obsługi wielkiej ilości różnorodnych towarów przy czym mogą obsługiwać szerokie zaplecze gospodarcze, krajowe i tranzytowe. Porty uniwersalne są zazwyczaj również portami dyspozycyjno-rozdzielczymi. Niektóre porty wyspecjalizowały się w obsłudze określonych rodzajów ładunków np. węgla, rudy. Mówi się wówczas o portach specjalistycznych. Przykładem są niektóre porty skandynawskie np. Narwik. Rozwój portów był często stymulowany przez towary jakie w nim przeładowywano. W przypadku dominacji towarów masowych mówiono o porcie przeładunkowym, gdy zaś chodziło o towary drobnicowe, to był to port handlowy. Rodzaj przeładowywanych towarów (głównie drobnicy) pociągał za sobą rozwój infrastruktury, która musiała zajmować się składowaniem, liczeniem odprawy celnej, przepakowywaniem. Towary drobne przyciągały za sobą inny kapitał w postaci firm i przedsiębiorstw, które są warsztatem pracy ich właścicieli i współwłaścicieli⁶⁾.

Tab. 1. Podział portów morskich

Przeznaczenie i funkcje portów*	• handlowe • przemysłowe • pasażerskie • rybackie • jachtowe • wojenne
Technika budowy	• otwarte • zamknięte • pirsowe • kejoye
Zakres działalności	• dyspozycyjno-rozdzielcze • przelotowe
Rodzaj i możliwości techniczne obsługi	• uniwersalne • specjalistyczne
Warunki nawigacyjne	• pływowe i bezpływowe • zamarzające i niezamarzające
Warunki naturalne	• naturalne • sztuczne

* Cztery pierwsze rodzaje zazwyczaj występują jako powiązane ze sobą obszary jednego portu. Źródło: opracowanie własne.

Ważnymi czynnikami decydującymi przy wyborze budowy nowych portów są względy komunikacyjne oraz terenowe. W tym celu szuka się na port miejsca osłoniętego naturalnie np. w zatokach. Gdy naturalnej zasłony brak, wówczas tworzy się zasłony sztuczne tzw. łamacze fal lub wysunięte konstrukcje kamienne, betonowe czy też drewniane. Istotną kwestią jest przy budowie i umiejscowieniu portu odpowiednia ilość miejsca dla statków oczekujących na rozładunek i załadunek. W portach usytuowanych nad rzekami nie stwarza to większych trudności, gorzej gdy port usytuowany jest nad otwartym morzem. Wtedy niezbędny jest tzw. awanport, gdzie statki mogą oczekiwać swej kolejki nie zajmując nabrzeży. Tereny wodne każdego portu tzw. aquatoria powinny być obszarami na tyle dużymi aby umożliwiać swobodną komunikację, manewrowanie oraz załadunek na wodzie i przy brzegu statków. Obszary wodne większych portów składają się z redy, awanportu, kanałów komunikacyjnych, basenów z przeładunkiem na nabrzeżu i na wodzie, baseny czasowego przechowywania towarów np. na barkach, baseny gospodarcze i zimowiska⁷⁾. Nie bez znaczenia przy budowie portu i jego późniejszym funkcjonowaniu odgrywają jego śródlądowe arterie komunikacyjne. Od tego zależy charakter portu. Dlatego też porty często umiejscowione są przy ujściach rzek, gdyż komunikacja śródlądowa komunikacja wodna jest tańsza niż kolejowa i drogowa. W ten sposób odróżnia się porty nad rzekami od portów położonych przy otwartym morzu. Typowymi przykładami portów zlokalizowanymi nad rzekami jest np. Hamburg, Londyn, Rotterdam. Z kolei przykład portów nad morzem to: Triest, Genua, Marsylia czy też Gdynia. Pośrednią formą są porty położone w głębi zakrytych zatok np. Szczecin, czy Królewiec⁸⁾. W przypadku Gdyni, która będąc „najmłodszym” portem w Europie stwierdzono, że kluczowe znaczenie dla przyszłego funkcjonowania portu będą miały nie drogi wodne a kolej. W myśl uchwały, ustanowionej na konferencji genueńskiej w 1921 r. Liga Narodów za pośrednictwem swego fachowego organu jakim była Komisja Doradczo-Techniczna do Spraw Komunikacji i Tranzytu postanowiła zbadać stan żeglugi śródlądowej w Europie. Druga Rzeczypospolita będąc członkiem Ligi, w odpowiedzi na to wyraziła życzenie, aby został zaopiniowany projekt budowy drogi wodnej, łączącej Górny Śląsk z morzem Bałtyckim. Prace te zostały podjęte pomimo iż Polska ani za siebie, ani za terytorium Wolnego Miasta Gdańska (dalej WMG) nie podpisała konwencji i statutu o ustroju międzynarodowym portów morskich zawartych w Genewie 9 grudnia 1923 r. (o czym więcej dalej) na drugiej Konferencji Generalnej Komunikacji i Tranzytu⁹⁾. Komisja w składzie: P.J. Case (Amerykanin) były dyrektor robót publicznych na Filipinach, P.G.P. Nijhoff (Holender) były inżynier holenderskiej służby dróg i mostów oraz P.P.H. Watier (Francuz) dyrektor dróg wodnych i portów morskich we Francji w ciągu pięciu miesięcy 1926 r. wydała opinie w tej sprawie. Rząd Polski otrzymał analizę, w której wyrażono pogląd, że aczkolwiek dla portu morskiego jest rzeczą najważniejszą, aby był on połączony z wnętrzem kraju za pomocą drogi wodnej, jednak połączenie takowe nie jest warunkiem niezbędnym. Za przykłady wskazywano porty w Genui i Marsylii oraz Norfolk w Stanach Zjednoczonych. Rzeczoznawcy doszli do wniosku, że w ciągu co najmniej 10 lat jedynymi arteriami, łączącymi porty polskie ze swym zapleczem będą koleje. Stwierdzono, że nawet w razie posiadania drogi wodnej to i tak największy odsetek towarów dostarczany będzie do i z portów koleją ze względu na ciągłość dostaw jakie ta im gwarantuje. Drogi wodne w Polsce będą uzależnione od warunków klimatycznych, jak mrozy w zimie,

⁵⁾ Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa-Poznań 1962, s. 11.

⁶⁾ G. Piotrowski, *Przedsiębiorstwa morskie*, Warszawa 1935, s. 13-20.

⁷⁾ W. Tubielewicz, *Podstawy projektowania portów*, „Technika Morza i Wybrzeża”, 1947 nr 11/12 spec. „Polskie porty morskie”, s. 90.

⁸⁾ S. Łęgowski, *Zasady budowy portów*, „Morze”, 1926 z. 10, s. 12.

⁹⁾ J. Makowski, *Umowy międzynarodowe Polski 1919-1934*, Warszawa 1935, s. 268-269.

wezbrane rzeki na wiosnę czy też niski stan rzek latem. Dlatego też Komisja ta uznała, że najistotniejszą sprawą dla sprawnego rozwoju i funkcjonowania portów będzie szybki rozwój linii kolejowych do nich biegnących¹⁰⁾.

Aspekty prawa międzynarodowego odnośnie porów morskich na podstawie umów, traktatów i konwencji analizował Marian Iwanejko. Autor ten zwracał uwagę, że oprócz tradycyjnych podziałów portów wynikających z ich położenia geograficznego i funkcji jakie pełniły, istotny jest również zasięg terytorialny ich działalności oraz same granice ich terytorium. Często bowiem uważano, że morski charakter danego poru wynikał z jego położenia. Sam element geograficzny przy definiowaniu morskich portów handlowych jest zawodny, gdyż wiele z położonych jest w głębi lądu np. Londyn położony jest nad Tamizą, 50 mil od granicy morskiej, Brema 67 mil morskich od ujścia Wezery, Hamburg nad Łabą 76 mil od otwartego morza, Antwerpia, która leży nad Skaldą 55 mil od morza, Szczecin około 65 km od ujścia Odry¹¹⁾.

Technicznie pod pojęciem portów rozumieć należy tereny wodne i lądowe, a więc redę, baseny, kanały, pomosty i nabrzeża oraz drogi lądowe pomiędzy nimi, jak również wszystkie znajdujące się tam urządzenia służące przeładunkowi i składowaniu towarów lub też ruchowi pasażerów. Cały ten teren stanowi bezpośrednie miejsce pracy administracji portowej. Nie rozwódząc się bardziej szczegółowo nad samą definicją portów, ich dziejami i poszczególnymi rodzajami (przedstawiony tu podział nie wyczerpuje wszystkich możliwości w tym zakresie), prześledzić chciałbym jaki kształt miały formy administracji portowej, czy też szerzej ujmując administracji morskiej w krajach zachodnich, a więc o znacznie dłuższej tradycji morskiej od Polski na początku dwudziestego wieku. Biorąc pod uwagę systemy administracyjne różnych portów i gdy rozpatrzy się je w poszczególnych formach ich administracji to nasuwa się na pierwszy plan cecha braku podobieństwa tych systemów co do poszczególnych portów. Wszystkie porty są indywidualnymi i specyficznymi jednostkami gospodarczymi, które wymagają oddzielnych, indywidualnych odpowiedników co do formy ich zarządów. Porty te uwzględniać bowiem muszą cały szereg zagadnień o charakterze lokalnym czy ogólno-krajowym¹²⁾. Należy również podkreślić, że w miarę coraz większych obrotów handlowych odnotowywanych przez porty dużego znaczenia nabrała coraz to nowsza technika dotycząca statków oraz całej infrastruktury portowej. Rozwój ten spowodował potrzebę funkcjonowania w portach administracyjnego organu, który zajmował by się całokształtem wszystkich problemów i zagadnień z portem związanych. Eksploatacja poszczególnych portów może różnić się od siebie znaczący sposób, lecz obiekty, które są wykorzystywane z kolei wszędzie do siebie podobne. Wszystkie porty wymagają technicznej konserwacji, czyli utrzymania w ciągłej sprawności wszelkich urządzeń portowych takich jak: nabrzeża, dźwigi, magazyny, oświetlenie, dróg i torów kolejowych, statków portowych itp. Również wszystkie porty powinny dbać o tzw. ich ogólny rozwój. Chodzi tu o prowadzenie korzystnej polityki finansowej dla portu,

tak aby zapewnić mu dalszy harmonijny rozwój poprzez zawieranie umów na dzierżawę poszczególnych składów i terenów, udzielanie koncesji na budowę i eksploatację poszczególnych urządzeń itp. Trzecią kwestią, która występuje we wszystkich portach jest bezpieczeństwo. Zazwyczaj z administracji portowej wydziela się jeden organ (kapitanat portu), któremu podlega policja portowa, straż pożarna i pilotaż statków¹³⁾.

Warto podkreślić, że po zakończeniu I wojny światowej wraz z powstaniem Ligi Narodów i zgodnie z artykułami zawartymi w traktatach wersalskich zaistniała konieczność rewizji umów dotyczących komunikacji międzynarodowej w tym funkcjonowania m. in. portów morskich. W dniu 9 grudnia 1923 r. o czym już wspomniano podpisano konwencję dotyczącą międzynarodowego porządku prawnego dotyczącego portów morskich (Convention et statute sur le Regime International de Ports Maritimes – Convention and statute on the International Regime of Maritime Ports). Ogłoszoną w języku angielskim i francuskim konwencję podzielono na trzy części: pierwszą ogólną (10 artykułów), statutu międzynarodowego porządku prawnego portów (24 artykuły z aneksem) i protokołu końcowego. Najważniejszym ustaleniem tej konwencji był zasada iż każe z państw¹⁴⁾, które podpisały umowę zobowiązało do równego traktowania statków wszystkich bander na równi ze swymi, w portach będących pod ich jurysdykcją. Zasada ta jednak jak zaznaczono nie mogła być przeszkodą w racjonalnym zarządzaniu konkretnym portem przez jego organa zarządcze, czyli administrację danego portu¹⁵⁾.

Dla prześledzenia różnorodności form administracyjnych portów należy zdać sobie sprawę czyją własnością jest dany port. Może być on bowiem własnością państwa, gminy wiejskiej i miejskiej, jak również większych przedsiębiorstw lub nawet osób prywatnych. Do głównych form zarządczych portów należy zaliczyć bezpośrednią administrację państwową. Wówczas organizacja pracy całego portu opiera się na urzędach państwowych, zazwyczaj II instancji¹⁶⁾. Urząd taki znajdował się w mieście portowym i podlegał władzy centralnej: Ministerstwu Komunikacji, Ministerstwu Robót Publicznych czy też Ministerstwu Przemysłu i Handlu. Urząd taki nadzorowała bezpośrednio wszystkie sprawy związane z danym portem. Dochody i wydatki tak zarządzanego portu stanowią część ogólną budżetu państwowego danego kraju. System ten nie jest najbardziej popularną formą stosowaną na świecie. Na początku dwudziestego wieku stosowany był jedynie we Francji, Rosji, Włoszech oraz niektórych portach państw nadbałtyckich¹⁷⁾. Państwa, w których administrowanie podlegało władzy państwowej wprowadzano coraz częściej ograniczenia dla bezpośredniego zarządzania portami przez państwo. We Francji eksploatacja urządzeń portowych w portach nieautonomicznych oddana została Izbowi Handlowym. Niektóre wydzielone obszary portów np. Triest czy Marsylia oddane zostały towarzystwom prywatnym. W latach dwudziestych we wszystkich francuskich portach rządowych obserwowano proces rozszerzania kompetencji dla szefów urzędów poszczególnych portów oraz upraszczanie procedur i for-

¹⁰⁾ W. Hubert, *Polskie porty morskie w oświetleniu Komisji Doradczo-Technicznej Ligi Narodów*, „Przemysł i Handel”, 1929 z. 47, s. 2029.

¹¹⁾ M. Iwanejko, *Stanowisko portów morskich w świetle prawa międzynarodowego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Prawnicze, 1963 z. 11, s. 3-10.

¹²⁾ B. Koselnik, *Administracja portu gdyńskiego*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, 1936 z. 2, s. 33-34.

¹³⁾ J. Rummel, *Gdynia. Port polski*, Toruń 1926, s. 59-62.

¹⁴⁾ Konwencję podpisały takie państwa, jak: Niemcy, Belgia, Brazylia, Wielka Brytania, Bułgaria, Chile, Dania, Hiszpania, Estonia, Grecja, Włochy, Japonia, Litwa, Norwegia, Holandia, Salvador, Jugosławia, Syjam, Szwecja i Urugwaj.

¹⁵⁾ Z. Toczyński, *Międzynarodowa konwencja w sprawie portów morskich*, „Morze” 1929 nr 6, s. 2-4.

¹⁶⁾ Oznaczało to, że podlegają one (również dzisiaj) zazwyczaj organom władzy centralnej, a więc danemu ministerstwu które sprawuje władzę w ramach I instancji poprzez dany organ administracji w terenie, który zarządza w ramach II instancji. Organy terenowe zarządzające portami należą (obecnie również) do tzw. administracji niezespolonej rządowej. Powołane zostały do wykonywania administracji publicznej w terenie. Przesłanki ustanowienia organów rządowej administracji niezespolonej działającej w II instancji były różne, niemniej jednak było to podyktowane m. in. względami skutecznego zarządzania w terenie, w ramach administracji scentralizowanej.

¹⁷⁾ B. Cunningham, *Administracja...*, s. 24-29; F. Hilchen, *Porty morskie...*, s. 96-97.

malności biurokratycznych jakie występowały w portach zarządzanych przez państwo¹⁸⁾.

W latach 1927-1929 pojawiły się pierwsze efekty wykorzystania Konsulatów RP do pozyskiwania szeroko pojętych informacji gospodarczych z krajów w których były usytuowane. Rozpiętość tematyczna tych sprawozdań była – co zrozumiale – bardzo duża i dotyczyła najróżniejszych zagadnień w tym szeroko pojętych spraw morskich oraz funkcjonowania handlowych portów morskich¹⁹⁾. Odnosnie informacji dotyczących tematyki morskiej zobowiązano do jej dostarczania szczególnie konsulaty usytuowane w miastach portowych. Materiały przesyłane były m. in. do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Niektóre trafiały również do Komisariatu RP w WMG, który przekazywał je Delegacji Polskiej przy Radzie Portu i Dróg Wodnych w WMG. Przykłady dwóch takich sprawozdań pozwalają na prześledzenie ewolucji systemu administracji portów we Francji i Belgii. Pierwszy jest to raport morski Konsulatu RP o porcie w Antwerpii z 1929 r., a drugi to sprawozdanie konsulatu RP w Lille o porcie w Dunkierce²⁰⁾. Materiały te zawierały zazwyczaj informacje o urządzeniach technicznych, ruchu statków w porcie, obrocie towarami, opłatach portowych, polityce taryfowej, liniach kolejowych, pracownikach portu i administracji portowej. Kształtowanie się ustawodawstwa francuskiego regulującego ustrój organizacyjny portów, rozpoczęło się od połowy XIX wieku. Nastąpił wówczas ich szybki rozwój dzięki zwiększaniu z roku na rok środków budżetowych. Równoległe z tymi działaniami zaczęto poszukiwać najlepszych rozwiązań organizacyjnych dla administracji portowej. Organizacja władzy administracyjnej portów jeszcze przed wybuchem I wojny światowej przechodził szereg faz, regulowanych ustawami, dekretemi i decyzjami podejmowanymi przez Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z zainteresowanymi ministerstwami. Przed I wojną światową we Francji ale również w takich państwach jak Belgia czy Holandia eksploatację portów cechowała duża swoboda, warunkowana jedynie liberalnymi przepisami policyjnymi. Sytuacja zmieniała się wraz z wybuchem I wojny światowej, która wymusiła potrzebę interwencji władz państwowych we wszystkie dziedziny życia związane z działalnością portową, poddając je określonym przepisom na potrzeby prowadzonej wojny. W wyniku tych doświadczeń 12 czerwca 1920 r. weszła w życie ustawa dotycząca autonomii handlowej portów, a cztery lata później 7 kwietnia 1924 r. dekret regulujący organizację portów nieautonomicznych. Ustawa z dnia 12 czerwca 1920 r. wzorowana była na wcześniejszej ustawie z dnia 5 stycznia 1912 r. (nie została wprowadzona) przewidywała nadanie autonomii portom na żądanie miejscowej Izby Handlowej lub zarządu miasta będących koncesariuszami urządzeń portowych, albo też decyzją Ministerstwa Robót Publicznych uznających konieczność wprowadzenia tej formy administracji dla danego portu. Ustawa ze stycznia 1912 r. nie przewidywała przy Radzie Portu żadnego organu kierowniczego ani wykonawczego, natomiast ustawa z 1920 r. wypełniała tę lukę przez wprowadzenie dyrektora portu. Przykładowo nieautonomiczny port w Dunkierce administrowany był na zasadach dekretu z dnia 7 kwietnia 1924 r. oraz ustawy z dnia 12 czerwca 1920 r. Artykuł pierwszy powyższego dekretu mówił, iż w portach nieautonomicznych, o znaczeniu ogólnie-państwowym (*grands ports*), wykonanie czynności przypadających w udziale ministerstwu, a więc takich jak rozbudowa, utrzymanie i eksploatacja portu w należytym stanie, kontrola urządzeń kolejowych w obrębie portu, administrowanie kanałami w porcie, nadzór

na latarniami i znakami ostrzegawczymi itp. spoczywał w rękach Dyrektora Portu, który jest zależny bezpośrednio od Ministerstwa Robót Publicznych i którego mianuje się dekretem. Sprawował on funkcję zwaną „*Ingenieur en Chef*”, stojąc na czele urzędu „*Service Maritime des Pents et des Chaussées*”. Pomocą służył mu przydzielony inżynier, będący kierownikiem eksploatacji portu oraz jeden bądź kilku inżynierów obarczonych wyłącznie utrzymaniem robót wykonywanych w porcie. Ciałami opinio-kontrolnymi są dwie komisje „*Commission Consultative*” oraz „*Commission permanente d'enquete*”. W skład „*Commission Consultative*” wchodziło pięciu członków Izby Handlowej, jeden członek Rady Miasta na terytorium którego rozpościera port, jedna osoba z „*Conseil General du Departement*” (odpowiednik sejmiku wojewódzkiego) oraz dwie osoby wybrane z pośród głównych użytkowników portu. Komisja ta wypowiada się we wszystkich sprawach przedłożonych jej przez dyrektora portu. W praktyce działalność „*Commission Consultative*” ograniczała się do ciała kontrolnego, powołanego do nadzoru nad drobnymi wydatkami i decyzjami Dyrektora portu, najczęściej przekładanymi już „*post faktum*” do wiadomości i zaakceptowania. Zadaniem „*Commission permanente d'enquete*” jest prowadzenie badań w związku projektowaniem nowych robót w porcie. W portach nieautonomicznych skład tej komisji stanowili członkowie „*Commission Consultative*” z dodaniem czterech osób w wybranych spośród głównych użytkowników portu, przemysłowców, kupców i rolników okręgów obsługiwanych przez port tzw. zaplecza portu. „*Commission permanente d'enquete*” przeprowadzała badania nad robotami, które dopiero miały być prowadzone w porcie, rozpatrywaniem koncesji czy upoważnień oraz wydawaniem opinii celem ich zasadności. Do administracji państwowej centralnej należały tylko roboty zasadnicze, ściśle powiązane z budową i rozbudową danego portu oraz utrzymywanie go w należytym stanie zdolności do zaspokajania coraz to nowych wyzwań jakie pojawiały się w handlu morskim. W administracji wewnętrznej państwo współpracuje z Izbami Handlowymi, pozostawiając im wyposażenie samego portu w odpowiednie urządzenia (magazyny, hangary, chłodnie, dźwigi, itp.) jak również ich konserwację i eksploatację. W portach o znaczeniu dla całego kraju (*port nationaux*), udział Izb Handlowych sięgał 50% wydatków ponoszonych na rozbudowę portu. Porty o znaczeniu dla pewnego okręgu (*port regionaux*) udział Izb Handlowych wynosił 2/3, a w portach lokalnych (*port leaux*) 3/4²¹⁾.

Wielkie miasta portowe miały często spore trudności by utrzymywać swe porty. Bowiem gdy te, nie rozwijały się i nie były modernizowane zaczynały tracić klientów i z czasem nawet upadały przez co traciło na znaczeniu samo miasto. Dlatego też częściej stosowaną formą była administracja autonomiczna danego portu. Polegała ona na tym, że dany port nadal był własnością państwową, ale jego administracja jest wydzielona z ogólnej administracji państwowej. Porty takie zazwyczaj polegają radom portowym, które utworzone były przez przedstawicieli interesantów danego portu. Członkowie takich rad mają decydujące zdanie odnośnie funkcjonowania portu. Wybierani są oni przez rząd centralny konkretnego państwa, mogą być również wybierani przez władze miejskie lub też konkretne grupy interesów. Administracja taka powstała z chęci usamodzielnienia się portów i zebranie w jednym miejscu wielu rozproszonych funkcji administracyjnych oraz chęć przyciągnięcia większej ilości interesantów portowych. W przypadku portów autonomicznych mogą one nadal pozostawać własnością państwa lub też być własnością

¹⁸⁾ P. Bomas, *Nowy ustrój administracji portów francuskich*, „*Morze*”, 1926 z. 12, s. 4-5; L. Kuźma, T. Szczepaniak, *op. cit.*, s. 140.

¹⁹⁾ W. Skóra, *Służba konsularna Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, Toruń 2006, s. 630-639.

²⁰⁾ Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej APG), Rada Portu i Dróg Wodnych (dalej RPdW), sygn. 1027/428, k. 60-71.

²¹⁾ APG, RPdW, sygn. 1027/428, k. 61-69.

administracji portowej. Wówczas administracja portowa dostając od państwa szereg uprawnień pełni niejako funkcję urzędu publicznego. Najlepszymi przykładami portów autonomicznych były na początku dwudziestego wieku *Liverpool* i *Genoa*²²⁾. Port w *Liverpoolu* zarządzany był przez Radę Portu i Doków rzeki *Mersey*, która powstała w 1858 r. uchwalona na podstawie prawa przyjętego przez rząd angielski. Parlament dał radzie cały szereg uprawnień, które należą do państwa tj. regulację ruchu portowego, wydawanie przepisów i regulaminów, nadzór i konserwacja infrastruktury portowej. Rada otrzymała prawo własności terenów i urządzeń należących do portu. W skład rady wchodziło 28 członków niepłatnych, z których czterech wyznaczonych było przez ministerstwo transportu, pozostałych wybierano spośród interesantów portowych. Rada Portu mogła zaciągać pożyczki, które gwarantowane były opłatami portowymi. Dyrektor pełni rolę władzy wykonawczej, będąc jednocześnie sekretarzem Rady i rozporządzając całym personelem technicznym i administracyjnym dla obsługi portu²³⁾.

Tab. 2. Schemat organizacji autonomicznej portu

Przewodniczący Rady
Rada portu
Komisje fachowe
Dyrekcja generalna
Kierownicy poszczególnych działów
Biura administracji, zależne od kierunków działów

Źródło: Cz. Klarner, *Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni*, [w:] *Obrona Pomorza*, pod red. J. Borowika, Toruń 1930, s. 48.

Dobrym przykładem autonomicznego zarządzania portem z początku XX wieku była również *Genoa*. Port ten administrowany jest przez „Konsorcjum autonomiczne portu” utworzone na zasadzie prawa w 1903 r. później modyfikowane. Rząd we Włoszech wszystkie prawne funkcje państwa dotyczące administracji, eksploatacji, utrzymania i rozwoju portu przeniósł na Konsorcjum za wyjątkiem niektórych zadań władzy morskiej dotyczącej np. pilotażu. Działalność Konsorcjum nadzorowana była przez prefekta miasta *Genui*, a wszelkie wydatki powyżej 500 000 lirów zatwierdzane muszą być przez ministerstwo komunikacji. Konsorcjum ma duży wpływ na sprawy robotnicze, kadrowe i socjalne personelu zatrudnionego w porcie co jest cechą charakterystyczną dla wszystkich portów włoskich²⁴⁾. We Francji sytuacja prawna portów autonomicznych ustalona była przez prawo podstawowe w 1920 r. Na zasadzie tych ustaleń każdy port mógł przedstawić wniosek o przyznanie mu autonomii, która polegała na przekazaniu eksploatacji i utrzymania specjalnym Radom portowym. Tereny portowe pozostawały nadal własnością państwa. Rady Portu decydowały wówczas o sprawach eksploatacji i budowy urządzeń przeładunkowych. Francuskie porty autonomiczne pobierają na swoją korzyść opłaty portowe za świadczone usługi. Do kompetencji portów autonomicznych nie należą sprawy pilotażu czy też utrzymanie dróg wodnych w bezpośredniej bliskości portu. Rady Portu w *Hawrze* i *Bordeaux* składają się z 21 członków. Izby handlowe miast tych wyznaczają 9 członków, 3 mianowanych jest przez rząd na wniosek izb handlowych zaplecza handlowego danego portu, 6 wyznacza

rząd, 2 przedstawicieli mają władze municypalne i prowincjonalne, 1 przedstawiciela mają robotnicy portowi. Władzę wykonawczą pełnił dyrektor portu, którego mianował rząd na wniosek rady portowej²⁵⁾.

We Francji wzorem Niemiec czy Anglii administrację portów rozgraniczano także względem funkcji jakie dane porty pełniły. Pod koniec lat dwudziestych polskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu wysłało do Francji przedstawiciela tegoż resortu pana Feliksa Rostkowskiego aby na miejscu przyjrzał się jak administrowane i zarządzane są tamtejsze porty. Badając przykład nowo powstałego portu rybackiego w *Lorient*, ustalił że bardzo istotną sprawą jest oddzielenie administracji nowo powstałego portu rybackiego, od funkcjonującego od lat obok ogólnego portu handlowego. Specjaliści francuscy uważali, że zarówno lokalizacja oraz charakter portu rybackiego w *Lorient* gdzie połowy odbywają się przez cały rok wymagają całkowitego wyodrębnienia i niezależności administracyjnej względem portów ogólnohandlowych. Port ten zarządzany jest przez powołane konsorcjum z dyrektorem na czele, które dzierżyło jego teren²⁶⁾.

Szczególną okolicznością dla niektórych portów morskich były pierwsze lata po zakończeniu I wojny światowej. Część z nich znalazła się wówczas w nowych realiach gospodarczych i politycznych. Przykładowo magistrat miasta *Szczecina* w 1922 r. ogłosił memoriał, w którym to przedstawił trudności finansowe uniemożliwiające należyte funkcjonowanie portu. Zwrócono w nim uwagę, że bez szerszej pomocy ze strony państwa pruskiego dalsze funkcjonowanie portu w *Szczecinie* będzie mocno ograniczone. Zwłaszcza, że port *szczeciński* wymagał wielu nowych inwestycji. Władze w *Berlinie* stosunkowo szybko zorientowały się, że bez pomocy państwa nie uda się utrzymać funkcjonowania portu. Landtag pruski przyjął ustawę (22 września 1923 r.), która na nowo określiła formy organizacyjne portu w *Szczecinie*. Powołano dwa towarzystwa publicznoprawne, które miały zajmować się wszystkimi sprawami dotyczącymi portu. Pierwsze pod nazwą *Stettiner Hafengemeinschaft* było właścicielem portu i zajmowało się kwestiami jego dalszej rozbudowy. Drugie towarzystwo *Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft* eksploatowało urządzenia portowe (dźwigi, magazyny itp.) oraz sprawowało pieczę nad całością przeładunków w porcie. Miasto wносиło część kapitału zakładowego w infrastrukturę portu, natomiast rząd pruski spłacał odsetki od zaciągniętych kredytów. W ten sposób powstała tzw. Wspólnota Portowa, dzięki której pomoc rządu pruskiego umożliwiała portowi w *Szczecinie* w połowie lat dwudziestych przeciwstawienie się konkurencji portu w *Hamburгу*. Po roku 1926 sytuacja ekonomiczna portu w *Szczecinie* poprawiła się na tyle, że Wspólnota Portowa skierowała swą uwagę na nową konkurencję. Mianowicie porty polskiego obszaru celnego (*Gdańsk*, *Gdynia*), których to dynamiczny rozwój przyczynił się do ponownego kryzysu portu w *Szczecinie*²⁷⁾.

Ciekawym przykładem po roku 1918 był port w *Gdańsku*. Istniejący od X w. port, swe złote czasy przeżywał od XIV do połowy XVII w. W XIX stuleciu stracił na znaczeniu będąc wówczas jednym z wielu portów niemieckich. Podział granic celnych i politycznych zaplecza portu w *Gdańsku* powodował, że wymiana handlowa koncentrowała się w portach ulokowanych bliżej *Morza Północnego*. Utworzenie WMG oraz odzyskanie przez Polskę niepodległości w wyniku klęski państw centralnych po I wojnie światowej spowodowało iż port *gdański* rozpoczął funkcjonowa-

²²⁾ F. Hilchen, *Porty morskie...*, s. 115-124; Cz. Kazubek, *Porty morskie i ich urzędnicy*, Warszawa 1951, s. 88.

²³⁾ B. Nagórski, *Administracja portowa...*, s. 27-28.

²⁴⁾ Ibidem, s. 28-29.

²⁵⁾ P. Bomas, *Nowy ustrój administracji...*, s. 4-5; F. Hilchen, *Autonomia portów francuskich*, „Polska Gospodarcza”, 1930 z. 40, s. 1791-1793; Zob. też A. Rudzki, *Administracja portów. Fragmenty zagadnienia*, Londyn 1945, s. 47-48.

²⁶⁾ F. Rostkowski, *Port rybacki Lorient*, „Morze” 1928 z. 1, s. 8-9.

²⁷⁾ B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919-1939*, Poznań 1963, s. 21-23.

nie na nowych zasadach. Zarówno strona polska jak i niemiecko-gdańska chciały administrowanie portem mieć pod swoją kontrolą. Porozumienie osiągnięto przy pomocy wielkich mocarstw, które narzuciły obu stronom kompromis w postaci powołania kolegalnej instytucji do zarządzania portem nazwanej Radą Portu i Dróg Wodnych. Była to samodzielna instytucja powołana do administrowania i zarządzania portem gdańskim, który poza małymi wyjątkami był jej własnością. Sama Rada składała się z pięciu przedstawicieli Polski i z pięciu Wolnego Miasta Gdańska, na jej czele stał wybierany co trzy lata prezydent. Spora autonomia jaką dysponowała Rada Portu umożliwiła rozwój portu i usprawniła jego działanie. Wolne Miasto Gdańsk włączone zostało do polskiego obszaru celnego. Sytuacja ta okazała się korzystna dla obrotów portu, gdyż znalazł się on w lepszym położeniu (względem portów w Szczecinie i Królewcu) zyskując nowe zaplecze w postaci Pomorza, Wielkopolski, Górnego Śląska, Małopolski a nawet ziem Ukrainy i Wileńszczyzny. W sposób niezamierzony port w Gdańsku stał się konkurencją dla portów niemieckich. Włączenie się do tej rywalizacji portu w Gdyni pod koniec lat dwudziestych było jedną z przyczyn „wojny taryfowej” jaka strona niemiecka prowadziła z portami polskiego obszaru celnego²⁸⁾.

Portem, który w latach dwudziestych ubiegłego wieku znalazł się w nowym położeniu gospodarczo-politycznym była również Kłajpeda (niem. Memel). W XIX w. port w Kłajpedzie miał znaczenie lokalne. Zdominowany był przez konkurencję pobliskich portów w Królewcu i Lipawie. Odzyskanie przez Litwę niepodległości spowodowało, że Kłajpeda stała się przysłowiowym oknem na świat dla tego państwa. Jednak dopiero w 1923 r. w wyniku akcji militarnej i dyplomatycznej mocarstwa zachodnie zgodziły się na przekazanie Kłajpedy Litwie. Zgodnie z przyjętymi wówczas ustaleniami zawartymi tzw. Konwencji Kłajpedzkiej w Paryżu z 8 maja 1924 r. (weszła w życie 25 sierpnia 1925 r.) między Litwą a Wielką Brytanią, Francją, Włochami i Japonią postanowiono, że port zarządzany będzie przez dyrekcję portu składającą się z trzech członków, z których jednego wskazywała Litwa, drugiego Liga Narodów a trzeci wybierany był przez Dyrektoriat Kraju Kłajpedzkiego. Po włączeniu Kłajpedy do Litwy dla portu nastała lepsza koniunktura. Port ten zyskał szerokie zaplecze, co poskutkowało ożywieniem struktury ruchu towarowego²⁹⁾. Równocześnie położony ponad 140 km na południe od Kłajpedy port w Królewcu na skutek zmian geopolitycznych utracił znaczną część swego dotychczasowego zaplecza w Rosji i na Ukrainie. Rząd niemiecki próbował przyciągnąć do Królewca handel z Polski, lecz bez większego powodzenia z uwagi polską politykę taryfową, faworyzującą Gdańsk i Gdynię³⁰⁾.

Innym typem administracji portowej były porty municypalne. Taki typ zarządzania portem polegał na zdecentralizowaniu władzy. Wówczas to administracja portu znajduje się we władzach samorządowych miejskich. Sprawami portu zajmują się wówczas członkowie zarządu miasta, powołani często do specjalnej komisji portowej. System taki z powodzeniem występował w późnym średniowieczu, w okresie rozkwitu miast hanzeatyckich. Administracja portowa o charakterze zdecentralizowanym miała jednak pewnego rodzaju wady. Władza taka była na równi z władzą miejską pocho-

dzącą z wyborów. Ta z kolei zależna jest od frakcji politycznych. Może to spowodować dostanie się władzy portowej w ręce osób niepowołanych, nie mających odpowiednich kwalifikacji. Najlepszym przykładem portu zarządzanego przez władze miejskie z początku XX wieku była Antwerpia. Baseny portowe należą do miasta, a nabrzeża rzeki Skaldy do państwa lecz administrowane są również przez miasto. Administracją portu zajmuje się urząd miasta zależny od rady miejskiej. Kwestie dotyczące portu podlegają bezpośrednio ławnikowi do spraw handlu i żeglugi, którym jest sam burmistrz. Ten z kolei mianowany jest przez króla jest więc jednocześnie przedstawicielem rządu i posiada władzę policyjną. Podlega mu bezpośrednio cały personel administracyjny portu z wyłączeniem obsługi technicznej, która należy do ławnika do spraw robót publicznych³¹⁾. Rada miejska uchwała wszystkie ważniejsze sprawy dotyczące administracji portowej. Do obowiązków władzy centralnej należało również utrzymanie drogi dojazdowej do portu przez rzekę Skaldę, kwestie dotyczące pilotażu oraz policji portowej. Kolej na terenie tego portu administrowana jest przez odrębną administrację kolejową. W celu skoordynowania działalności miasta, władz rządowych i kołami gospodarczymi powołano specjalną „komisję ruchu portowego”. Składała się ona z czterech funkcjonariuszy miasta do których należało kierowanie sprawami portowymi, czterech funkcjonariuszy rządu, dwóch funkcjonariuszy kolei, dwóch delegatów izby handlowej, jednego delegata importerów i eksporterów oraz jednego delegata towarzystw żeglugowych. Na czele całej komisji stał burmistrz. Komisja ta miała charakter doradczy, służący do komunikowania się podmiotów gospodarczych z administracją portu³²⁾.

Drugim przykładem portu zarządzanego przez miasto, którego administracja była jeszcze bardziej oddzielona od władz miejskich był port w Hamburgu. Tam administracja portu należała do komitetu dla handlu, żeglugi i przemysłu i miała charakter państwowego organu administracyjnego. Organ utworzono z władz wolnego miasta, składał się z senatora jako prezydenta, z członków senatu wolnego miasta, radnych miejskich, komitetu finansowego, izby handlowej i przemysłowej oraz rady robotniczej. Komitet dzielił się na dwa oddziały. Pierwszemu oddziałowi administracji ogólnej podlegała eksploatacja portu. Oddziałowi budowlanemu podlegały sprawy budowlane i utrzymania portu. Wszystkie urządzenia portowe zarządzanie są bezpośrednio przez administrację portową, która w większości przypadków sama wykonywała przeładunek towarów. Wyjątkiem są nabrzeża wydzierżawione towarzystwom żeglugowym. Pilotaż w obrębie portu należy do władz portowych, a na podejściu do portu do władzy państwowej. Miasto zarządzało kolejną na terenie portu na mocy umów zawartych z kolejami państwowymi³³⁾.

Innym ciekawym przykładem portu miejskiego, którego władze administracyjne są jeszcze bardziej oddzielone od władz miejskich był port w Sztokholmie. Port ten należał do miasta lecz administrowany był przez specjalną Radę Portową złożoną z przewodniczącego, którego mianowała rada miejska, jednego członka mianowanego przez króla czyli władzę centralną, jednego przedstawiciela izby handlowej oraz czterech członków mianowanych przez radę

²⁸⁾ *Port Gdański*, oprac. przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, Warszawa 1929, s. 9-12; H. Stępnia, *Rada Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku*, Gdańsk 1971, s. 63-90; M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991, s. 18-22; B. Hajduk, *Handel, port, żegluga i rybołówstwo (1920-1939)*, [w:] *Historia Gdańska*, Tom IV/2: 1920-1945, pod red. E. Cieślaka, Sopot 1998, s. 173-182.

²⁹⁾ *Port Kłajpeda i jego rozwój*, „Morskie Wiadomości Techniczne”, 1938 nr 6, s. 4-16; Całość zagadnień dot. Kłajpedy w tamtym okresie dobrze przedstawia praca P. Łossowskiego, *Kłajpeda kontra Memel. Problem Kłajpedy w latach 1919-1939-1945*, Warszawa 2007.

³⁰⁾ B. Koziello-Poklewski, *Znaczenie gospodarcze i rozwój portu królewieckiego w okresie międzywojennym* [w:] *Królewiec a Polska*, red. M. Biskup, W. Wrzesiński, Olsztyn 1993, s. 142-154.

³¹⁾ J. Cunningham, *Administracja...*, s. 39-43; B. Nagórski, *Administracja portowa...*, s. 32.

³²⁾ APG, RPdW, sygn. 1027/428, k. 165-166. Raport konsulat RP o porcie w Antwerpii zebrany i opracowany przez Konsula Generalnego RP Tadeusza Bilińskiego w 1929 r.; J. Łokuciejewski, *Port w Antwerpii*, „Morze”, 1928 z. 7, s. 5-8.

³³⁾ S. Łęgowski, *Port w Hamburgu*, „Morze”, 1928 z. 1, s. 9-10; Por. A. Rudzki, *Administracja portów...*, s. 44-46.

miejską. Zarządzaniem bieżącym zajmował się dyrektor generalny mianowany przez radę Portu. Tego typu zarządzanie było zbliżone do portów autonomicznych lecz wpływ władz miejskich był nadal zachowany co nie przeszkadzało portowi w Sztokholmie na osiąganie coraz lepszych wyników finansowych w latach trzydziestych pierwszej połowy XX wieku³⁴⁾.

Jeszcze inną formą są porty prywatne. Sytuacja taka występowała głównie w Ameryce Północnej ale również np. w Anglii, gdzie duża część portów należy do prywatnych spółek kolejowych. Przykładem mogą tu być porty Port w Southampton należący do Towarzystwa Kolei południowych, Hull należący do Towarzystwa Kolei północno-wschodnich, czy kilka portów z rejonu Walii takich jak: Cardiff, Newport, Swansea będące własnością Towarzystwa Kolei Zachodnich. Zaletą takiego systemu jest to, że nie są one skrzępowane żadnymi przeszkodami biurokratycznymi i organizowane są na zasadzie spółek handlowych. Ograniczeniem dla tego typu portów jest możliwość eksploatacji jedynie handlowej i technicznej portu, a inne zadania takie jak sprawy pilotażu, czy policji portowej muszą być zlecane władzom państwowym³⁵⁾.

Tab. 3. Przykładowe rodzaje i formy zarządów administracji portowej występujące w Europie w pierwszej połowie XX wieku

Typy zarządu	Państwa i porty w których występował dany typ administracji
Porty państwowe	Francja (z wyłączeniem portów w Bordeaux i Le Havre) Włochy (z wyłączeniem portu w Genui) Rosja
Porty autonomiczne	Genua (Włochy) Liverpool, Londyn (Anglia) Hawr, Bordeaux, Strasburg (Francja) Hiszpania Rumunia Wolne Miasto Gdańsk
Porty municypalne	Hamburg (Niemcy) Rotterdam (Holandia) Antwerpia (Belgia) Sztokholm, Göteborg (Szwecja)
Porty prywatne	Southampton, Hull (Anglia) Cardiff, Newport (Walia)
Formy pośrednie	Triest (Włochy) Brema (Niemcy)

Źródło: Zestawiono na podstawie, B. Cunningham, *Administracja portu...*, s. 9-23; B. Nagórski, *Administracja portowa*, [w:] *Organizacja portów morskich...*, s. 17-40; F. Hilchen, *Porty morskie...*, s. 102-130, 161-210.

Wewnętrzna organizacja władz portowych niezależnie od tego czy dany port ma charakter państwowy, autonomiczny, municypalny czy prywatny może mieć również różnoraki charakter, aczkolwiek daje się tu zauważyć pewne cechy wspólne. W większości portów autonomicznych krajów zachodnich władzami nadzorczymi są Rady Portu. W portach municypalnych Rady miejskie czy też specjalne komisje. Nadzorują one w sposób bezpośredni wszelkie zmiany, przepisy, regulaminy, taryfy, finanse i politykę bieżącą. Liczą one kilkunastu bądź kilkudziesięciu członków aby reprezentować wszystkie interesy wszystkich zainteresowanych. Mogą dzielić się na mniejsze komitety dla spraw szczegółowych takich jak:

kwestie związane z pilotażem, żeglugą, eksploatacji urządzeń portowych, spraw robotniczych itp.

Władzy nadzorczej podległy jest właściwy aparat wykonawczy, który skupia się wyłącznie na sprawach administracji. Jest to najczęściej bardzo liczna grupa specjalistów, na których składają się, technicy, ekonomiści, finansisci. Aby zapewnić ich sprawną pracę na ich czele stoi zazwyczaj dyrektor portu, który ponosi odpowiedzialność za sprawne funkcjonowanie całego portu przed władzą nadzorczą. I tak administracja portowa która wykształciła się w portach większości krajów zachodnich obejmowała takie najważniejsze działy, jak:

1. Kapitanat portu, który prowadzi nadzór nad żeglugą w samym porcie oraz pilotaż przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu statków, podlega mu również policja portowa i nawigacyjna oraz zespół pilotów portowych. Kapitan portu wyznacza postój statków w porcie, pilnuje bezpieczeństwa, znaków nawigacyjnych oraz zajmuje się wszelkimi awariami statków.
2. Kierownictwo eksploatacji nabrzeży zajmujące się urządzeniami przeładunkowymi, składami portowymi i placami składowymi, niekiedy administracja nabrzeży ma wyłączne prawo do przeładunku towarów między nabrzeżami a statkami,
3. Dział inżynieryjno-budowlany, który zajmuje się utrzymaniem budowli portowych (dróg wodnych, nabrzeży, budynków),
4. Dział mechaniczny opiekujący się urządzeniami przeładunkowymi, czy też portowymi statkami obsługi, instalacją elektryczną na terenie portu, nadzoruje instalację nowych urządzeń mechanicznych.
5. Dział ekonomiczno-taryfowy, który analizuje warunki ekonomiczne miasta portowego i jego zaplecza w celu jak najlepszej aktywizacji ładunków dla portu, dział finansowy, któremu podlegają wszystkie sprawy finansowe (budżety zwyczajne i nadzwyczajne),
6. Dział finansowy, zajmuje się wszystkimi sprawami finansowymi portu, układaniem budżetów zwyczajnych i nadzwyczajnych, prowadzi rachunkowość, ściągą opłaty portowe, prowadzi sprawy pożyczek i kontroli rachunkowej,
7. Dział administracyjny i personalny zajmujący się sprawami personalnymi pracowników i robotników portowych³⁶⁾.

Wszystkie te ogólne działy podlegają dyrektorowi naczelnemu, przy czym Kapitanat Portu ma charakter urzędu I instancji i ma dość dużą samodzielność w działaniu, gdyż sprawy bieżące załatwiane muszą być bez zwłoki. W przypadku, gdy port składa się z dwu osobowego kierownictwa wszystkie sprawy żeglugowe, eksploatacyjne i ekonomiczne należą do kompetencji dyrektora handlowego, a sprawy budowlane i mechaniczne do dyrektora technicznego. Dla sprawnego funkcjonowania danego portu szczególnie ważne ma znaczenie dobre ułożenie relacji pomiędzy dyrekcją portu, Radą Portu lub Radą Miejską albo też centralną władzą państwową, w zależności od charakteru danego portu. W portach francuskich władza dyrektora portu jest zazwyczaj większa od Rady portowej. Wynikało to z przekonania, iż administracja portowa wymaga raczej rządów autorytatywnych, niż bezpośrednich rządów kolegialnych. Z drugiej strony zbyt wielkie ograniczenie kompetencji Rady portowej pozbawia administrację danego portu szerszych możliwości współpracy z interesantami. W większości portów europejskich starano się stworzyć harmonijny podział pracy pomiędzy Radą Portu a jego dyrekcją. Najlepszym przykładem takiego stanu w okresie międzywojennym były porty w Londynie i Bordeaux, gdzie system portów autonomicznych dał dobre re-

³⁴⁾ *Wolny port w Sztokholmie*, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni”, 1936 nr 13, s. 12.

³⁵⁾ B. Cunningham, *Administracja...*, s. 43-52; B. Nagórski, *Administracja portowa...*, s. 34.

³⁶⁾ Idem, s. 53-76; B. Nagórski, *Administracja portowa...*, 38-39.

Tab. 4. Wywóz przez porty niemieckie oraz Gdynię i Gdańsk (w tys. ton)

Lata	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Hamburg	7607	12408	8683	9927	9810	9250	8279	6872	6677	6271
Szczecin	970	3679	1125	1054	1522	1907	1482	1104	1410	1785
Brema	1292	2766	1654	1974	2441	2415	2150	1705	2139	3388
Gdynia	54	404	892	1765	2493	3122	4724	4761	5235	6200
Gdańsk	2032	5660	6880	6783	6767	7122	7576	5048	4660	5713

Źródło: M. Brzozowski, *Obroty towarowe niemieckich portów morskich, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy Środkowej, Południowo-Wschodniej i Wschodniej*, Gdynia 1937, s. 12.

Tab. 5. Przywóz przez porty niemieckie oraz Gdynię i Gdańsk (w tys. ton)

Lata	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Hamburg	14470	12360	18782	19797	18827	16584	14994	12961	12945	14041
Szczecin	3154	2101	2818	3511	3407	3034	2287	2270	3092	3964
Brema	2792	2581	3949	3990	4031	3403	2769	2636	2591	2804
Gdynia	1,6	0,3	6,4	193	330	504	559	433	871	992
Gdańsk	691	641	1517	1832	1793	1091	754	428	493	656

Źródło: M. Brzozowski, *Obroty towarowe niemieckich portów...*, s. 12.

zultaty. Dla każdego portu należy wybrać jak najodpowiedniejszą formę administracyjną, stosownie do jego potrzeb jak i warunków lokalnie panujących³⁷⁾.

W procesach jakie zachodziły w zakresie przemian administracji w portach Zachodniej Europy – z polskiego interesu gospodarczego dotyczyło to głównie portów niemieckich – na pierwszy plan wysuwały się względy ich ekonomicznej eksploatacji. Naczelną zasadą takiej eksploatacji stało się potanieenie przeładunku i uwaga na konkurencję innych portów, gdyż to w dużej mierze decydowało o wzroście bądź spadku obrotów danego portu względem innego. Poniższe tabele pokazują jak kształtował się wywóz i przywóz w latach 1925-1934 portów w Hamburgu, Bremie i Szczecinie względem portów w Gdyni i Gdańsku.

Porty niemieckie (Brema, Hamburg, Szczecin czy Królewiec) były wpierane przez politykę Rzeszy w konkurencji z portami w Gdyni i Gdańsku. W tej rywalizacji najskuteczniejszym narzędziem okazała się niemiecka polityka taryf kolejowych, przy pomocy których transporty kolejowe odciągane były od portów polskich. Koleje niemieckie od 1928 r. zastosowały tzw. Seefachendurchfuhrtarife oraz kilkadziesiąt innych specjalnych taryf tranzytowych. Obejmowały one kilkaset towarów, które były nie dopuszczane do przewozu przez porty polskie. Udzielano dużych zniżek, dochodzących przy niektórych towarach do 60% normalnej taryfy. Strona polska, gdzie kolej była najważniejszym środkiem transportu w okresie międzywojennym zastosowała w obronie swych interesów podobne kroki, dostosowując politykę taryfową do potrzeb portów w Gdyni i Gdańsku. W 1929 r. wprowadzono specjalne taryfy portowe na ważniejsze towary w tym również dla ruchu tranzytowego. Oddanie do użytku 1 marca 1933 r. magistrali węglowej umożliwiło Polsce ściąganie do portów Gdańska ale przede wszystkim Gdyni tranzytu czechosłowackiego i to pomimo iż Czechosłowacja posiadała wolne strefy w niemieckich portach. W przypadku Czechosłowacji wprowadzono specjalną polsko-czechosłowacką taryfę portową obejmującą cały ruch tranzytowy

z tego państwa. Porty morskie rywalizują ze sobą również poprzez rozbudowę i doskonalenie infrastruktury technicznej urządzeń przeładunkowych i składowych. Ważnym czynnikiem jest również posiadanie własnej floty handlowej oraz przede wszystkim odpowiednio rozwiniętego aparatu handlowego, na który składają się kupcy-importerzy i eksporterzy. Różnorakie przedsiębiorstwa ekspedycyjne, maklerskie itp. Również przyczyniają się do większej konkurencji poszczególnych portów³⁸⁾.

W Polsce po odzyskaniu dostępu do morza, sprawy związane z administrowaniem przyznanego odcinka wybrzeża poddano na wzór systemu jaki obowiązywał w Anglii kompetencjom Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Resort ten był wyrazicielem całej polityki gospodarczej państwa. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. dawało prawną podstawę dla kompetencji Ministra Przemysłu i Handlu w kwestiach dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych w Polsce³⁹⁾. Odtąd wszystkie sprawy odnośnie wymienionych wyżej zagadnień przechodziły z Ministerstwa Spraw Wojskowych na Ministra Przemysłu i Handlu. Na gruncie polskim powołanie i funkcjonowanie administracji morskiej w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości, komplikował dodatkowo fakt braku posiadania własnego portu morskiego. Państwo polskie musiało po raz pierwszy od postaw stworzyć organa własnej administracji morskiej, która rozwijać się miała przez całe dwudziestolecie międzywojenne równocześnie wraz z powstającym portem morskim w Gdyni⁴⁰⁾.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne:

1. Archiwum Państwowe w Gdańsku.
2. Zespół Rady Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku.

Źródła drukowane:

1. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, 1921 nr 103, poz. 742.

³⁷⁾ B. Nagórski, *Administracja portowa...*, 39-40.

³⁸⁾ A. Siebeneichen, *Konkurencja portów bałtyckich*, [w:] *Obrona Pomorza*, pod red. J. Borowika, Toruń 1930, s. 77-81; B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej...*, s. 129-243; M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 143-148; O roli komunikacji kolejowej z portami polskiego obszaru celnego w stosunkach Polski z Niemcami zob. M. Przeglądka, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918-1939*, Warszawa 2015, s. 218-219.

³⁹⁾ Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, 1921 nr 103, poz. 742.

⁴⁰⁾ Ostatnio szerzej na ten temat zob. J. Tymiński, *Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, Gdynia 2020.

Opracowania:

1. Brzozowski M., *Obroty towarowe niemieckich portów morskich, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy Środkowej, Południowo-Wschodniej i Wschodniej*, Gdynia 1937.
2. Cunningham B., *Administracja portu. Przegląd systemów administracji portowej, stosowanych w różnych krajach*, Warszawa 1928.
3. Dopierała B., *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919-1939*, Poznań 1963.
4. Furmaga L., Wójcicki J., *Mały słownik morski*, Gdynia 1993.
5. Grabowski Z., Wójcicki J., *1000 słów o morzu i okolicy*, Warszawa 1967.
6. Grajewski I., Wójcicki J., *Mały leksykon morski*, Warszawa 1981.
7. Hajduk B., *Handel, port, żegluga i rybołówstwo (1920-1939)*, [w:] *Historia Gdańska*, Tom IV/2: 1920-1945, pod red. E. Cieślaka, Sopot 1998.
8. Hilchen F., *Porty morskie: urządzenia przeładunkowe, organizacja, eksploatacja*, Warszawa 1936.
9. Kazubek Cz., *Porty morskie i ich urządzenia*, Warszawa 1951.
10. Klarner Cz., *Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni*, [w:] *Obrona Pomorza*, pod red. J. Borowika, Toruń 1930.
11. Konkol D., Perka T., *Polskie porty morskie*, Łódź 2011.
12. Koziełło-Poklewska B., *Znaczenie gospodarcze i rozwój portu królewieckiego w okresie międzywojennym* [w:] *Królewiec a Polska*, red. M. Biskup, W. Wrzesiński, Olsztyn 1993, s. 141-142.
13. Kuźma L., Szczepaniak T., *Porty morskie. Gospodarka portowa w zarysie*, Gdańsk 1971.
14. Łossowski P., *Kłajpeda kontra Memel. Problem Kłajpedy w latach 1919-1939-1945*, Warszawa 2007.
15. Makowski J., *Umowy międzynarodowe Polski 1919-1934*, Warszawa 1935.
16. Mazurkiewicz B. K., *Encyklopedia inżynierii morskiej*, Gdańsk 2009.
17. Nagórski B., *Administracja portowa*, [w:] *Organizacja portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, pod red. J. Borowika, B. Nagórskiego, Toruń 1934.
18. Piotrowski G., *Przedsiębiorstwa morskie*, Warszawa 1935.
19. *Port Gdański*, oprac. przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, Warszawa 1929.
20. Przeglądka M., *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918-1939*, Warszawa 2015.
21. Rudzki A., *Administracja portów. Fragmenty zagadnienia*, Londyn 1945.
22. Rummel J., *Gdynia. Port polski*, Toruń 1926.
23. Siebeneichen A., *Konkurencja portów bałtyckich*, [w:] *Obrona Pomorza*, pod red. J. Borowika, Toruń 1930, s. 77-81.
24. Skóra W., *Służba konsularna Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, Toruń 2006.
25. Stępnik H., *Rada Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku*, Gdańsk 1971.
26. Szopowski Z., *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa-Poznań 1962.
27. Szymborski S., *Port morski*, Warszawa 1955.
28. Tymiński J., *Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, Gdynia 2020.
29. Widernik M., *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991.

Artykuły:

1. Bomas P., *Nowy ustrój administracji portów francuskich*, „Morze”, 1926 z. 12, s. 4-6.
2. Gackowski P., *Warunki zewnętrzne wpływające na bezpieczeństwo manewrów statku podczas wejścia do portu*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, 2011 nr 69, s. 25-34.
3. Hilchen F., *Autonomia portów francuskich*, „Polska Gospodarcza”, 1930 z. 40, s. 1791-1793.
4. Hubert W., *Polskie porty morskie w oświetleniu Komisji Doradczą-Technicznej Ligi Narodów*, „Przemysł i Handel”, 1929 z. 47, s. 2029-2032.
5. Iwanejko M., *Stanowisko portów morskich w świetle prawa międzynarodowego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Prawnicze”, 1963 z. 11, s. 3-10.
6. Koselnik B., *Administracja portu gdyńskiego*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, 1936 z. 2, s. 31-47.
7. Łęgowski S., *Zasady budowy portów*, „Morze”, 1926 z. 10, s. 12.
8. Łęgowski S., *Port w Hamburgu*, „Morze”, 1928 z. 1, s. 9-10.
9. Łokuciejewski J., *Port w Antwerpii*, „Morze”, 1928 z. 7, s. 5-8.
10. *Port Kłajpeda i jego rozwój*, „Morskie Wiadomości Techniczne”, 1938 nr 6, s. 4-16.
11. Rostkowski F., *Port rybacki Lorient*, „Morze” 1928 z. 1, s. 6-7.
12. Toczyski Z., *Międzynarodowa konwencja w sprawie portów morskich*, „Morze”, 1929 nr 6, s. 2-4.
13. Tubielewicz W., *Podstawy projektowania portów*, „Technika Morza i Wybrzeża”, 1947 nr 11/12 spec. „Polskie porty morskie”, s. 89-92.
14. *Wolny port w Sztokholmie*, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni”, 1936 nr 13, s. 12.

Jordan Siemianowski

Linia lewantyńska Żegluga Polskiej S.A. w latach 1935-1939

Żegluga Polska została powołana do życia w listopadzie 1926 r.¹⁾, ostateczną podstawę prawną uzyskała 13 maja 1927 r.²⁾ W utworzenie przedsiębiorstwa bezpośrednio zaangażował się Eugeniusz Kwiatkowski, który powołał dla niego Radę Administracyjną. Polski minister przemysłu i handlu powierzył 20 listopada 1926 r. Julianowi Rummłowi funkcję dyrektora zarządzającego polskim armatorem³⁾. Już 4 stycznia 1927 r. przybył do Gdyni pierwszy zakupiony we Francji statek – s/s Wilno, w niedługim czasie dotarły po nim kolejne jednostki⁴⁾ (s/s Katowice, s/s Kraków, s/s Poznań, s/s Toruń). Koszt każdej z jednostek wyniósł 30 000 £⁵⁾. Statki te były przystosowane do transportów węgla do państw bałtyckich, drewna do Anglii, Belgii, Francji i Holandii, zboża do Anglii, Belgii, Holandii, Danii, Norwegii, oraz cukru do Anglii⁶⁾. Transportowano również złom.

Według statutu siedzibą przedsiębiorstwa była Gdynia, zaś celem działalności armatora świadczenie przewozów morskich ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb polskiego przemysłu i handlu w tym przewożenia towarów oraz osób na statkach własnych i wydzierżawionych. W zakres kompetencji Żegluga Polskiej wchodziły także czynności spedytorskie, maklerskie oraz inne związane z transportem i przechowywaniem towarów, a ponadto budowanie własnych przystani i magazynów⁷⁾.

W 1935 r., a więc w roku, w którym powstała linia lewantyńska, Żegluga Polska utrzymywała linie żeglugowe łączące Gdańsk i Gdynię z Rygą, Libawą i Kłajpedą (1935); z Tallinem, Kotką, Viipuri i Helsinkami (1935); Åbo, Mäntyluoto i Vasa (1937); Åhus, Malmö, Helsingborgiem, Varborgiem, Göteborgiem (1936); Norrköping, Sztokholmem, Köping, Sundsvall, Västerås, Gäfle, Västervik (1934); Hamburgiem i Gandawą (1933, 1938); Rotterdamem (1932) oraz Antwerpią⁸⁾.

Jeszcze na długo przed powstaniem linii lewantyńskiej polskie kręgi żeglugowe wraz z władzami państwowymi Rzeczypospolitej próbowały utworzyć połączenie morskie pomiędzy portami polskiego obszaru celnego a Lewantem, który w pojęciu żeglugowym określa się jako tereny położone na wschód od Malty. Między innymi pojawił się pomysł zawarcia umowy przez J. Rummla z właścicielem agentur linii na Lewant należącej do angielskiego armatora Ellerman Wilson Line, wedle której statki Żegluga Polskiej obsługiwałyby porty lewantyńskie, ale wpływając do Londynu jako portu pośredniczącego. Dyrektor polskiego armatora nie chcąc oddawać planowanej linii w obce ręce odrzucił jednak ofertę⁹⁾. W 1930 r. natomiast podpisano umowę ze szwedzkim armatorem Svenska Orient Linien (SOL), na mocy której linie polskiego armatora uzyskały prawo do korzystania z obsługi towarów przeznaczonych na odcinku bałtyckim. Rok później Żegluga Polska wyraziła chęć

do obsługi odcinka śródziemnomorskiego. Problemem transportów lewantyńskich zainteresował się również Państwowy Instytut Eksportowy.

Istniało wiele pobudek, które przemawiały za utworzeniem takiej linii, zwłaszcza gospodarczych, np. przejęcie opłat za fracht na rozwijającej się trasie i powstrzymaniu odpływu dewiz. Ponadto udział w linii lewantyńskiej miał umożliwić dostęp do bliskowschodnich rynków i wzrostów w wymianie handlowej. Duże nadzieje upatrywano zwłaszcza w imporcie cytrusów¹⁰⁾.

Pierwsze rozmowy dotyczące założenia linii lewantyńskiej miały miejsce w marcu 1934 r., gdy Leszek Możdżeński oraz Komisarz Generalny Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście Gdańsku Polskiej, Kazimierz Papée, zostali przyjęci w Sztokholmie przez wiceministra spraw zagranicznych Szwecji Arvida Richerta o raz radcę Landberga. Jeden z tematów rozmów dotyczył zagwarantowania przez rząd polski kierowania ruchu z portami lewantyńskimi przez Gdynię, ale z pominięciem Konstancy. W maju 1934 r. doszło do kolejnych rozmów tym razem w Gdyni z udziałem A. Richerta, Landberga, przedstawiciela szwedzkiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych Croneborga, dyrektorów Svenska Amerika Linjen – Axela Jonssona i E. Nylandera, Rederi AB – Nordstjernan i Axel Johnsson & Co. – Olafem Edströmem i Axelem Johnssonem, SOL – Erikiem Wetterem oraz dyrektorem Towarzystwem Lotniczego AB Aerotransport – Carlem Flormanem. W wyniku podjętych rozmów 26 maja 1934 r. zawarto porozumienie w sprawie współpracy Żegluga Polskiej z SOL, które dało realną szansę na utworzenie samodzielnej linii żeglugowej na Bliski Wschód. Według ustaleń porozumienia polski armator miał zostać dopuszczony do wspólnej eksploatacji linii lewantyńskiej obsługiwanej dotychczas przez szwedzkie towarzystwo. Planowano, że połączenie będą obsługiwać trzy statki zawijające do Gdyni raz w miesiącu. Postanowiono, że jeśli Polska zwiększyłaby obroty handlowe z Lewantem powyżej 75 tysięcy ton rocznie Żegluga Polska uzyskiwała wówczas prawo powiększenia taboru statków proporcjonalnie do wzrostu obrotów¹¹⁾.

Co więcej statki Żegluga Polskiej uzyskały prawo zawijania do portów śródziemnomorskich poza tymi, które regularnie obsługiwały statki szwedzkiego towarzystwa, korzystania z usług agentów szwedzkiego armatora, pierwszeństwa załadunków towarów, a także pozyskiwania ładunków powrotnych do atlantyckich portów w Dunkierce oraz Antwerpii. Ponadto władze szwedzkiej linii zastrzegły sobie prawo do podejmowania ostatecznych decyzji dotyczących ogólnej polityki wspólnej linii. Z drugiej strony zobowiązały się do uwzględniania w swych działaniach interesów Żegluga Polskiej oraz polskiego handlu¹²⁾.

¹⁾ Jeden z dokumentów przechowywanych w Archiwum Państwowym w Gdańsku wskazuje na datę 20 grudnia 1926 r. Zob. APG, Żegluga Polska, sygn. 146, „Żegluga Polska” S.A. Jedenaście lat pracy na morzu, k. 24.

²⁾ Ibidem, k. 24.

³⁾ Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, t. 2, Gdańsk 1997, s. 178.

⁴⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 146, „Żegluga Polska” S.A. Jedenaście lat pracy na morzu, k. 10.

⁵⁾ „Żeglarz Polski” 42 (1926), 152, s. 236.

⁶⁾ „Żeglarz Polski” 44 (1926), 154, s. 250.

⁷⁾ „Monitor Polski”, 4.06.1927, s. 1-2.

⁸⁾ *Rocznik Morski i Kolonialny*, Warszawa 1938, s. 167-170.

⁹⁾ J. Rummel, *Narodziny żegluga*, Gdańsk 1980, s. 208-209.

¹⁰⁾ J. Łazor, *Brama na Bliski Wschód. Polsko-palestyńskie stosunki gospodarcze w okresie międzywojennym*, Warszawa 2016, s. 136-137.

¹¹⁾ J. Szymański, *Polsko-skandynawska współpraca w zakresie żegluga w okresie międzywojennym (1919-1939)*, Gdańsk 1988, s. 142-143, 145, 147-148.

¹²⁾ Ibidem, s. 148-149.

Ostateczne porozumienie zawarto w dniach 7-9 kwietnia 1935 r. w Berlinie z udziałem kolejnego dyrektora Żegluga Polskiej Feliksa Kollata i zastępcy dyrektora naczelnego polskiego armatora Stanisławem Darskim oraz dyrektorem SOL E. Wetterem. Na mocy umowy wniesiono kilka poprawek odnośnie do postanowień gdyńskich, m.in. podniesiono z 75 do 85 tysięcy ton roczne obroty Polski z Lewantem z wyjątkiem towarów niskopłatnych takich jak węgiel oraz cement. Ponadto wyłączono z porozumienia obsługę przez polskie statki portów duńskich, norweskich oraz szwedzkich. Podział ładunków przewidziano po 50% dla polskiego i szwedzkiego armatora. Istotną częścią umowy stanowiło dopuszczenie przedstawicieli Żegluga Polskiej do konferencji żeglugowych regulujących handel oraz transporty pomiędzy Bliskim Wschodem a Europą Północną z uwzględnieniem Konferencji Lewantyńskiej. Samą umowę zawarto na 10 lat. Ze względu na braki tonażowe Żegluga Polskiej SOL wydierzała polskiemu armatorowi dwa statki na okres 12-18 miesięcy¹³⁾. Wydaje się, że był to odpowiedni moment na uruchomienie tego typu linii bowiem w Gdyni otworzono w 1933 r. m.in. magazyn „Aukcji Owocowych”¹⁴⁾, zaś wielki gospodarczy kryzys światowy miał się wówczas ku końcowi.

Linia lewantyńska rozpoczęła działalność 15 września 1935 r. początkowo z m/s Lewant o 970 DWT (wpierw z Carlem Ydnerem, następnie po zakupie jednostki ze Stefanem Ciundziewickim jako kapitanem) oraz m/s Sarmacja (z A. Ericssonem jako kapitanem) w nieco późniejszym czasie. SOL wyczarterowało wymienione statki na zasadzie *bare boat charter*, co oznaczało, że jednostki te obsadzano polską załogą. Polski armator miał prawo w przyszłości przejąć niniejsze statki na własność po cenie rynkowej. Liczba portów do obsługi przez polskiego armatora została ograniczona zależnie od sezonu przy czym miano obsługiwać jedynie większe porty, bowiem mniejsze porty pozostawiono dla szwedzkiego przedsiębiorstwa, które dysponowało większą liczbą szybkich statków. Poza portami palestyńskimi, w których miano ładować owoce, statki Żegluga Polskiej miały uczestniczyć w transportach bawełny egipskiej oraz owoców suszonych z Grecji i Turcji¹⁵⁾.

Interesy Żegluga Polskiej i SOL na Bliskim Wschodzie reprezentował makler z Pireusu Scandinavian Near East Agency. Właścicielem niniejszej firmy był pochodzący ze Stambułu Grek Eugen Eugenides, który w 1922 r. posiadał agencje we wszystkich ważniejszych portach Lewantu. E. Eugenides zatrzymał ponadto decydujący udział w wielu agencjach biorąc poszczególnych agentów za współników¹⁶⁾. Rolę maklera w Gdańsku i Gdyni pełniła z kolei firma Rothert & Kiłaczycki, dla SOL zaś Bergtrans. Zdecydowano, że statki nie będą odchodzić nie jak wcześniej ustalono co 4-7 dni, lecz co 10 dni¹⁷⁾. Wprowadzenie linii lewantyńskiej do Konferencji Lewantyńskiej poskutkowało również zaangażowaniem polskiego armatora w transporty bawełny egipskiej do Antwerpii¹⁸⁾. Statki nowo powstałej linii łączyły Gdańsk i Gdynię z portami w Algierii, Egipcie, Palestynie, Syrii, Turcji, a także z portami Morza Czarnego

i vice versa. Planowano wdrożenie w niniejsze frachty czterech nowoczesnych motorowców wyposażonych w chłodnie i tym samym przystosowanych do transportów łatwo psujących się towarów. Spodziewano się, że owo połączenie odegra w polskim handlu zagranicznym niepoślednią rolę¹⁹⁾.

Umowa z E. Eugenidesem była bardzo korzystna bowiem po upływie roku dawała możliwość bez wstępnego ryzyka wycofania się z linii lub jej dalszego eksploatowania²⁰⁾. Wyczarterowany szwedzki statek m/s Lewant to były m/s Blaaland, zaś druga jednostka – s/s Sarmatia/Sarmacja to wcześniejszy s/s Småland o 966 DWT. Pierwszą z wymienionych jednostek polski armator wykorzystał na zasadzie *charter-party* m.in. z dwoma oficerami pokładowymi oraz maszynowymi²¹⁾. Ostatnia z wymienionych jednostek pozostała w polskim czarterze pod szwedzką banderą i ze szwedzką załogą, ale z logo Żegluga Polskiej widniejącym na kominie. Po roku eksploatacji statek ten został zwrócony szwedzkiemu armatorowi, bowiem według polskiej strony jednostka ta nie nadawała się do wykorzystywania w linii lewantyńskiej. Na niedostateczne walory statku wpłynął m.in. wiek (jednostka została zwodowana w 1920 r.), a także niewielka osiągnięta prędkość, co było niezwykle istotne w transportach łatwo psującego się towaru, a więc cytrusów²²⁾. Ów fakt powodował skargi ze strony importerów owoców²³⁾. W miejsce s/s Sarmacji w listopadzie 1936 r. wyczarterowano od SOL relatywnie nowy statek, bo zwodowany w 1929 r. i bliźniaczny do m/s Lewant m/s Hemland o 967 DWT, który pod skrzydłami Żegluga Polskiej nosił nazwę m/s Lechistan²⁴⁾. Korzystanie z dwóch siostrzanych statków w ramach czarteru przynosiło korzyści finansowe, które planowano zwiększyć po wprowadzeniu jednostek bezpośrednio pod skrzydła Żegluga Polskiej²⁵⁾.

Według relacji kapitana m/s Lewant, S. Ciundziewickiego, wolnym czasie z wyjątkiem wachty, każdy członek załogi mógł wyjść na ląd skąd powroty na statek często miały miejsce po całonocnych przygodach. W godzinach pracy natomiast wszyscy byli na swoich miejscach. Nie było mowy o spóźnieniach do pracy, pijaństwie na morzu lub w godzinach służbowych. Nawiązując do E. Eugenidesa, ów handlowiec urządził co pewien czas przyjęcia dla załadowców, władz portowych i innych dostojników²⁶⁾.

Tuż po uruchomieniu linii lewantyńskiej pojawiły się problemy z jej funkcjonowaniem, bowiem polski armator traktowany był na Morzu Śródziemnym jako intruz szczególnie przez belgijskie towarzystwo żeglugowe La Generale czarterujące statki norweskie i stosujące konkurencyjne stawki frachtowe. Oprócz firm konkurencyjnych również polskie władze działały ze szkodą dla linii lewantyńskiej. Na przykład polscy importerzy często skarżyli się na przyzwolenie przez polski rząd na wysokie stawki frachtowe naliczane przez szwedzkiego armatora. Ponadto negatywne skutki powodowało obsadzenie administracji linii przez obcokrajowców, którzy przejmowali dyspozycyjność polskiego handlu²⁷⁾.

W latach 1930-1936 m/s Lewant uczestniczył we frachtach między portami Morza Bałtyckiego a Śródziemnomorskiego. Podczas

¹³⁾ Ibidem, s. 150.

¹⁴⁾ R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939*, Gdańsk 2001, s. 159.

¹⁵⁾ S. Darski, *W służbie żegluga*, Gdańsk 1978, s. 68.

¹⁶⁾ S. Darski, *op.cit.*, s. 67-68.

¹⁷⁾ Rocznik Rady Interessantów Portu w Gdyni (dalej: RRIPwG), 1936, s. 211; RRIPwG, 1937, s. 231; RRIPwG, 1938, s. 220.

¹⁸⁾ J. Szymański, *op.cit.*, s. 152-153.

¹⁹⁾ RRIPwG, 1935, s. 113.

²⁰⁾ S. Darski, *op.cit.*, s. 68.

²¹⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 6 czerwca 1936 r., k. 73.

²²⁾ J. Miciński, *op.cit.*, s. 243-244.

²³⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 20 listopada 1936 r., k. 159.

²⁴⁾ J. Miciński, *op.cit.*, s. 243-244.

²⁵⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 20 listopada 1936 r., k. 137.

²⁶⁾ S. Ciundziewicki, *Lata wojny na M/S „Lewant”*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 75.

²⁷⁾ J. Szymański, *op.cit.*, s. 154.

eksploatacji jednostkę poddawano wielokrotnym przeglądom biura klasyfikacyjnego w różnych portach. Ostatnie odnowienie kadłuba oraz maszyn nastąpiło 25 października 1935 r., gdy przyznano statkowi najwyższą klasę 100 A I. Następna klasyfikacja miała nastąpić w 1939 r.²⁸⁾ Wszelkie naprawy maszyn na m/s Lewant załoga wykonywała we własnym zakresie w czasie postoju w portach, zaś inspektorat Lloyda przyjmował i zatwierdzał niniejsze naprawy. Dzięki takiej organizacji pracy postoje w stocznich były bardzo krótkie i właściwie czyszczono wtedy i malowano tylko podwodną część kadłuba²⁹⁾.

O ile pierwsze rejsy m/s Lewant oraz s/s Sarmacja przyniosły zyski, o tyle podróże w pierwszej połowie 1936 r. wykazały straty, co było spowodowane zakończeniem sezonu owocowego w Palestynie (sezon trwał od listopada do marca) oraz związanego z nim sezonu eksportu deseczek do skrzyń owocowych (sezon trwał od czerwca do stycznia). Wpływ na obniżenie zysków wywarł również spadek eksportu drewna i materiałów budowlanych do Palestyny związany z nasyceniem rynku tego rodzaju materiałami w tym kraju, który dał się zauważyć na początku 1936 r. Z tychże względów ówczesne wyniki działania linii lewantyńskiej nie oddawały w pełni rzeczywistości toteż należało poczekać na zakończenie sezonu³⁰⁾. Straty finansowe poniesiono pomimo, że w 1936 r. m/s Sarmacja i m/s Lechistan otrzymały dotacje rządowe w wysokości 250 000 zł³¹⁾. Przewidywano, że wpływy w 1936 r. z 11 rejsów m/s Lewant i m/s Sarmacja wyniosie 1 410 000 zł, wydatki przewidywano na poziomie 1 682 000 zł³²⁾. Z jednej strony dopiero okres jednoroczny mógł dać prawdziwy wgląd w opłacalność linii³³⁾, z drugiej zaś linia lewantyńska, a także linie do portów wschodniej Szwecji oraz Rygi i Kłajpedy spowodowały w 1936 r. zwiększenie obrotów towarowych w dziale żeglugi regularnej Żegluga Polskiej w stosunku do 1935 r. o 16,4%, zaś wpływy za frachty wzrosły o 23,6%³⁴⁾. Dodajmy, że w 1935 r. w ramach linii lewantyńskiej przewieziono 10 650 ton ładunków, w kolejnym roku 41 406 ton ładunków³⁵⁾. Oprócz wymienionych towarów transportowano również drewno, drobnicę oraz dyktę, zaś w przeciwnym kierunku pomarańcze, cytryny i suszone owoce. Sam m/s Lewant wyposażono w kilka kabin pasażerskich, z których korzystali często przedsiębiorcy, artyści, pisarze i Żydzi często emigrujący do Palestyny³⁶⁾.

W kierownictwie Żegluga Polskiej uważano, że zaburzenia polityczno-gospodarcze, które rozpoczęły w Palestynie w 1936 r., tj. strajk powszechny, który przerodził się w arabskie powstanie, miały charakter przejściowy (trwał do 1939 r.), toteż rozwój linii lewantyńskiej rokował powodzenie w niedalekiej przyszłości, co, jak przewidywano, mogło wpłynąć na wzmocnienie pozycji Żegluga Polskiej wobec SOL, np. w prowadzeniu rozmów w odniesieniu do odnowienia umów konferencyjnych z innymi towarzystwami zainteresowanymi komunikacją z Bliskim Wschodem.

Niewątpliwie wzmocnienie Żegluga Polskiej w zaangażowaniu się w handel z Lewantem mogło nastąpić wraz z zakupem czarterowanych statków, do czego kierownictwo polskiego armatora dążyło praktycznie już od samego początku funkcjonowania linii lewantyńskiej. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Spółki, które odbyło się 10 maja 1935 r. poprzez uchwałę upoważniło Radę Nadzorczą spółki i Zarząd do nabywania statków morskich, przy czym warunki odnośnych umów miały być uprzednio przedstawiane ministrowi przemysłu i handlu³⁷⁾.

Pomocy finansowej w nabyciu jednostek udzielił polski rząd. I tak MPiH na zakup m/s Lewant wyasygnowało z budżetu na 1935 r. kwotę w wysokości 400 000 zł przy czym resztę należności zobowiązał się zapłacić Skarb Państwa w latach 1935-1938. Niniejsze rozwiązanie powodowało, że Żegluga Polska pierw musiła wygenerować kwotę z własnego budżetu lub drogą kredytów³⁸⁾. M/s Lewant miało nabyć za kwotę 1 100 000 koron szwedzkich, co stanowiło ekwiwalent 1 500 000 zł i było wyższą wartością niż ta, którą podano 27 grudnia 1936 r. SOL nie zgodziło się na przyznanie Żegludze Polskiej kredytu³⁹⁾. Niemniej jednak spodziewano się zwłoki w realizacji zakupu tej jednostki wynikających z obowiązujących ograniczeń dewizowych. Z tychże względów nabycie statku musiano odroczyć do momentu otrzymania zezwolenia na wywóz z kraju odpowiedniej sumy walut zagranicznych⁴⁰⁾.

MPiH zalecało również, aby polski armator postarał się o zredukowanie ceny m/s Lewant wynoszącej 1 100 000 koron szwedzkich. Ponadto MPiH godziło się na pokrycie kwoty z własnych kredytów w wysokości 408 000 zł w okresie 1936-1937, resztę zaś chwilowo z funduszy Żegluga Polskiej, przy czym zrefundowanie tych kwot miało nastąpić w trzech równych ratach w latach 1937-1938, 1938-1939 i 1939-1940. Dzięki prowadzonym rozmowom udało się zredukować cenę m/s Lewant do 1 075 000 koron szwedzkich. Umowa kupna nie obejmowała jednak ważnego urządzenia radiowego⁴¹⁾. Zakup statków należy uznać za opłacalny krok polskiego armatora, bowiem jak się okazało eksploatacja zakupionego m/s Lewant była tańsza o 400 £ niż czarterowanego wówczas m/s Hamland⁴²⁾. Ostatnia z wymienionych jednostek stała się własnością Żegluga Polskiej w sierpniu 1937 r.⁴³⁾

Prócz otrzymania rządowego wsparcia finansowego przy zakupie statków Żegluga Polska stale zabiegała o otrzymanie subwencji przeznaczonych na działalność swoich statków. Przykładowo w 1937 r. polski armator starał się o otrzymanie wsparcia finansowego od MPiH na m/s Lewant w wysokości odpisu amortyzacyjnego wynoszącego 108 000 zł oraz dla m/s Lechistan w wysokości przewidywanego deficytu wynoszącego 111 000 zł⁴⁴⁾. Z dokumentów wynika, że na okres 1937-1938 linia lewantyńska otrzymała subwencje od MPiH w wysokości 200 000 zł⁴⁵⁾.

²⁸⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 6 czerwca 1936 r., k. 69.

²⁹⁾ S. Ciundziewicki, *op.cit.*, s. 75.

³⁰⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 6 czerwca 1936 r., k. 77.

³¹⁾ Ibidem, sygn. 76, Plan finansowy na rok 1936, k. 25, 38.

³²⁾ Ibidem, Uzasadnienie Ogólnego Preliminarza Budżetowego S.A. Żegluga Polska na rok 1936 r., k. 33.

³³⁾ Ibidem, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 10 lutego 1936, k. 33.

³⁴⁾ Ibidem, sygn. 76, Uzasadnienie preliminarza budżetowego kosztów Administracji Ogólnej na rok 1936, k. 39.

³⁵⁾ Ibidem, sygn. 141, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej S.A. Żegluga Polska, która odbyła się w Warszawie dnia 21 grudnia 1938 r., k. 31.

³⁶⁾ S. Ciundziewicki, *op.cit.*, s. 74-75.

³⁷⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 6 czerwca 1936 r., k. 79.

³⁸⁾ Ibidem, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 10 lutego 1936, k. 12-13.

³⁹⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 6 czerwca 1936 r., k. 75, 77.

⁴⁰⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 26 czerwca 1936 r., k. 103.

⁴¹⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 6 czerwca 1936 r., k. 33, 135.

⁴²⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 20 listopada 1936 r., k. 137.

⁴³⁾ J. Miciński, *op.cit.*, s. 243-244.

⁴⁴⁾ APG, Żegluga Polska, sygn. 6, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 24 kwietnia 1937 r., k. 253.

⁴⁵⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 28 maja 1937 r., k. 265

W 1938 r. Zarząd polskiego armatora zamierzał przeznaczyć m/s Lewant oraz m/s Lechistan do obsługi portów zachodniej części Morza Śródziemnomorskiego wprowadzając przy tym do linii lewantyńskiej dwie nowe jednostki⁴⁶⁾. Planowano również nabyć na rok 1938/1939 dwóch kolejnych statków dla linii lewantyńskiej⁴⁷⁾. Projekt motorowca o 4 000 DWT został wysłany do stoczni Nakskov (Dania), John Cockerill (Belgia), P. Smith jr (Holandia), Vuyk & Zonen (Holandia), Crichton Vulcan (Finlandia), Monfalcone (Italia) oraz Stoczni Gdańskiej⁴⁸⁾.

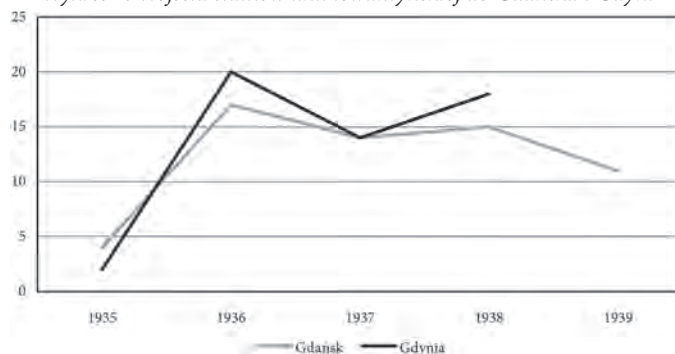
Statki połączenia lewantyńskiego zaangażowano także w obsługę należącej do Żegluga Polskiej linii Gdynia/Gdańsk-Maroko/Portugalia/Hiszpania. W okresie letnim i jesiennym w 1938 r. w niniejszym połączeniu sporadycznie korzystano w kierunku importowym z trampów oraz statków linii lewantyńskiej. Odcinek ten, według Zarządu polskiego armatora, wymagał uzależnienia zarówno od linii lewantyńskiej, jak również od linii włoskiej. Uruchomienie na tym odcinku osobnej regularnej linii było przedmiotem badań Zarządu zmierzających do wyjaśnienia tego czy i które porty mogłyby zostać włączone do tej komunikacji, zwłaszcza że obroty towarowe między Polską a Portugalią, Hiszpanią i Marokiem oparte zostały na relatywnie niewielkiej ilości transportowanych towarów. Przeszkodę w funkcjonowaniu niniejszego połączenia stanowił natomiast brak podpisania traktatu handlowego z Portugalią, co skutkowało wprowadzeniem przez ten kraj ceł przewencyjnych w handlu z Polską⁴⁹⁾.

Bardziej obiecujące możliwości rokowały transporty z uwzględnieniem Sycylii. Dnia 9 września 1938 r. duński armatorzy Det Forenede Damps-Skibs Selskab A/S i J. Lauritzen, szwedzki Svenska Lloyd oraz Żegluga Polska S.A. zawarły umowę z firmą Aukcje Owocowe Sp. z o.o. Gdynia, na mocy której gdyńskie przedsiębiorstwo zobowiązało się importować owoce z Sycylii do Gdyni statkami wymienionych armatorów, którzy z kolei zobligowali się do utrzymywania stałej komunikacji w relacji Sycylia-Gdynia, tak jak miało to miejsce w poprzednich latach⁵⁰⁾. Stawka jaka miała obowiązywać wynosiła 2 szylingi 9 pensów za skrzynkę (około 40 kg), w której wymienieni armatorzy udzielali refakcji: od 5 000 do 20 000 skrzynek 2 pensy za skrzynię, powyżej 20 000 skrzynek 4 pensów za skrzynię. Warunkiem wypłaty refakcji było zobowiązanie się importera do przewożenia ładunków statkami wymienionych armatorów. Każdorazowe ładowanie na statki konkurencyjne pociągało za sobą utratę prawa do refakcji i stanowiło zerwanie kontraktu ze strony importera i upoważniało przedsiębiorstwa żeglugowe do bez uprzedniego zawiadomienia do niewypłacenia rabatu⁵¹⁾.

Ze względu na fakt, że w basenie Morza Śródziemnego panowała, jak to określono w umowie, „sytuacja raczej wojenna”, armatorzy mieli prawo do podwyższenia stawek frachtowych w przypadku pogorszenia się sytuacji lub wstrzymania komunikacji. W przypadku wystąpienia ostatniej z wymienionych okoliczności, importer miał prawo skorzystać ze statków innych linii. O ewentualnej podwyżce towaru armatorzy zobowiązali się informować z miesięcznym wyprzedzeniem. W tym przypadku Aukcje Owocowe Sp. z o.o. miały prawo odnowić kontrakt na innych warunkach lub odstąpić od kontraktu. Importerzy powinni zadeklarować niniejsze działania z miesięcznym wyprzedzeniem w przeciwnym razie nowe stawki uznawano za przyjęte. W przypadku braku zgodności odnośnie do interpretacji niniejszych warunków miano zwrócić się o arbitraż do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, przy czym orzecznictwo arbitrażowe było wiążące dla obydwu stron⁵²⁾.

Istotniejsze znaczenie dla linii lewantyńskiej miała umowa z 30 lipca 1938 r. zawarta między SOL, Żegluga Polska oraz fińskim armatorem Finska Angfartygs Aktiebolaget a firmą Shippers of Palestine Citrus Fruit. Na mocy porozumienia linie żeglugowe wymienionych armatorów miały regularnie dostarczać podczas sezonu na pomarańcze 1938/1939 od listopada 1938 r. do 10 kwietnia 1939 r. owoce z Palestyny do portów szwedzkich, duńskich, norweskich, polskich, fińskich, Gdańska oraz wszystkich innych bałtyckich portów. Specjalne umowy miały zostać zawarte przez Shippers of Palestine Citrus Fruit przed rozpoczęciem sezonu lub po jego zakończeniu według tych samych stawek⁵³⁾.

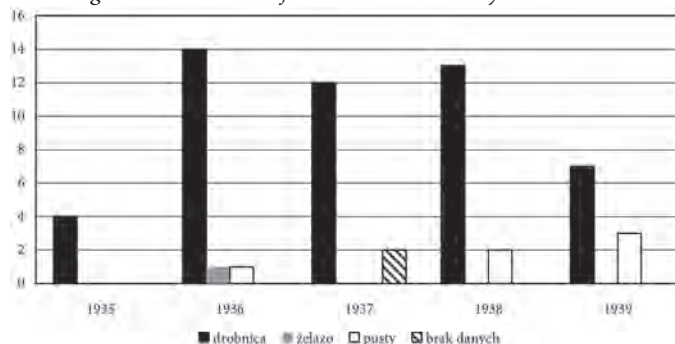
Wykres 1. Wejścia statków linii lewantyńskiej do Gdańska i Gdyni



Opracowanie własne na podstawie źródeł: APG, Eingang vom 1 September 1934 bis 31 Mai 1937; sygn. 1443, Eingang vom 1 Juni 1937 bis 31 Juli 1939; sygn. 1444, Eingang vom 1 VIII 1939 bis 26 VI 1944; Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1934/35; sygn. 459, Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1935; sygn. 29, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1935; sygn. 30, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1936; sygn. 31, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1937; sygn. 33, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 1; sygn. 32, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 2.

Według wykresu numer 1 większość wejść statków linii lewantyńskiej do portów w Gdańsku i Gdyni miała miejsce w 1936 r. przy czym to Gdynia była tym portem, do którego częściej zawijały statki. Niestety źródła dla 1939 r. dotyczące portu gdyńskiego nie zachowały się.

Diagram 1. Ilość i rodzaje ładunków wwiezionych do Gdańska



Opracowanie własne na podstawie źródeł: APG, Eingang vom 1 September 1934 bis 31 Mai 1937; sygn. 1443, Eingang vom 1 Juni 1937 bis 31 Juli 1939; sygn. 1444, Eingang vom 1 VIII 1939 bis 26 VI 1944.

⁴⁶⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 22 czerwca 1938 r., k. 519.

⁴⁷⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 8 marca 1938 r., k. 459.

⁴⁸⁾ Ibidem, Protokół posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej Żegluga Polska w Gdyni, które odbyło się dnia 14 listopada 1938 r., k. 547.

⁴⁹⁾ Ibidem, k. 545.

⁵⁰⁾ Ibidem, sygn. 14, Umowy sezonowe z załadowcami Linja Lewantyńska, Odpis z 8.09.1938 r., k. 1.

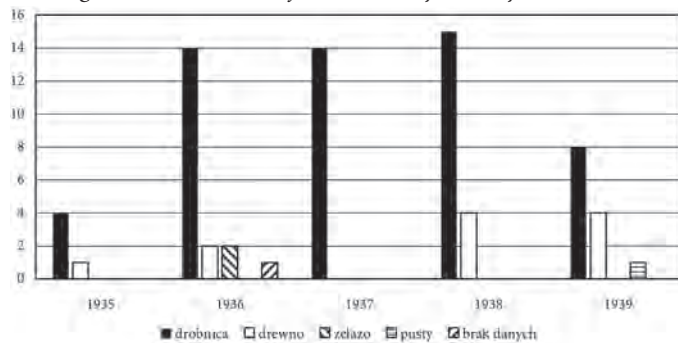
⁵¹⁾ Ibidem, Umowy sezonowe z załadowcami Linja Lewantyńska, Odpis z 8.09.1938 r., k. 2.

⁵²⁾ Ibidem, k. 2-3.

⁵³⁾ Ibidem, Umowy sezonowe z załadowcami Linja Lewantyńska, Umowa z 30 lipca 1938 r., k. 18.

Do najczęściej wwożonego towaru do portu gdańskiego należała drobnica, przy czym należy wziąć pod uwagę, że dostępne w Archiwum Państwowym w Gdańsku źródła pozwalają twierdzić, iż najczęściej były to cytrusy oraz bawełna. Nawiązując do wpłyń bez towarów odbywały się one na linii Gdynia-Gdańsk.

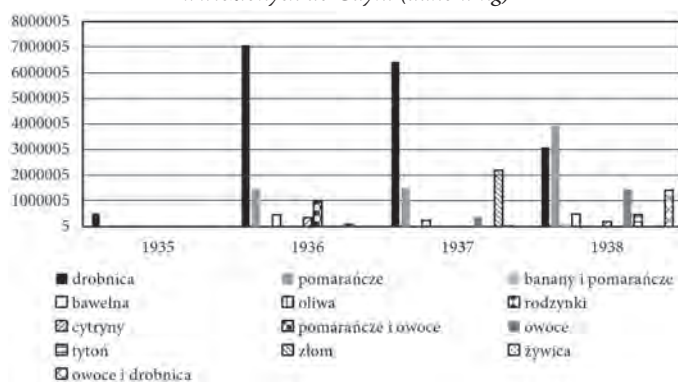
Diagram 2. Liczba i rodzaje ładunków wywiezionych z Gdańska



Opracowanie własne na podstawie źródeł: APG, Eingang vom 1 September 1934 bis 31 Mai 1937; sygn. 1443, Eingang vom 1 Juni 1937 bis 31 Juli 1939; sygn. 1444, Eingang vom 1 VIII 1939 bis 26 VI 1944.

Pośród towarów wywożonych z Gdańska również dominowała drobnica, a także drewno. Rejsy bezładunkowe odbywały się na linii Gdynia-Gdańsk.

Diagram 3. Rodzaje i masa ładunków wwiezionych do Gdyni (dane w kg)



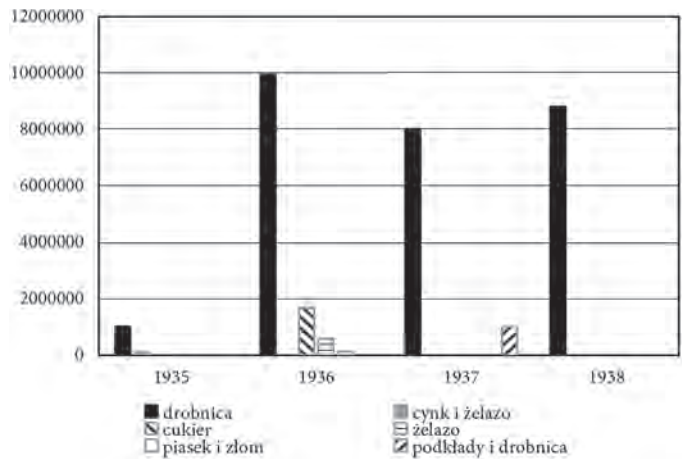
Opracowanie własne na podstawie źródeł: Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni (dalej: APGOG), Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1934/35; sygn. 459, Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1935; sygn. 29, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1935; sygn. 30, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1936; sygn. 31, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1937; sygn. 33, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 1; sygn. 32, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 2.

Dane dotyczące portu w Gdyni są bardziej dokładne niż dla portu w Gdańsku bowiem prezentują masę towarów z dokładnością do kilograma. Dominującym towarem wwożonym do Gdyni była drobnica, istotną rolę odgrywały także owoce, złom oraz bawełna.

Drobnica także stanowiła wywożony w największym zakresie towar z portu gdyńskiego z tym, że treść zachowanych w Archiwum Państwowym w Gdańsku i jego oddziale w Gdyni dokumentów pozwala twierdzić, że głównie było to drewno oraz podkłady kolejowe, czasem węgiel. Mniejsze znaczenie odegrał cukier, żelazo oraz cynk.

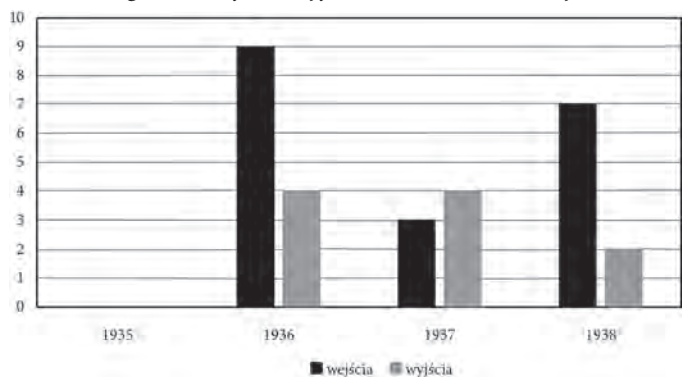
Dość wiele wpłyń bezładunkowych (łącznie 29) należy odnotować dla wejść i wyjść do portu gdyńskiego. Również i tym razem odbywały się one na linii Gdynia-Gdańsk.

Diagram 4. Rodzaje i masa towarów wywiezionych z Gdyni (dane w kg)



Opracowanie własne na podstawie źródeł: APGOG, Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1934/35; sygn. 459, Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1935; sygn. 29, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1935; sygn. 30, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1936; sygn. 31, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1937; sygn. 33, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 1; sygn. 32, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 2.

Diagram 5. Wejścia i wyjścia bezładunkowe do Gdyni



Opracowanie własne na podstawie źródeł: APGOG, Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1934/35; sygn. 459, Kapitanat Morski w Gdyni, rok 1935; sygn. 29, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1935; sygn. 30, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1936; sygn. 31, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1937; sygn. 33, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 1; sygn. 32, Kapitanat Morski w Gdyni, Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1938, t. 2.

Trudno jest ocenić działalność linii lewantyńskiej ze względu na zbyt krótkie jej funkcjonowanie spowodowane wybuchem drugiej wojny światowej. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę na fakt, że linia lewantyńska pozwoliła Żegludze Polskiej zaangażowanie się we frachty daleko poza akwenem Morza Bałtyckiego. W kontekście wartości morskiego połączenia z Lewantem zmienną jest opinia S. Darskiego, który uważał, że wejście Żegludgi Polskiej na Morze Śródziemne było wielkim osiągnięciem polskiego armatora, a linia lewantyńska była obok linii rotterdamskiej jego najszybciej rentującą się linią żegludową. Ponadto linia ta wprowadziła według niego Żegludę Polską w międzynarodowe środowisko żegludowe będąc jednocześnie szkołą dla personelu polskiego armatora⁵⁴.

⁵⁴ S. Darski, *W służbie żegludgi*, Gdańsk 1978, s. 70.

Wpływ wojny w Ukrainie na transport morski. Wybrane aspekty

The impact of the war in Ukraine on sea transport. Selected aspects

Streszczenie

Napaść Rosji na Ukrainę spowodowała zamiany w lądowych i morskich łańcuchach logistycznych. Sprawiała wzrost popytu na przewóz ładunków masowych suchych i płynnych i w kontenerach. Zakłócenia na szlakach komunikacji morskiej wywołała wzrost stawek frachtowych i ubezpieczeniowych. Nastąpiły zakłócenia w rozkładach rejsów połączeń liniowych. Armatorzy wykorzystali również fakt, że w wyniku fuzji i aliansów doprowadziły do oligopolizacji rynku. Przejmując terminale kontenerowe i paliwowe oraz spedytatorów giganci żegludgowi dodatkowo wzmocnili swoją pozycję konkurencyjną. Tę pozycję wykorzystano do drastycznego podwyższeń frachtów za przewozy i uzyskanie nadzwyczajnych zysków.

Słowa kluczowe: port morski, transport morski, oligopolizacja, monopolizacja

Abstract

Russia's attack on Ukraine has changed the land and sea logistics chains. It increased the demand for the transport of dry and liquid bulk cargo and in containers. Disruptions on sea communication routes resulted in an increase in freight and insurance rates. The shipowners took advantage of the fact that as a result of mergers and alliances they led to an oligopolization of the market. By taking over container and fuel terminals as well as forwarders, the shipping giants additionally strengthened their competitive position. This position was used to drastically increase freight charges and obtain extraordinary profits. The research was based on an analysis of the situation on selected shipping markets.

Key words: seaport, maritime transport, oligopolization, monopolization

WSTĘP

W okresie 2020-2021 pandemia COVID-19 wywołała zakłócenia w globalnych sieciach logistycznych. Istotne zakłócenia zanotowano w przewozach ładunków kontenerowych. Odbiło się to negatywnie na przewozach i przeładunkach w terminalach kontenerowych w latach 2020 i 2021. Skutki pandemii będziemy odczuwali również w 2022 roku.

Napaść Rosji na Ukrainę pogłębiła zakłócenia w łańcuchach dostaw. Już niedługo po rozpoczęciu wojny Shell kupił 4 marca ropę od Rosji po obniżonej cenie i wydał komunikat, że decyzja o zakupie paliwa po obniżonej cenie była „trudna”. Tydzień wcześniej Shell ogłosił, że zerwie kontakty z rosyjskim państwowym gigantem energetycznym Gazpromem. Posunięcie to jest następstwem podobnej decyzji BP, które 27 lutego br. poinformowało, że sprzedaje swoje udziały w rosyjskiej spółce państwowej Rosneft.

Kolejne komunikaty są sygnałem, że chociaż firmy te nie nakładają sankcji na rosyjskich producentów surowców energetycznych, lecz wycofują się z działalności biznesowej w Rosji traktując ten obszar jako biznes dużego ryzyka.

Trudną sytuację wykorzystują również armatorzy przewożący zboża oraz ropę naftową, operatorzy kontenerowców. Połączenie kolejowe z Chin do Europy uległo zawieszeniu. Szlak Północny stał się niebezpieczny, więc operatorzy statków musieli powrócić na tradycyjne szlaki, które prowadzą do Europy przez Kanał Sueski.

CEL I METODYKA BADAŃ

Celem badań było zidentyfikowanie sytuacji na rynku transportu kontenerowego i usług portowych po okresie pandemii COVID-19 i w wyniku napaści Rosji na Ukrainę. W artykule zaprezentowano wyniki badań zmian w globalnym morskim transporcie ładunków masowych suchych i płynnych oraz w kontenerach.

Postawiono tezę, że niekorzystne zjawiska, w tym wysokie ceny frachtów i zakłócenia w rozkładach jazdy, spowodowane zostały nie tylko pandemią i wojną w północnej części Morza Czarnego, ale również monopolizacją morskiego rynku przewozów i działaniami spekulacyjnymi operatorów i gestorów ładunków.

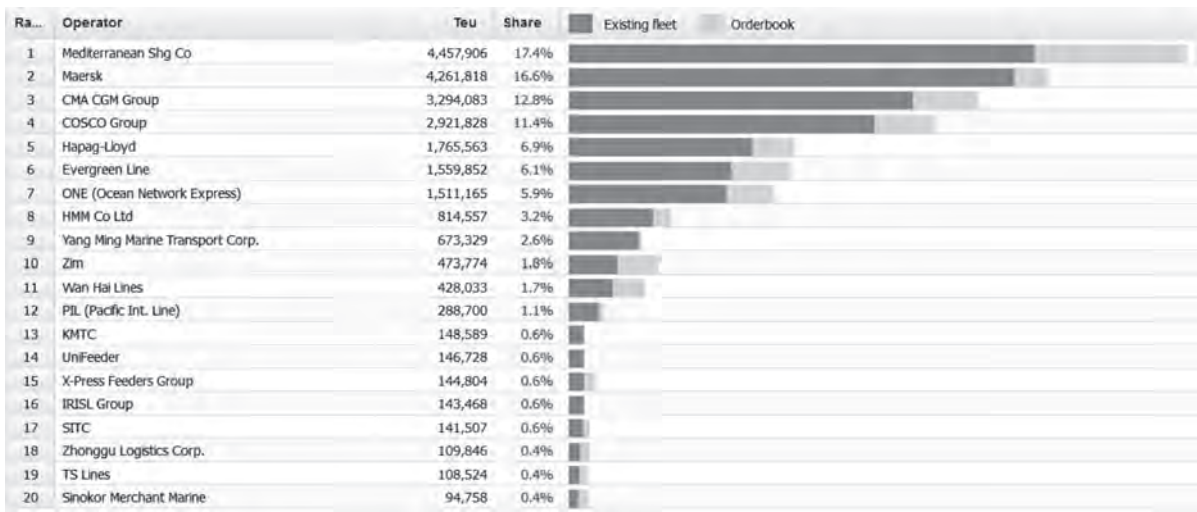
Badania oparto na analizie sytuacji na wybranych rynkach żegludgowych. W badaniach przyjęto metodę redukcji i selekcji studiów przypadków, gdyż zjawiska te powtarzały się praktycznie na wszystkich kontynentach i we wszystkich regionach.

KONCENTRACJA W ŻEGLUDZE LINIOWEJ

Na szlakach morskich pływa obecnie 6327 statków dysponujących przestrzenią do przewozu kontenerów, podczas gdy na początku 2020 roku było ich ponad 6200. Wśród nich 5532 to kontenerowce (ponad 5300 w 2020 r.). Łącznie statki mogą przewozić prawie 25,4 mln kontenerów TEU (prawie 24,3 mln TEU w 2020 r.), a kontenerowce dysponują przestrzenią dla ponad 25 mln TEU (w 2020 r. – 23,8 mln TEU) [AXS Marine 2022].

Morskie przewozy kontenerowe od ponad 10 lat przechodzą istotne zmiany. Czołowe firmy armatorskie kilka lat temu zdominowały rynek przewozów oceanicznych i dyktują warunki spedytoram i operatorom terminali. Tworząc własne terminale i przejmując spedytatorów, wprowadziły dodatkowe narzędzia kontroli rynku w wymiarze globalnym. Porty, gestorzy ładunków, a nawet państwa znajdują się na pozycji przegranej.

Pięciu największych operatorów zarządzających połączeniami liniowymi kontroluje ponad 70% rynku, oferując na praktycznie na wszystkich połączeniach oceanicznych przestrzeń ładunkową. Czterech operatorów dysponuje flotą ponad 500 statków do przewozu kontenerów. Niewątpliwą przewagą mają Maersk Line i Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) – operatorzy dwóch największych linii żeglugi kontenerowej. Ten pierwszy zarządzał na początku 2021 roku flotą 710 statków, która na początku kolejnego roku zwiększyła się do 734. Drugi operator – MSC ma obecnie flotę 655 kontenerowców (na początku 2021 r. było ich 580). Trzeci z kolei francuski armator CMA CGM Group ma obecnie 570 statków, gdy rok wcześniej dysponował flotą 567 kontenerowców. Chiński armator COSCO Group dysponuje 476 kontenerowcami (w styczniu 2021 r. było ich 505). Piąty w kolejności Hapag-Lloyd eksploatuje na połączeniach liniowych 250 jednostek i ma o 10 statków więcej niż w styczniu 2021 roku [AXS Marine 2022].



Rys. 1. Główni amatorzy i operatorzy kontenerowców i ich udziały w dniu 29-06-2022 r. w rynku.
Źródło: AXS Marine 2022, <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> [data pobrania 26.06.2022 r.]

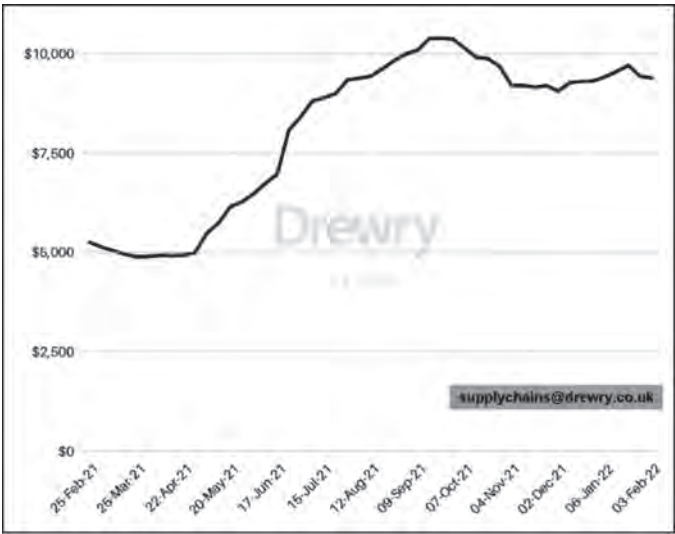
KONSOLIDACJA I OLIGOPOLIZACJA RYNKU

Wielu operatorów zarządza statkami, które znajdują się w dzierżawie. Pozwala to na elastyczne wykorzystanie floty w sytuacjach kryzysowych i nadpodaży tonażu. Jednostka znajdująca się w czarterze w obliczu załamania rynku jest wykorzystywana mniej intensywnie. W skrajnych przypadkach oddawana jest właścicielowi. W dużym uproszczeniu można więc stwierdzić, że czarter pozwala na elastyczne zarządzanie flotą i kosztami operacyjnymi.



Rys. 2. Konsolidacja rynku operatorów kontenerowców w latach 2015-2020 (HMM). Źródło: HMM, https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/hyundai-merchant-marine/new-hmm-head-%E2%80%988consolidate%E2%80%999-2m-relationship_20190423.html [data pobrania 19-06-2022 r.]

Dodatkowym zakłóceniem na rynku jest konsolidacja armatorów i tworzenie aliansów. W latach 2020-2021 armatorzy zwolnili z inwestycjami w nowy tonaż, co odbiło się na kondycji stoczni w Chinach i Korei Południowej. Portfel zamówień ograniczono do 10% światowej floty. Dla porównania w 2007 roku w stocznich ulokowano zamówienia odpowiadające 60% działającej wówczas floty kontenerowców. Reagując na spadek podaży towarów w kontenerach, najwięksi operatorzy liniowi zmniejszyli dostępną przestrzeń ładunkową w drugiej połowie 2020 roku o ponad 13% i zaczęli podwyższać frachty.

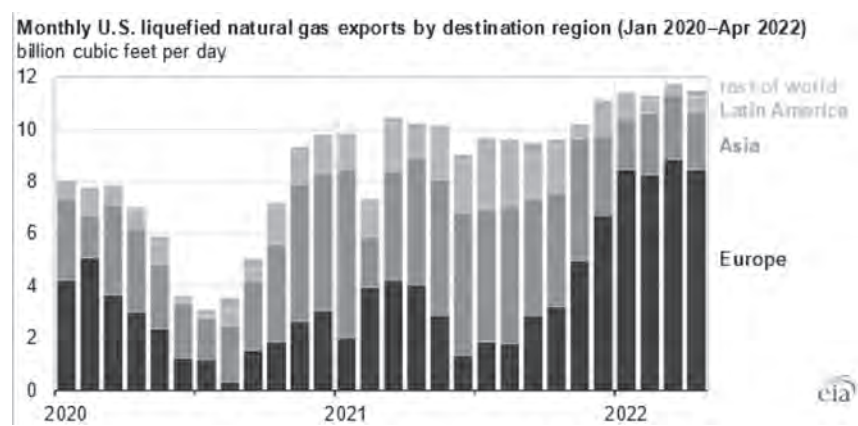


Rys. 3. Drewry World Container Index w latach 2021-2022 (USD/FEU). Źródło: Supply Chain Advisors 2022

Do wykorzystania sytuacji oligopolistycznej doszło w 2020 roku. Od stycznia 2020 roku armatorzy zwiększyli opłaty za przewozy kontenerów o 85% – jak podaje Drewry. W połowie stycznia 2022 roku za transport kontenera trzeba było zapłacić średnio prawie 5238 USD za pojemnik 40-stopowy (USD/FEU) i ta cena utrzymywała się do 22 kwietnia 2021 roku. Rok wcześniej, w styczniu średni fracht za taki kontener wynosił około 1800 USD/FEU, a w 2019 roku od marca do grudnia wartość średnia frachtu oscylowała między 1400 a 1800 USD/FEU. Od kwietnia 2021 roku frachty szybko rosły, aby we wrześniu osiągnąć 10 tys. USD/FEU i od tego czasu utrzymują się między 9,5 tys. a 10 tys. USD/FEU [Supply Chain Advisors 2022].

WPŁYW WOJNY NA RYNEK PRZEWOZÓW LNG

Rosyjski gaz po ponad 100 dniach wojny i ogłoszenia sankcji nadal płynie w dużych ilościach do odbiorców w Europie. Dostawy skroplonego gazu ziemnego z USA nie będą w stanie szybko zapłacić luki popytowej w przypadku eliminacji rosyjskiego eksportu i byłyby bardzo kosztowne – straszą analitycy. Wynika to z faktu, że Europa konkuruje z innymi regionami i krajami, w których popyt w stosunku do potrzeb krajów europejskich jest znacznie większy. Stany Zjednoczone produkują już prawie pełną mocą LNG, więc bez względu na to, jak wysoko wzrosną światowe ceny gazu,

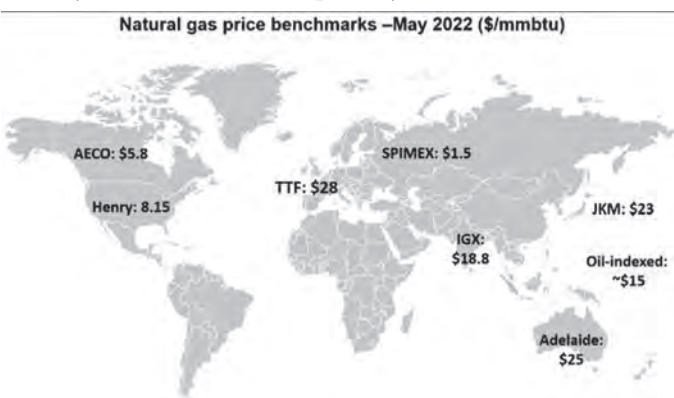


Rys. 4. Dostawy LNG ze Stanów Zjednoczonych. Źródło: EIA

Stany Zjednoczone nie są w stanie wyprodukować znacznie więcej tego paliwa.

W ciągu pierwszych czterech miesięcy 2022 r. Stany Zjednoczone wyeksportowały 74% swojego skroplonego gazu ziemnego (LNG) do Europy. W 2020 i 2021 roku Azja była głównym kierunkiem eksportu amerykańskiego LNG, co stanowiło prawie połowę całkowitego eksportu. W zeszłym roku średnie roczne dostawy osiągały udział około 34%¹⁾.

Eksport LNG z USA wynosił średnio 11,5 mld Bcf/d (stóp sześciennych dziennie) w ciągu pierwszych czterech miesięcy 2022 r. To stanowi 18% wzrost w porównaniu ze średnią roczną w 2021 r. Wzrost eksportu amerykańskiego LNG był spowodowany dodatkowymi możliwościami eksportowymi w Sabine Pass (blok 6)



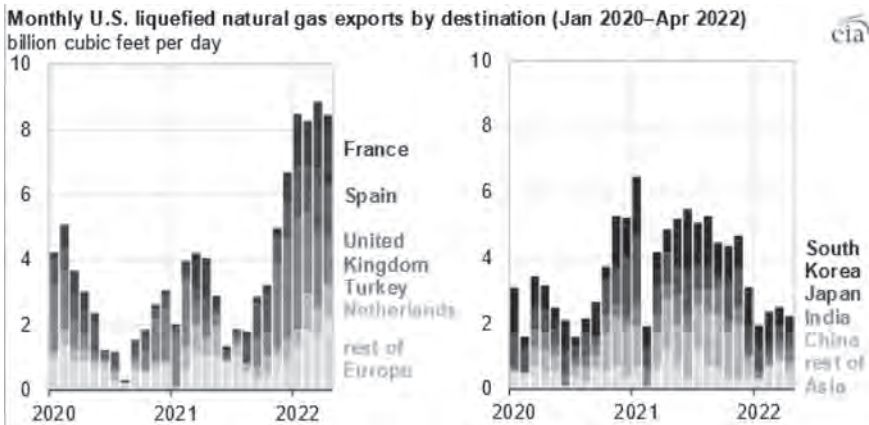
Rys. 5. Ceny LNG w maju 2022, źródło: Greg Molnar, Natural gas prices: how high is high?, <https://globallnghub.com/natural-gas-prices-how-high-is-high.html> [data pobrania 2022.06.28]

i Calcasieu Pass (pierwsze pięć bloków), które pojawiły się w tym roku. Ale głównym powodem wzrostu eksportu był wysoki popyt na LNG, szczególnie w Europie²⁾.

Od grudnia 2021 r. Unia Europejska (UE) i Wielka Brytania importują rekordowe ilości LNG. Głównym powodem są niskie zapasy gazu ziemnego. Wysokie ceny spot gazu ziemnego w europejskich centrach handlowych zachęciły dostawców do zwiększenia podaży LNG do Europy. Dodatkowy import LNG Europy i łagodna zima zrównoważyły w pewien sposób niższy import z Rosji.

Wzrosły ceny nie tylko na rynku spot, ale również kontrakty długoterminowe. Już w marcu 2022 r. kontrakty terminowe na gaz na rynku północno-zachodniej Europy wzrosły o 42% w porównaniu z cenami 270 euro za megawatogodzinę gazu, podczas gdy jeszcze 22 grudnia 2021 było to około 180 euro za megawatogodzinę gazu na holenderskiej giełdzie w Rotterdamie. Na początku sesji ceny na giełdzie gazu naturalnego osiągnęły rekordowy poziom 345 euro – podawał Reuters 7 marca br.

W Stanach Zjednoczonych ceny Henry Hub wynoszą średnio 8,15 USD/mmbtu, co jest drugą najwyższą ceną w maju od czasu rozpoczęcia przez Henry Hub handlu na Nymexie. Wyższe ceny osiągnęto w maju 2008 roku. Popyt wzrósł o 3%, głównie dzięki produkcji gazu, która wzrosła o 11% r/r. Silny popyt na energię wraz z wysokimi cenami węgla sprzyjał spalaniu wzrostowi popytu na gaz w energetyce. Wraz z silnym wzrostem eksportu LNG, łączny wzrost popytu w USA przewyższył już w maju 2022 r. wzrost produkcji (+3%). To sprzyja wysokim cenom gazu i dalszemu pogłębianiu deficytu gazu w magazynach USA. W maju szacowano, że gazu jest 9,5 mld m³ poniżej średniej 5-letniej.



Rys. 6. Miesięczny eksport LNG z USA. Źródło: EIA

¹⁾ Natural Gas Monthly, Summary of natural gas supply and disposition in the United States, 2017-2022, EIA, JUNE 2022, table 1.
²⁾ U.S. Energy Information Administration (EIA), Natural Gas Monthly and EIA estimates for April 2022, June 2022 [<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=52659>, data pobrania: 2022-06-28].

W Europie ceny TTF w maju spadły o 14% w porównaniu z kwietniem, osiągając średnio 28 USD/mmbtu. Zwiększone dostawy LNG (wzrost o 45%) wraz ze spadającym popytem (-18% r/r) wywarły pewną presję na spadek cen. Mimo to deficyt gazu w magazynach w UE wynosi oszacowano na 3 mld m³ poniżej średniej z pięciu lat. W Azji ceny wyraźnie spadły, o ponad 20% do 23 USD/mmbtu. To efekt gwałtownego spadku importu LNG do Chin (-27% rok do roku). Spowodowany został wolniejszym wzrostem gospodarczym. W Australii mroźna zima sprawiła, że ceny gazu na wschodnim wybrzeżu wzrosły do rekordowych poziomów. W Adelajdzie zbliżyły się 25 USD/mmbtu. AEMO (australijska agencja rządowa) nałożyła tymczasowe pułapy cenowe na poziomie 40 AUD/GJ.

Stany Zjednoczone stały się największym dostawcą LNG do UE i Wielkiej Brytanii w 2021 r., odpowiadając za 26% całkowitego importu. Według danych CEDIGAZ w pierwszych czterech miesiącach 2022 r. import LNG ze Stanów Zjednoczonych do UE i Wielkiej Brytanii wzrósł ponad trzykrotnie w porównaniu z 2021 r., osiągając średnio 7,3 Bcf/d i stanowiąc 49% całkowitego importu. Dla porównania, import LNG z Rosji i Kataru wyniósł po 14% (2,1 Bcf/d).

W ciągu pierwszych czterech miesięcy 2022 r. eksport LNG z USA do Azji spadł o 51%, średnio o 2,3 Bcf dziennie w porównaniu z 4,6 Bcf dziennie (średnia roczna) w 2021 r. Chiny i Korea Południowa były głównymi kierunkami eksportu amerykańskiego LNG w 2021 r. Jednak w tym roku Chiny odebrały tylko sześć ładunków LNG ze Stanów Zjednoczonych w okresie od stycznia do kwietnia 2022 r. (0,2 Bcf/d w porównaniu z 1,2 Bcf/d w 2021 r.) ze względu na środki blokujące związane z pandemią, a także łagodną zimą i wysokie ceny spot LNG, zmniejszony popyt na import spot LNG. Eksport LNG z USA do Korei Południowej i Japonii również spadł odpowiednio o 0,6 Bcf/d i 0,5 Bcf/d³⁾.

Obniżki cen są tylko realne ale odnoszą się do wysokich cen już osiągniętych w marcu 2022 r. Europejskie kontrakty futures wzrosły wtedy o około 37% w porównaniu z rekordowym zamknięciem z piątku (18 marca), co oznacza, że europejskie ceny są około 18 razy wyższe niż kontrakty terminowe w USA. Gwałtowny wzrost cen paliwa powszechnie używanego do wytwarzania energii elektrycznej spowodował wzrost cen produktów finalnych w takich branżach, gdzie działają producenci nawozów i stali. Dziś wiemy, że wywołał również inflację.

Włochy, które wykorzystują gaz do wytwarzania 40% energii elektrycznej i importują ponad 90% gazu, głównie z Rosji, szukają bez powodzenia alternatywnych dostaw w Algierii i Azerbejdżanie. Niemieccy politycy już wycofują się z planów zamknięcia elektrowni jądrowych i planują zwiększenia produkcji energii elektrycznej z elektrowni węglowych.

Przemysł ciężki i chemiczny w Europie już zastosował skrócony czas pracy lub, w kilku przypadkach, cotygodniowe przestoje, aby poradzić sobie z rosnącymi cenami. Szefowie firm samochodowych są jednymi z wielu, którzy uważają, że nigdy nie byłoby w stanie przenieść wyższych kosztów energii na konsumentów i dlatego podjęli decyzję o ograniczeniu produkcji do czasu spadku cen.

W Wielkiej Brytanii w 2021 r. zbankrutowało już kilkudziesięciu dostawców energii. W ubr. ceny gazu wzrosły do rekordowego poziomu 450 pensów za therm, czyli 153 funty (183 euro) za

1 MWh. Firmy europejskie w grudniu ubr. płaciły za gaz 15 razy więcej niż amerykańskie. W grudniu ubr. za 1 MWh gazu w Henry Hub Amerykanie płacili 12,6 USD (11 euro).

Według Energy UK, ostatnie podwyżki mogą podnieść średni rachunek za energię z ponad 2 tys. funtów rocznie po zniesieniu limitu cenowego w kwietniu do prawie 3 tys. funtów w październiku br., kiedy limit zostanie poddany przeglądowi. Konsumenci już otrzymują taryfy o stałej stawce w wysokości 3500 funtów rocznie – informuje „The Guardian”⁴⁾.

Stawia to Wielką Brytanię wśród gospodarek najbardziej dotkniętych rosnącymi cenami – twierdzą eksperci z Wielkiej Brytanii. Analityk energetyczny Ano Kuhanathan z Euler Hermes stwierdza fakt, że jakiegokolwiek ograniczenia dostaw rosyjskiego gazu mocno uderzą w użytkowników przemysłowych i mieszkaniowych we wszystkich krajach UE.

Ano Kuhanathan stwierdził w zeszłym tygodniu, że znaczna część Europy będzie zależna od rosyjskiego gazu przez kilka lat, pomimo działań mających na celu zmniejszenie popytu i rozwój alternatywnych źródeł energii – informuje „The Guardian”⁵⁾.

Ekspert Euler Hermes jako „niezwykle agresywny” i prawie na pewno niemożliwy” odrzucił pogląd zawarty w raporcie Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA), w którym stwierdza się, że Europejczycy przywódcy mogą zmniejszyć swoją zależność od rosyjskiego gazu o jedną trzecią w ciągu zaledwie jednego roku.

Analiza rynków podaży i popytu nie pozostawia żadnych złudzeń. Rynek gazu jest mało elastyczny i wszyscy producenci wykorzystują czas wojny i niepewności, by zwiększyć swoje przychody. Kto korzysta na wojnie widać wyraźnie na załączonych wykresach.

WOJENNE ZAROBKI NA ROPIE

W wyniku wojny Gazprom i Rosneft poniosły na giełdzie w Londynie duże straty. Ale szybko je nadrobiły podnosząc ceny surowca w eksporcie. Akcje tych firm spadły odpowiednio 42% i 53%. BP zapowiedziało, że sprzeda swoje 19,75% udziałów w Rosneft, które nabyło w 2013 roku. Jego rosyjskie aktywa osiągnęły w ubiegłym roku około 14 mld dolarów. Rosneft jest to rosyjski państwowy koncern działający w branży petrochemicznej. Głównym akcjonariuszem spółki jest Rząd Federacji Rosyjskiej, posiadający 75,16% akcji, 15% akcji znajduje się wolnym obrocie.

Globalny benchmark ropy Brent wzrósł o prawie 25% od rosyjskiej inwazji na Ukrainę 24 lutego. Sześciomiesięczny spread Brent osiągnął rekordowo wysoki poziom ponad 21 USD za baryłkę, co wskazuje na bardzo ograniczoną podaż – przewidywali eksperci. Jak widać przewidywania nie w pełni były trafione, a mapa zakupów ropy naftowej niewiele się zmieniła.

– *Decyzje, które podjęliśmy jako zarząd, są nie tylko słuszne, ale również leżą w długofalowym interesie BP* – powiedział BBC dyrektor generalny Bernard Looney. On i były dyrektor BP, Bob Dudley, zrezygnowali w niedzielę ze swoich miejsc w zarządzie Rosneftu. Firma poinformowała, że może stracić do 25 miliardów dolarów za zakończenie rosyjskich inwestycji⁶⁾.

– *Atak Rosji na Ukrainę jest aktem agresji, który ma tragiczne konsekwencje w całym regionie. BP działa w Rosji od ponad 30 lat, współpracując ze znakomitymi rosyjskimi kolegami* – powiedział w oświadczeniu Helge Lund, prezes BP⁷⁾.

³⁾ U.S. Energy Information Administration (EIA), June 2022 [https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=52659, data pobrania: 2022-06-28].

⁴⁾ Soaring gas prices are a cost of Russia's war – and Britain can't avoid them [https://www.theguardian.com/money/2022/mar/06/soaring-gas-prices-are-a-cost-of-this-war-and-britain-cant-avoid-them, pobrano: 2022-06-28].

⁵⁾ Tamże.

⁶⁾ BP exits Russia's Rosneft following military action in Ukraine [https://www.internationalinvestment.net/news/4045615/bp-exits-russia-rosneft-following-military-action-ukraine, pobrano: Bob Dudley: a decade at the top [https://www.bp.com/en/global/corporate/news-and-insights/reimagining-energy/bob-dudley-a-decade-at-the-top.html, pobrano: 2022-06-28]

⁷⁾ bp to exit Rosneft shareholding [https://www.bp.com/en/global/corporate/news-and-insights/press-releases/bp-to-exit-rosneft-shareholding.html, pobrano: 2022-06-28]

Podsumowanie rynków > Rosneft

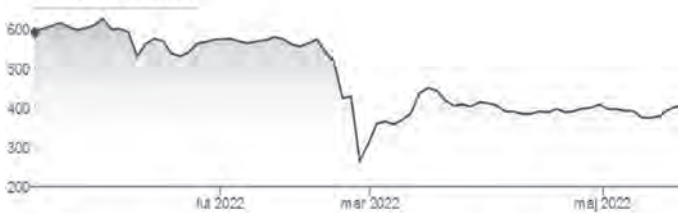
381,85 RUB

-211,15 (-35,61%) ↓ ostatnie 6 miesięcy

28 cze. 19:00 GMT+3 • Wyłączenie odpowiedzialności

1D 5D 1M 6M YTD 1R 5L Maks.

700 593,00 RUB 29 gru 2021



Otwarcie	377,00	Kapitalizacja	4,05 bln	Najw./52 tyg.	655,25
Maks.	385,20	Wskaźnik C/Z	-	Najn./52 tyg.	175,60
Min.	373,55	Dywidenda	-		

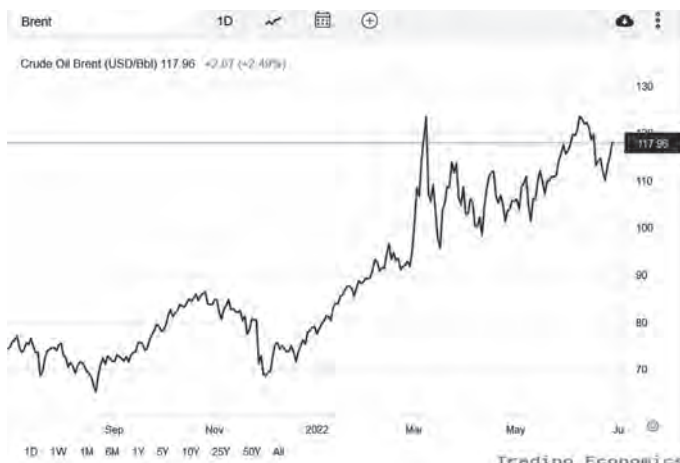
Rys. 7. Ceny akcji Rosneft w ciągu ostatnich 6 miesięcy. Źródło: LSE

Zachodnie koncerny energetyczne zaangażowały się w Rosji biznesowo po upadku Związku Radzieckiego. Inwestowano praktycznie we wszystkie aktywa pozwalające na zwiększenie produkcji ropy i gazu. Wszyscy skutecznie wykorzystali dynamicznie rozwijający się rosyjski rynek produkcji surowców energetycznych.

W 2020 r. Rosja była trzecim co do wielkości producentem ropy naftowej na świecie, za Stanami Zjednoczonymi i Arabią Saudyjską. 10,5 mln baryłek rosyjskiej ropy dziennie stanowi 11% światowej produkcji ropy naftowej.

Jeszcze na początku marca ropa West Texas Intermediate i Brent osiągały cenę około 100 dolarów za baryłkę, by później wzrosnąć do 118 dolarów.

– Kontrakty terminowe na ropę Brent wzrosły w piątek powyżej 118 dolarów za baryłkę po doniesieniach, że po ataku wojsk rosyjskich widoczny był dym z największej w Europie elektrowni jądrowej na Ukrainie – uzasadniali skok cen analitycy Trading Economics.



Rys. 8. Ceny ropy naftowej w ciągu ostatnich 6 miesięcy. Źródło: Trading Economics

Wzrost cen nastąpił po tym, jak brytyjski benchmark ropy spadł z dziesięcioletniego maksimum i zamknął się w połowie kwietnia na poziomie 110,46 USD w związku ze spekulacjami na temat umowy z Iranem, która mogłaby pozwolić mu na zwiększenie eksportu ropy.

Jeszcze pod koniec marca Irak informował, że dostarczał 4,18 miliona baryłek dziennie (bpd) ropy w lutym, co oznacza, że 150 tys. baryłek dziennie zabrakło do pełnego wykorzystania zdolności podaźowych na podstawie zapowiadanej umowy z innymi producentami OPEC+.

Choć eksperci twierdzą, że rynki ropy naftowej doświadczają skrajnych wahań od czasu inwazji Rosji na Ukrainę, to faktycznie cały czas obserwujemy wzrost cen i zgarniania milionów dolarów przez wszystkich producentów i handlarzy ropą naftową.

Stany Zjednoczone w końcu lutego wprowadziły nowe ograniczenia eksportowe, co dodatkowo wywołało nierównowagę na rynku surowców energetycznych. W efekcie 4 marca 2022 r. cena koszyka trzynastu rop OPEC wyniosła 117,06 USD za baryłkę, w porównaniu do 112,20 USD – ceny z poprzedniego dnia.

BUDŻET ROSJI NAPĘDZA ROPA I GAZ

Przychody Rosji z ropy i gazu przekroczyły wstępne plany o 51,3% w 2021 r., osiągając 9,1 bln rubli (119 mld USD). Tylko w październiku przychody wyniosły 1,1 biliona rubli, czyli prawie 500 mln dolarów dziennie – informowało rosyjskie Ministerstwo Finansów w styczniu br. Dochody budżetowe Federacji Rosyjskiej osiągnęły w ubiegłym roku 25,29 bln rubli, w porównaniu z 18,72 bln rubli w 2020 r.

Przy referencyjnych cenach ropy Brent na poziomie 110-120 USD za baryłkę, rosyjska ropa sprzedaje się z dużymi dyskontami 30-40 USD za baryłkę, a chińscy i indyjscy nabywcy ją podbijają. Rosyjskie koszty produkcji wynoszą 3-4 USD za baryłkę, a rosyjskie firmy prawdopodobnie mogłyby zyskać, nawet gdyby ceny ropy naftowej wynosiły 25-30 USD za baryłkę – obliczyli eksperci Reuters⁸⁾.

Podczas planowania budżetu na 2021 r. rosyjskie Ministerstwo Finansów początkowo przewidywało cenę ropy naftowej na 45 dolarów za baryłkę. Zamiast tego średnia cena wynosiła 69 dolarów. Dziś jest ona prawie dwukrotnie wyższa.

W 2021 r. całkowity eksport Rosji sięgnął 489,8 mld USD. Z tego 110,2 mld USD stanowiły przychody ze sprzedaży ropy naftowej, a 68,7 mld USD zapewniły sprzedane za granicę produkty naftowe. 54,2 mld USD Federacja Rosyjska uzyskała za gaz transportowany rurociągami, a 7,6 mld za skroplony gaz ziemny.

Z wzrostu cen nośników energii jakiegoś miejsca w ostatnich dniach korzystają więc wszyscy producenci. Chiny, Indie i Pakistan znajdują się wśród 35 krajów, które odmówiły potępienia Rosji. Chiny i Indie stały się największymi nabywcami mocno przecenionej rosyjskiej ropy, gdy Europa i Stany Zjednoczone ograniczyły import.

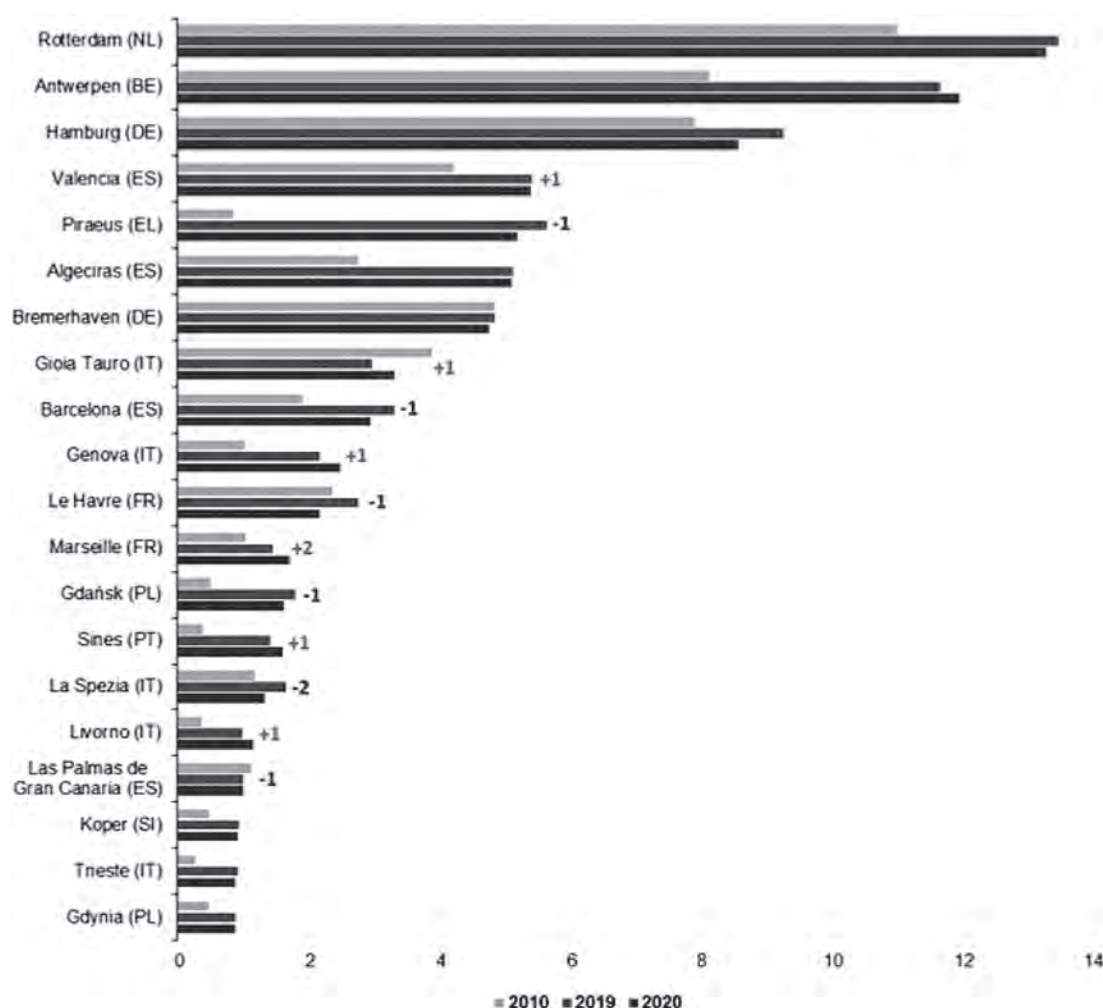
Dziś Rosja otrzymuje większe dochody niż przed rozpoczęciem inwazji 24 lutego, ponieważ światowe wzrosty cen zrównoważyły wpływ sankcji. Tamas Varga z PVM powiedział Reutersowi, że pomysł ograniczenia cen był dowodem na to, że całkowite zakazy sprzedaży rosyjskiej ropy przyniosły efekt przeciwny do zamierzonego, ponieważ rosyjskie przychody wzrosły⁹⁾.

PRAKTYKI MONOPOLISTYCZNE OPERATORÓW LINIOWYCH

Operatorzy kontenerowcy w czasie pandemii nie tylko podnosili frachty, ale również nie dotrzymywali rozkładów wejść i wyjść z portów. W czasie wojny sytuacja nie uległa zmianie. Operatorzy liniowi w ten sposób zakłócili globalne łańcuchy logistyczne. Odczuły to szczególnie firmy, które organizowały dostawy części i produktów do fabryk w Europie i USA, a także produktów konsumpcyjnych. Istotne zakłócenia nastąpiły również w obrocie pustych kontenerów. Wystąpiły problemy z eksportem towarów w kontenerach z Europy i USA. Przestoje kontenerów z towarami

⁸⁾ Why Russian oil price cap is easier said than done [https://www.reuters.com/business/energy/why-russian-oil-price-cap-is-easier-said-than-done-2022-06-28/]

⁹⁾ Tamże



Rys. 9. Top 20 portów kontenerowych EU. Źródło: Seaborne freight handled in European ports, Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics&oldid=218671#Seaborne_freight_handled_in_European_ports [data pobrania 19-01-2022 r.]

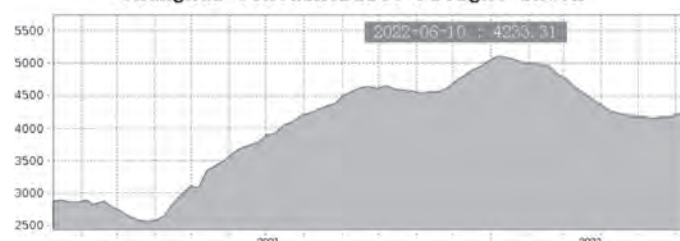
i pustych na placach składowych terminali sprawiły, że spedycytorzy i gestorzy ładunków ponosili dodatkowe koszty.

Popyt na towary sprowadzane drogą morską rósł, co zaowocowało przyrostem podaży kontenerów w portach całego świata i poważnymi zakłóceniami w ich przemieszczaniu. To wszystko tylko pogłębiło zaistniałą sytuację. Wstrzymanie dostaw towarów w kontenerach do portów rosyjskich wprowadziło w terminalach kontenerowych dodatkowe problemy. Dziś na placach składowych brakuje miejsca na zatrzymane kontenery. Ta sytuacja wywołuje również trudności w pozyskaniu pustych pojemników.

Na taką sytuację zareagowały władze USA. W tej sprawie wspólny list amerykańskiego sekretarza transportu Pete'a Buttigiega i sekretarza rolnictwa Toma Vilsacka, w którym przytacza się wiele skarg ze strony stowarzyszeń producentów i dystrybutorów towarów rolnych. Firmy transportowe, agencyjne i spedycyjne także skarżą się, że armatorzy nie wykorzystują dostępnej przepustowości portów¹⁰⁾.

Przedstawiciele rządu wzywają operatorów kontenerowców, aby pomogli złagodzić zakłócenia w dostawach towarów rolnych z USA i zniwelować zakłócenia łańcucha dostaw spowodowane pandemią COVID-19 poprzez przywrócenie równego traktowania importu i eksportu oraz poprawę usług¹¹⁾.

Shanghai Containerized Freight Index



Rys. 10. Zmiany frachtowych dla kontenera 40-stopowego od 1 stycznia 2021 do 06 czerwca 2022 roku. Źródło: SSE, <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp> [data pobrania 2022.06.06]

Autorzy listu podkreślają stanowczo, że „słaba obsługa i odmowa obsługi klientów, gdy puste kontenery są wyraźnie dostępne, są to niedopuszczalne praktyki i jeśli [problemy w operowaniu kontenerami – MG] nie zostaną szybko rozwiązane, mogą wymagać dalszego zbadania i podjęcia działań przez Federal Maritime Commission¹²⁾.

British International Freight Association (BIFA) stwierdziło w liście do Roberta Courtsa, podsekretarza stanu w brytyjskim

¹⁰⁾ Kulisch E. (2021). White House to ocean carriers: Take more ag exports... or else. <https://www.marinelog.com/news/message-to-ocean-carriers-act-on-u-s-agriculture-exports-or-face-fmc-action> [dostęp: 21.12.2021].

¹¹⁾ Leonard M. (21-12-2020). Refusing US export cargo may violate Shipping Act, FMC warns in letter to carrier association. <https://www.supplychaindive.com/news/fmc-Federal-Maritime-Commission-letter-world-shipping-council-investigation-export/592526> [dostęp: 18.12.2021].

¹²⁾ Kulisch E. (2021). White House to ocean carriers: Take more ag exports... or else. <https://www.marinelog.com/news/message-to-ocean-carriers-act-on-u-s-agriculture-exports-or-face-fmc-action> [dostęp: 21.12.2021].

ministerstwie transportu, że podejrzewa operatorów przewożących kontenery o nieczystą grę rynkową [BIFA 2022]. Inne organizacje także stwierdziły, że armatorzy kontenerowców wykorzystują swoją pozycję do zawyżenia stawek frachtowych. Do opinii European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), Federal Maritime Commission i Productivity Commission dołączyło także BIFA¹³.

Wszystkie to organizacje zwróciły się do rządów o dokładne sprawdzenie narzuconych przez armatorów ustaleń biznesowych i ustalenie, czy naruszają one prawo konkurencji¹⁴⁾.

Szacuje się, że linie kontenerowe dzięki zakłóceniom w łańcuchach dostaw zarobiły w 2021 roku rekordowe 300 mld USD (przed opodatkowaniem) szacowano już w grudniu 2021 roku¹⁵⁾.

ZAKŁÓCENIA W PORTACH CHIŃSKICH

Do działań monopolistycznych operatorów liniowych docho-
dzą zakłócenia w portach chińskich związany z wprowadzeniem
„zero tolerancji” dla pandemii.

Stawki sportowe dla żegluzgi morskiej wzrosły o 4% na trasie z Azji do zachodniego wybrzeża USA przed świętem Nowego Roku Księżycowego. Stawki frachtu lotniczego wzrosły jeszcze bardziej. Covid lockdowns, kwarantanny i ograniczenia powodują zaległości w niektórych głównych chińskich portach, powodując „chaos” i w niektórych przypadkach zwiększając fracht nawet o 50%, jak twierdzili analitycy CNBC¹⁶⁾. Zakłócenia w globalnych połączeniach logistycznych w 2022 roku mogą być takie, jak w drugiej połowie maja ubiegłego roku. Wtedy w wyniku zachorowań na COVID-19 zakłócenia nastąpiły w operacjach w międzynarodowym terminalu Yantian International Container Terminals Yantian (YICT). Wąskie gardła i zatory powstały zarówno w transporcie lądowym, jak i operacjach terminalowych. Eksperci Agility wyliczyli, że opóźnienia w obsłudze statków Yantian mogły dojść do 15 dni. Epidemia spowodowała, że wszystkie operacje w zachodnim obszarze YICT zostały zawieszono do odwołania, a wydajność spadła do 30% normalnego poziomu operacyjnego. Sytuacja się poprawiła, ale ryzyka zakłóceń dla działalności terminali kontenerowych są wciąż duże¹⁷⁾.

Chińska polityka szybkich i szeroko zakrojonych blokad w odpowiedzi na nawet niewielkie epidemie wielokrotnie powstrzymywała rozprzestrzenianie się COVID-19 w kraju, ratując życie. Rośnie jednak obawa, że kraj będzie na szerszą niż dotąd skalę testował przesyłki i pracowników logistyki pod kątem wirusa, a to może zwiększyć opóźnienia w łańcuchach dostaw.

CHINY KUPUJĄ PORTY

W celu wzmocnienia swojej pozycji na rynku państwowe firmy z Chin kupują porty. To też zakłóca rynek, bo strumienie ładunków operatorów kierowane są na konkretne połączenia i do wybranych terminali.

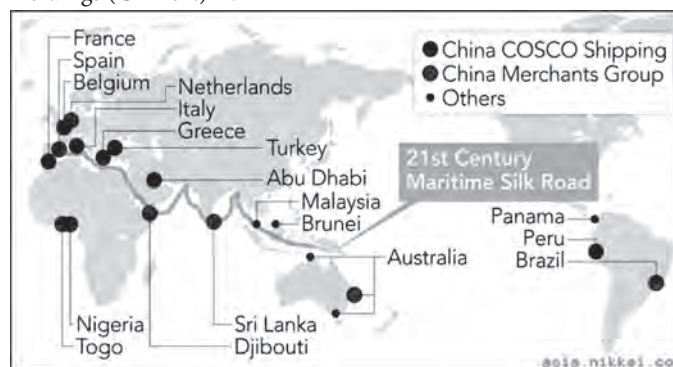
Około 1 mld USD przeznaczono na program infrastrukturalny w ramach New Silk Road (Nowego Jedwabnego Szlaku), którego podstawowym elementem jest rozwój 21st Century Maritime Silk



Rys. 11. Najważniejsze porty Chin. Źródło: ShipHub 2022

Road (Morski Jedwabny Szlak XXI wieku). W ramach tego Chiny przeznaczają miliardy dolarów na przejęcia i inwestycje w portach morskich poza granicami Chin. Szczególną uwagę zwrócono na region Indo-Pacyfiku oraz Unii Europejskiej.

W portach mają być tworzone „strategiczne punkty wsparcia” umożliwiające rozwój centrów logistycznych, które obok świadczenia usług cywilnych powinny wspierać rozszerzoną obecność wojskową. Taką sytuację mamy już w regionie Indo-Pacyfiku, uważają amerykańscy eksperci Devin Thorne i Ben Spevack. Z oceny aktualnej sytuacji wynika jednoznacznie ich zdaniem, że jeśli państwa nie wyciągną wniosków z tych działań, Chiny będą nadal realizować strategię bezpieczeństwa, która wykorzystuje inwestycje infrastrukturalne do generowania wpływów politycznych, ukradkiem zwiększa obecność wojskową Pekinu i tworzy korzystne środowisko strategiczne). Szczególnie aktywne na Oceanie Indyjskim i Pacyfiku są koncerny Cosco Shipping Ports (CSP) oraz China Merchants Port Holdings (CMPort)¹⁸⁾.



Rys. 12. Główne inwestycje operatorów z Chin w porty i terminale kontenerowe. Źródło: Adnan 2021, s. 3

Na rynku europejskim największą aktywność przejawiają dwa chińskie holdingi, które zajmują już dominującą pozycję na

¹³⁾ Gowans G. (05-01-2022). BIFA calls for government probe into “unfairly distorted” container shipping market. <https://trans.info/pl/container-shipping-269464> [dostęp: 09.01.2022].

¹⁴⁾ Howard G. (06-01-2022). Investigate container line ‘blatant profiteering’ says BIFA. <https://www.seatrade-maritime.com/containers/investigate-container-line-blatant-profiteering-says-bifa> [dostep: 08.01.2022].

¹⁵⁾ Goodkind N. (03-12-2021). Shipping container lines on track make a record-breaking \$150 billion this year from the supply chain breakdown. <https://fortune.com/2021/12/03/shipping-container-record-profit-supply-chain-breakdown> [dostep: 08.12.2021].

¹⁶⁾ Tan W. (23-01-2022). No respite for China's stressed out supply chains as Covid-zero and new year holidays take a toll. <https://www.cnbc.com/2022/01/24/china-zero-covid-lockdowns-cny-holiday-impact-supply-chains-ports.html> [dostep: 28.01.2022].

¹⁷⁾ Agility Group (10-12-2020). How Companies See China 5 Things to Know. <https://www.agility.com/en/blog/how-companies-see-china-5-things-to-know> [dostęp: 28.01.2022].

¹⁸⁾ Asia Nikkei (2022). China Merchants Port Holdings. <https://asia.nikkei.com/Companies/China-Merchants-Port-Holdings-Co.-Ltd2> [dostęp: 29.01.2022].

Pacyfiku i Oceanie Indyjskim i zdobyły już przyczółki na Morzu Śródziemnym i na wybrzeżach Atlantyku. Cosco Shipping Ports zdobyło przyczółek na Morzu Północnym w Zeebrugge już w 2014 roku, kupując 24% udziałów od APM Terminals. W końcu 2018 roku CSP przejęło za 42 mln USD pozostałe 76%, zapewniając sobie pełną kontrolę terminalu kontenerowego o potencjale przeładunkowym 1 mln TEU rocznie i zmieniając jego nazwę na CSP Zeebrugge Terminal NV (Cosco Shipping Ports 2022, s. 2. Za 85,3 mln euro chiński operator logistyczny zbuduje centrum logistyczne w sąsiedztwie portu. Zeebrugge, drugim co do wielkości port belgijski, to pierwszy przyczółek chińskiej firmy w północno-zachodniej Europie.

PODSUMOWANIE

W wyniku oligopolizacji rynku przewozów morskich maleje siła przetargowa gestorów ładunków i spedytorów, portów i terminali niebędących w grupach żeglugowych. Rynek zakłócają również zminy między operatorami co do warunków obsługi portów i wysokości frachtów. Nie radzą sobie z tym problemem rządy i międzynarodowe instytucje regulacyjne.

Wojna wprowadziła dodatkowe perturbacje w łańcuchach dostaw, przyczyniła się do wzrostu cen surowców i frachtów za ich przewóz. W najbliższej perspektywie takie działania zakłóca globalne i lokalne łańcuchy logistyczne. Szansą na przełamanie wymienionych działań mogą być deglobalizacja produkcji i rozwój żegluga bliskiego zasięgu.

LITERATURA

- Adnan A. (29-09-2021). \$385bn of China's Belt and Road lending kept undisclosed: report. Nikkei Asia. <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/385bn-of-China-s-Belt-and-Road-lending-kept-undisclosed-report> [dostęp: 29.09.2021].
- Agility Group (10-12-2020). How Companies See China 5 Things to Know. <https://www.agility.com/en/blog/how-companies-see-china-5-things-to-know> [dostęp: 28.01.2022].
- Asia Nikkei (2022). China Merchants Port Holdings. <https://asia.nikkei.com/Companies/China-Merchants-Port-Holdings-Co.-Ltd2> [dostęp: 29.01.2022].
- AXS Marine (2022). PublicTop100. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100> [dostęp: 19.01.2022].
- British International Freight Association – BIFA (2022). BIFA calls for government investigation into container shipping market (press release). <https://www.bifa.org/news/articles/2022/jan/bifa-calls-for-government-investigation-into-container-shipping-market?l=y> [dostęp: 10.01.2022].
- Cosco Shipping Ports (2022). Concession of CSP Zeebrugge Terminal is Extended to 2055 Continue to Strengthen CSP Zeebrugge Terminal as the Hub Port in Northwest Europe (press release). <https://doc.irasia.com/listco/hk/coscoship/press/p220126.pdf> [dostęp: 26.01.2021].
- Goodkind N. (03-12-2021). Shipping container lines on track make a record-breaking \$150 billion this year from the supply chain breakdown. <https://fortune.com/2021/12/03/shipping-container-record-profit-supply-chain-breakdown> [dostęp: 08.12.2021].
- Gowans G. (05-01-2022). BIFA calls for government probe into "unfairly distorted" container shipping market. <https://trans.info/pl/container-shipping-269464> [dostęp: 09.01.2022].
- Howard G. (06-01-2022). Investigate container line 'blatant profiteering' says BIFA. <https://www.seatrade-maritime.com/containers/investigate-container-line-blatant-profiteering-says-bifa> [dostęp: 08.01.2022].
- Kulisch E. (2021). White House to ocean carriers: Take more ag exports... or else. <https://www.marinelog.com/news/message-to-ocean-carriers-act-on-u-s-agriculture-exports-or-face-fmc-action> [dostęp: 21.12.2021].
- Lind M., Lehmacher W., Hoffmann J., Jensen L., Notteboom T., Rydbergh T., Sand P., Haraldson S., White R., Becha H., Patrik Berglund P. (20-06-2021). How Time Slot Management Could Help Resolve Port Congestion. <https://www.maritime-executive.com/editorials/how-time-slot-management-could-help-resolve-port-congestion> [dostęp: 29.06.2021].
- Leonard M. (21-12-2020). Refusing US export cargo may violate Shipping Act, FMC warns in letter to carrier association. <https://www.supplychaindive.com/news/fmc-Federal-Maritime-Commission-letter-world-shipping-council-investigation-export/592526> [dostęp: 18.12.2021].
- Reuters (20-08-2021). Chinese ports choke over 'zero tolerance' COVID-19 policy <https://www.reuters.com/world/china/chinese-ports-choke-over-zero-tolerance-covid-19-policy-2021-08-17> [dostęp: 09.09.2021].
- ShipHub (2022). Top container ports in China 2021. <https://www.shiphub.co/top-container-ports-in-china-2021> [dostęp: 10.02.2022].
- Supply Chain Advisors (03-02-2022). World Container Index. <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> [dostęp: 10.02.2022].
- Tan W. (23-01-2022). No respite for China's stressed out supply chains as Covid-zero and new year holidays take a toll. <https://www.cnbc.com/2022/01/24/china-zero-covid-lockdowns-cny-holiday-impact-supply-chains-ports.html> [dostęp: 28.01.2022].

*dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW
Bydgoska Szkoła Wyższa
Polskie Towarzystwo Nautologiczne
e-mail: marek.grzybowski@bssc.pl*

Współcześnie odtworzone mapy przejścia ORP „Orzeł” z Tallinna do Rosyth w pracy inżynierskiej

WPROWADZENIE

Podchorąży czwartego roku studiów I stopnia na kierunku nawigacja w Akademii Marynarki Wojennej bosmanmat podchorąży Janusz Adrianek w ramach realizacji pracy inżynierskiej odtworzył historyczną mapę wojennego przejścia okrętu podwodnego ORP „Orzeł” z Tallina (Estonia) do Rosyth (Wielka Brytania). Praca pod tytułem „Projekt mapy nawigacyjnej przejścia okrętu podwodnego z Estonii do Wielkiej Brytanii” zawiera ręcznie wykonane dwie mapy na obszar Morza Bałtyckiego i cieśniny Sund. Wykonana i obroniona 4 lutego 2021 roku praca promuje wiedzę nautyczną, możliwości edukacyjne, a także umiejętności nawigacyjnej współczesnych polskich podchorążych studiujących w Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni. Celem pracy dyplomowej było opracowanie map przejścia z Estonii do Wielkiej Brytanii śladami okrętu podwodnego ORP „Orzeł” w warunkach współczesnych możliwości kartograficznych oraz historycznego odtworzenia ręcznego jej wykonania.

Artykuł ma na celu zobrazowanie współczesnych umiejętności i wiedzy nawigacyjnej aktualnie kształconych podchorążych, przyszłych oficerów Marynarki Wojennej RP. Artykuł składa się z 3 części oraz wprowadzenia, podsumowania oraz bibliografii. W części pierwszej przedstawiono historyczną mapę na przejście ORP „Orzeł” z Estonii do Wielkiej Brytanii wykonaną przez por. Mariana Mokrskiego. W części drugiej zobrazowano mapę narysowaną przez podchorążego Janusza Adrianaka, a część trzecia zawiera nominację pracy do nagrody im. Stanisława Alexandrowicza za pracę dyplomową z zakresu historii kartografii.

HISTORYCZNA MAPA PRZEJŚCIA ORP „ORZEŁ”

We wprowadzeniu do pracy pchor. Janusza Adrianaka napisał: „Od historycznego czynu przedarcia się okrętu podwodnego ORP „Orzeł” z Tallina do Rosyth minęło przeszło osiemdziesiąt lat. To wydarzenie wciąż jest symbolem kunsztu, odwagi oraz niezłomności polskich marynarzy. Mimo pozbawienia większości uzbrojenia oraz zapasów, a przede wszystkim profesjonalnych map nawigacyjnych, okręt zdołał patrolować Środkowy Bałtyk, by następnie niepostrzeżenie przedostać się do Wielkiej Brytanii. Na szczególną uwagę zasługuje postać porucznika Mariana Mokrskiego. Młody oficer na podstawie współrzędnych geograficznych ze Spisu Latarni (*Verzeichniss der Leuchtfeuer und Signalstellen*), tablic nawigacyjnych (*Nautische Tafeln*), a także dzięki znajomości Bałtyku oraz jego cieśnin, stworzył dwie mapy nawigacyjne od Skaw (Skagen w Danii) do Leningradu oraz dla Cieśnin Bałtyckich. Ponadto przygotował szkic nawigacyjny pomocny w przejściu przez Cieśninę Sund. Legenda o ucieczce „Orla”, choć wciąż żywa, nie została formalnie przeanalizowana pod względem specjalistycznej wiedzy z zakresu dziedzin nawigacji, kartografii oraz przede wszystkim planowania podróży”¹⁾.

Pod pojęciem historycznej mapy porucznika Mariana Mokrskiego kryją się w rzeczywistości trzy nakresy. Oprócz powszechnie znanej wykonanej, wg godła, w skali 1:500 000, Mapy Nr 1 Bałtyk i Cieśniny Duńskie (aktualnie nazywane Cieśniny Bałtyckie) oficer opracował także mapę Sundu i szkic przejścia Cieśnin Bałtyckich (Kattegat). Druga mapa została wykonana w większej podziałce, plan natomiast nie został naniesiony na siat-

kę kartograficzną²⁾. Fot. 1 przedstawia nawigatora wojennego nawigatora okrętu podwodnego ORP „Orzeł” porucznika Mariana Mokrskiego.

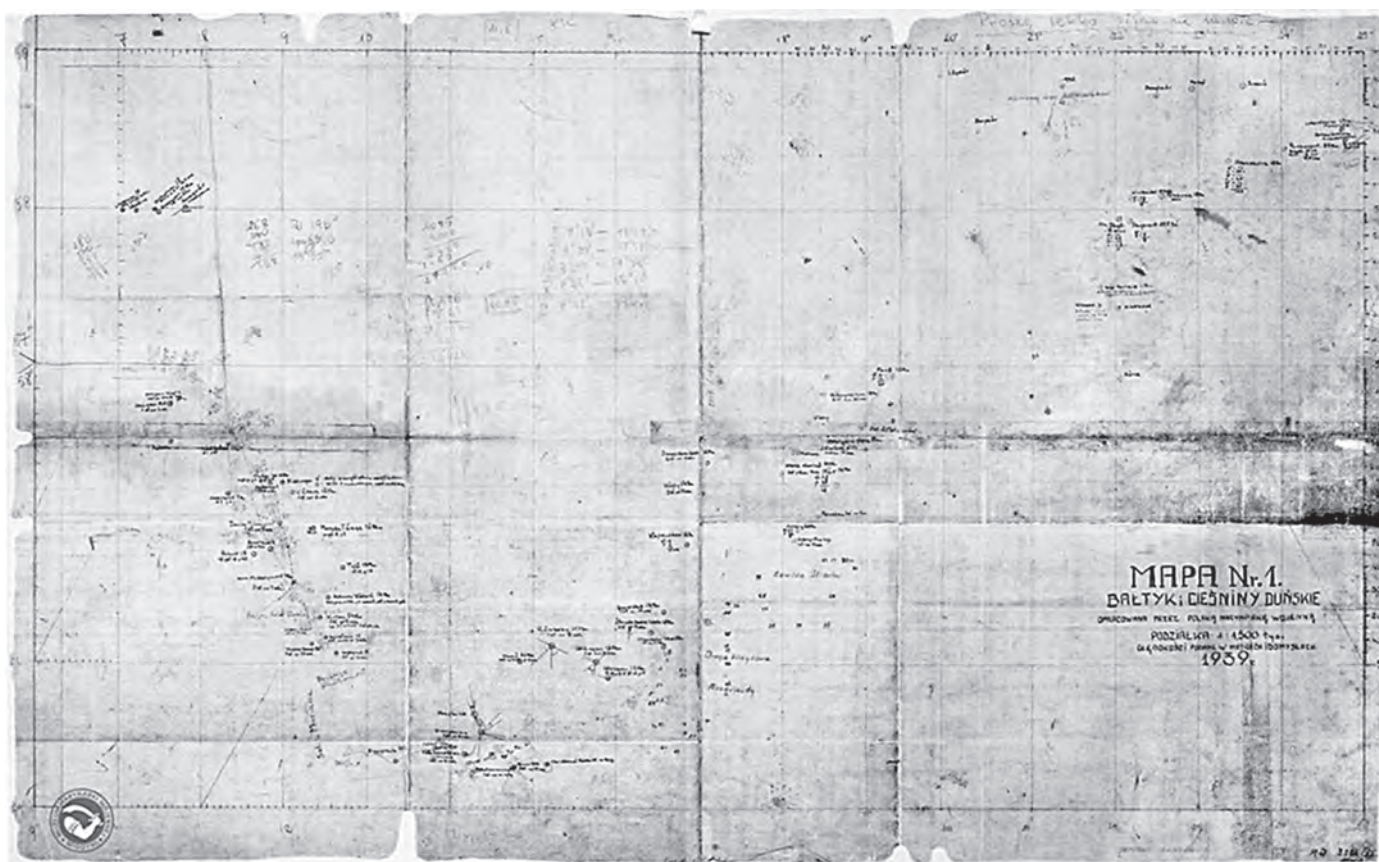


Fot. 1. Nawigator wojennego okrętu podwodnego ORP „Orzeł” por. Marian Mokrski. Źródło: Muzeum Marynarki Wojennej

Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami przez pchor. Janusza Adrianaka porucznik Marian Mokrski jako fundament do stworzenia swojej mapy wykorzystał zależność, stosowaną przez nawigatorów od dziesięcioleci, jednakże obecnie trudno jest ostatecznie ustalić jaką metodą posłużył się por. M. Mokrski. Nawigator „Orla” stworzył siatkę kartograficzną w odwzorowaniu Merkatora. Wykreślił boczną ramkę mapy, czyli jeden z południków ograniczających równoleżnik dolny południka 9° lub 25° i równoleżnika 55°. Równoleżnik 55° stał się tym samym tak zwanym równoleżnikiem konstrukcyjnym i podstawą do obliczenia pozostałych równoleżników. Na linii odpowiadającej równoleżnikowi konstrukcyjnemu odłożył odcinki, które w danej skali odpowiadały oczekiwanej różnicy długości geograficznej. Z przeprowadzonych badań długość tych odcinków określono na 5,5 cm. Z początku odcinka wykreślił prostą, o nachyleniu względem początkowego o tej samej mierze, co stopień równoleżnika konstrukcyjnego (55°). Z końców odcinków odłożonych na równoleżniku konstrukcyjnym skonstruował prostopadłe, które w przecięciach z uprzednio narysowaną prostą utworzyły odcinki, będącymi nowymi różnicami szerokości. Stworzone w ten sposób odcinki przerysował na arkusz. Kolejnym krokiem było opisanie równoleżników i południków oraz stworzenie podziałki na ramce

¹⁾ Adrianek J., *Projekt mapy nawigacyjnej przejścia okrętu podwodnego z Estonii do Wielkiej Brytanii*, Praca dyplomowa inżynierska, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia. 2021, s. 5.

²⁾ Tamże, s. 39.



Fot. 2. Mapa wykonana przez por. Mariana Mokrskiego. Źródło: Muzeum Marynarki Wojennej

mapy. Proces ten mógł nastąpić dwojako. Pierwszym sposobem jest podzielenie odcinka jednego stopnia szerokości i długości geograficznej na minutowe. Jako drugi, można do powstałego na początku wzoru narysować prostopadłą, a następnie, podobnie jak w pierwszym przypadku, podzielić wszystkie odcinki na minutowe. Kolejno łukami na nowopowstałej prostopadłej trzeba zaznaczyć odległości. Metoda ta uwzględnia zmiany odległości między równoleżnikami. Choć ten sposób jest bardziej dokładny, to należy zauważyć jego pracochłonność³⁾.

Następnie por. M. Mokrski naniósł na siatkę kartograficzną znaki nawigacyjne oraz opracował godło mapy. Powstałe odwzorowanie było równokątne. Zachowuje równość kątów w rzeczywistości jak i na mapie. Dzięki temu można w danej skali mierzyć odległości, odczytywać współrzędne punktu na mapie oraz nanosić punkty na podstawie współrzędnych, wykreślać i odczytywać kierunki, a tym samym linie pozycyjne⁴⁾. Fot. 2 przedstawia oryginał zachowanej mapy wykonanej przez por. Mariana Mokrskiego, który znajduje się w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni posiada dokładną elektroniczną kopię tej mapy. Fot. 3 obrazuje szkic przejścia przez cieśninę Sund wykonany przez por. M. Mokrskiego.

Pchor. J. Adrianek stwierdza w swojej pracy, że por. M. Mokrski operował na stosunkowo małych różnicach szerokości geograficznej, więc mógł uznać, że tworzenie nowej podziałki do każdego stopnia nie jest konieczne. Następnym krokiem było prawdopodobnie poszukiwanie i nanoszenie znaków nawigacyjnych oraz opracowanie godła mapy. Powstałe odwzorowanie jest równokątne. Zachowuje równość kątów w rzeczywistości tak jak na mapie. Dzięki temu można w danej skali mierzyć odległości, odczytywać

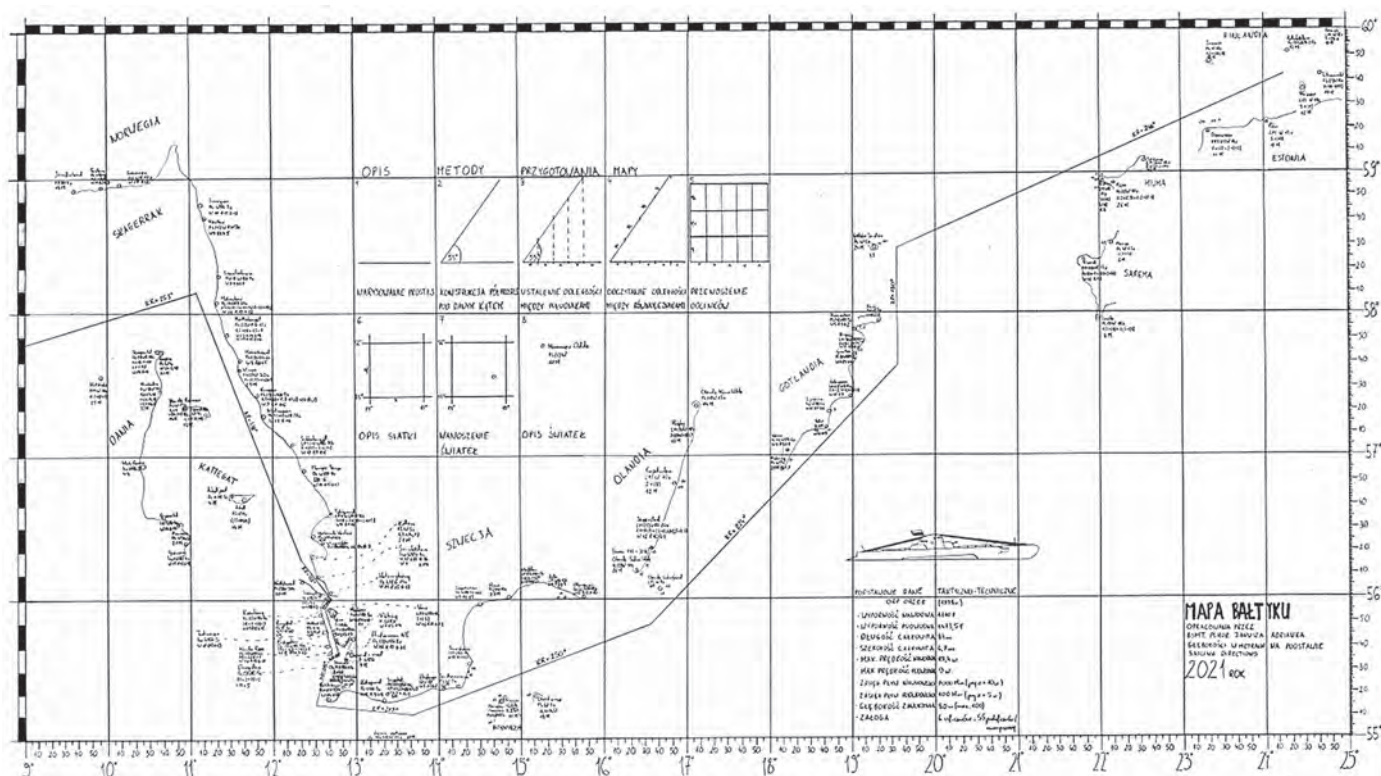


Fot. 3. Szkic przejścia przez cieśninę Sund wykonany przez por. M. Mokrskiego⁵⁾

³⁾ Dane dotyczące opisu mapy por. M. Mokrskiego pochodzą z rozdziału II pracy pchor. J. Adrianeka *Projekt mapy nawigacyjnej przejścia okrętu podwodnego z Estonii do Wielkiej Brytanii*, Praca dyplomowa inżynierska, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia. 2021.

⁴⁾ Tamże, s. 46.

⁵⁾ Fotografia zaczerpnięta ze strony internetowej: <https://okruchyhistorii.blogspot.com/2015/07/orp-orze-zaginiona-legenda.html> [dostęp: 03.07.2022 rok].



Fot. 4. Mapa wykonana przez pchor. Janusza Adrianaka. Źródło: opracowanie J. Adrianek

współrzędne punktów na mapie oraz nanosić punkty na podstawie współrzędnych, wykreślać i odczytywać kierunki, a tym samym linie pozycyjne. Należy jednak pamiętać, że odległości między równoleżnikami zwiększają się im dalej od równika, w związku z tym dokładność mapy spada w kierunku północnym.

MAPA PODCHORAŻEGO JANUSZA ADRIANKA

Do konstrukcji siatki kartograficznej pchor. J. Adrianek przyjął odległość pomiędzy południkami wynoszącą 5,4 cm. Tę wartość wybrano z racji dużej korzyści przy opracowywaniu podziałki na ramce mapy. Jeden stopień odpowiada 5,4 cm, czyli 10' to 0,9 cm. Dzięki tej równej wartości mapa jest wierniej odwzorowana na całym obszarze i uniknięto przemieszczeń powszechnie występujących na mapie z ORP „Orzeł”. Następnie zgodnie z historycznym sposobem skonstruowano równoleżniki. Odległość między równoleżnikami wynosi od 9,2 cm między 55° a 56° i rośnie do 9,4 cm między 59° a 60°. Różnica jest zatem nieznaczna. Podziałka między równoleżnikami pozwala na określenie pozycji z dokładnością do 1', natomiast między południkami do 5'. W związku z tym długości geograficzne należy interpolować. W ten sposób uzyskano taką samą dokładność jak na mapie z 1939 roku. W przeciwieństwie do historycznego odwzorowania opracowano pełną podziałkę na południowej i wschodniej ramce, natomiast na północnej i zachodniej ramce naniesiono znaczniki symbolizujące 10 mil morskich, co stanowi ułatwienie przy mierzeniu przybliżonej długości trasy. Poza ramkę na odległość 1 cm wysunięto znaczniki stopni długości i szerokości geograficznej, na 0,5 cm znaczniki co 10', na 0,3 cm znaczniki 5' długości, a na 0,2 cm znaczniki 1' szerokości. Cała siatka kartograficzna została skonstruowana na arkuszu o wymiarach 100 cm na 70 cm, co w przybliżeniu odpowiada temu, który miał do dyspozycji porucznik Marian Mokwski. Wy-miary te zostały pomniejszone w wyniku konieczności wszycia mapy w oprawę pracy dyplomowej. Pole mapy wynosi 86,4 cm na 46,5 cm, a całkowity

rozmiar z podziałką i jej opisem to 89,9 cm na 49,8 cm. W prawym dolnym rogu znajduje się godło mapy. Podpisany został autorem, informacja o głębokościach oraz rok stworzenia szkicu. Po lewej stronie godła dodano rysunek okrętu pod-wodnego ORP „Orzeł” z 1938 roku wraz z danymi technicznymi. W centralnej części arkusza umieszczono schematyczny rysunek sposobu konstrukcji siatki kartograficznej. Mapa została wykonana w całości ręcznie, wyłącznie przy użyciu dwóch trójkątów nawigacyjnych, linijki o długości 50 cm, przenośnika oraz ołówków różnych twardości⁶⁾.

Światła nawigacyjne pchor. J. Adrianek wybrał z trzech tomów *Spisów światel i sygnałów nawigacyjnych* BHMW. W przeciwieństwie do odwzorowania z 1939 roku zrezygnowano z wyrysowywania na mapie sektorów świecenia. Wybrane sektory świecenia zostały opisane w stworzonej dodatkowo w tym celu tabeli zamieszczonej w pracy. Na Mapie Bałtyku zaimplementowano ponad 90 światel nawigacyjnych, co stanowi o około 20 więcej niż na mapie historycznej. Część z nich jest powielona, z niektórych zrezygnowano, kilka już nie występuje, a w ich miejsce powstały liczne nowe. W stworzonej mapie wybrano światła o możliwie dużym zasięgu oraz te, które charakterystycznie zmieniały prawdopodobną linię brzegu wyznaczoną przez podstawowe latarnie. Po odnalezieniu odpowiedniego światła nawigacyjnego pchor. J. Adrianek naniósł je na mapę zgodnie ze sposobem, który stosuje się na tradycyjnej, profesjonalnej mapie nawigacyjnej. Pozycję danego światła nawigacyjnego zaznaczono symbolem kropki w okręgu, tak samo jak na oryginalnej mapie nawigacyjnej autorstwa por. M. Mokrskiego. Opisu jednak dokonywano zgodnie ze współcześnie obowiązującym wzorem w *Spisach światel i sygnałów nawigacyjnych* BHMW. Jako pierwsza podana jest nazwa światła, kolejno skrót dotyczący charakteru światła, następnie jego czas trwania w sekundach, dalej jego dokładny opis świecenia, a na końcu nominalny zasięg światła w milach morskich. Oprócz latarni morskich czy staw naniesiono także farmy wiatrowe, światła

⁶⁾ Dane dotyczące opisu mapy pchor. J. Adrianaka pochodzą z rozdziału 3 pracy *Projekt mapy nawigacyjnej przejścia okrętu podwodnego z Estonii do Wielkiej Brytanii*, Praca dyplomowa inżynierska, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia. 2021, s. 53-54.

na konstrukcjach takie jak budynki, wieże czy kominy, światła na molach i pirsach portów, lądowisk i platform czy miejsc oznaczających niebezpieczeństwo. Naniesione światła oraz pogładowa mapa dostępna na okładce każdego wydania Spisów świateł i sygnałów nawigacyjnych pozwoliły na naszkicowanie linii brzegowej obszarów wzdłuż przejścia okrętu. Tą samą metodą posłużył się także na swojej mapie por. M. Mokrzycki⁷⁾. Mapa Bałtyku wykonana przez pchor. J. Adrianę została zobrazowana na fot. 4.

Pchor. J. Adrianę przy wykonaniu mapy cieśniny Sund posłużył się tą samą metodą, jak została opisana powyżej. Jako odległość między południkami przyjął 5 cm, a równoleżnikami - 8,6 cm. Wymiary pola mapy to 20 cm na 51,6 cm. Cała mapa z podziałką i jej opisem ma 23 cm na 54,1 cm. Zastosowana siatka jest specyficzna - od 55° 19' do 56° 29' szerokości geograficznej północnej oraz od 12° 40' do 13° 00' długości geograficznej wschodniej. Podziałka pozwala na określenie pozycji do 1' zarówno przy określaniu szerokości, jak i długości, pozwalając dodatkowo na interpolację części dziesiątych minuty. Należy zwrócić uwagę, że między kolejnymi równoleżnikami podano odległości w minutach. Po 59° 01' następuje jedna dodatkowa minuta - należy samodzielnie dokonać obliczenia, za- miast określić pozycję bezpośrednio z ramki. Umożliwia to jednak szybkie przeliczenie długości odcinka trasy, co w przypadku przejścia przez cieśninę Sund jest najważniejsze. Na mapę podchorąży naniósł 50 świateł oraz nakres przejścia okrętu przez Cieśninę Sund. W lewym górnym rogu umieszczone zostało godło mapy, analogicznie do umieszczonego na Mapie Bałtyku. Wykonanie Mapy Sundu osobno okazało się bardzo korzystne mając na uwadze większą dokładność, precyzyjne wyznaczenie kursy oraz zapewniono możliwość ciągłego ustalania pozycji dzięki licznym znakom nawigacyjnym w bliskiej odległości⁸⁾.

Mapa cieśniny Sund pod nazwą *Mapa Sundu* wykonana przez pchor. J. Adrianę została przedstawiona na fot. 5.

Na podstawie wyliczonej drogi do przebycia, wyznaczonej na podstawie nakresu wykonanego na mapie nawigacyjnej, wynoszącej około 1 300 mil morskich oraz znanej prędkości okrętu, wyliczone zostało dotarcie na wody terytorialne Wielkiej Brytanii w przeciągu około 5,5 dni.

Praca inżynierska pchor. J. Adrianę została napisana pod kierunkiem kontradmirała w st. spocz. dr. inż. Czesława Dyrca, a jej recenzentem był prof. dr hab. inż. Andrzej Felski. Komisja egzaminacyjna kierowana przez prodziekana Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego kmdr. por. dr. inż. Piotra Bekiera, przed którą bronił swoją pracę pchor. J. Adrianę zakwalifikowała pracę do konkursu o najlepszą pracę inżynierską obronioną na WNIUO w roku akademickim 2020/2021.

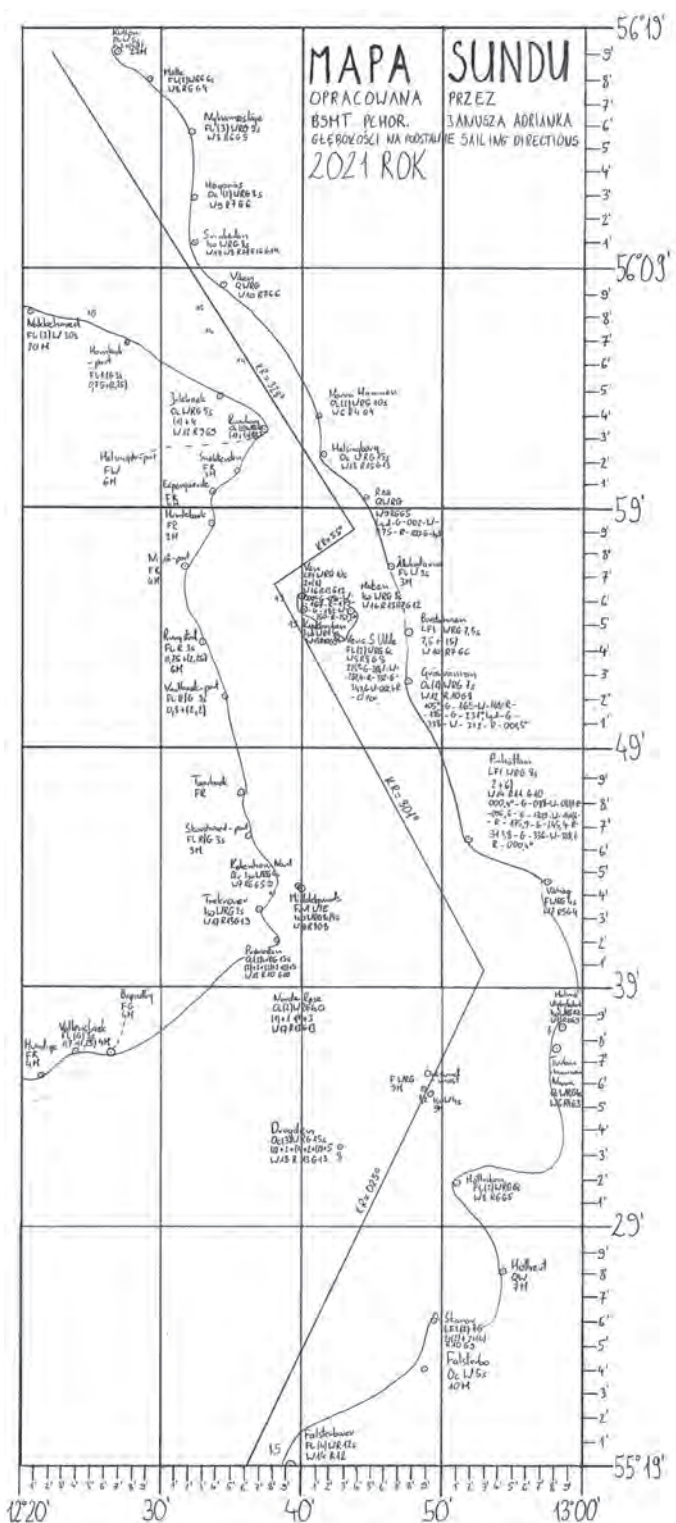
Celem pracy dyplomowej inżynierskiej bsm. pchor. Janusza Adrianę było opracowanie map przejścia z Estonii do Wielkiej Brytanii śladami ORP „Orzeł” w warunkach współczesnych możliwości kartograficznych oraz z założeniem ręcznego wykonania map, tak jak zostało to wykonane w 1939 roku. Podczas wykonywania pracy podchorąży wykorzystał współczesne publikacje nautyczne zawierające dane dotyczące pozycji i charakterystyk świateł nawigacyjnych. Na fot. 6 przedstawiony został bosmanmat pchor. J. Adrianę ze swoją mapą.

NOMINACJA PRACY PODCHORĄŻEGO JANUSZA ADRIANKA

Praca dyplomowa bsm. pchor. Janusza Adrianę została zgłoszona również do nagrody im. Stanisława Alexandrowicza za prace dyplomowe z zakresu historii kartografii. W opinii opiekuna dyplomanta kontradmirała dr. inż. Czesława Dyrca zostało zapisane:

⁷⁾ Tamże, s. 54-55.

⁸⁾ Tamże, s. 56.



Fot. 5. Mapa Sundu wykonana przez pchor. Janusza Adrianę.

Źródło: opracowanie J. Adrianę

„Praca dyplomowa (inżynierska) zatytułowana „Projekt mapy nawigacyjnej przejścia okrętu podwodnego z Estonii do Wielkiej Brytanii” została napisana przez podchorążego Janusza Adrianę na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej w Katedrze Nawigacji i Hydrografii Morskiej w roku akademickim 2020/2021. Podchorąży Janusz Adrianę jest studentem kierunku nawigacja na czwartym roku studiów. Celem pracy było opracowanie map przejścia z Estonii do Wielkiej Brytanii śladami



Fot. 6. Bosmanmat pchor. Janusz Adrianek ze swoją mapą
(fot. M. Szymkowiak)

okrętu podwodnego ORP „Orzeł” w warunkach współczesnych możliwości kartograficznych oraz historycznego odtworzenia ręcznego ich wykonania. W ocenie opiekuna wykonana i obroniona praca inżynierska jest wyjątkowo ciekawym i oryginalnym opracowaniem, które w obecnych czasach promuje współczesną wiedzę nawigacyjną opartą na zdobytych podczas studiów podstawach kartografii morskiej. Praca obejmuje opracowanie teoretyczne i odręczne narysowanie map Morza Bałtyckiego i cieśniny Sund, będących wykonaniem we aktualnych realiach map wojennego i bohaterskiego przejścia okrętu podwodnego ORP „Orzeł” z Estonii do Wielkiej Brytanii, wykorzystując mapy narysowane przez nawigatora okrętu porucznika Mariana Mokrskiego. Podchorąży Janusz Adrianek wykazał się wyjątkową docieklivością oraz rzetelnością przeprowadzonych badań. Jako student charakteryzuje się szerokimi horyzontami zainteresowań zdobywania wiedzy. Wyjątkowo aktywnie i oddanie pracuje w naukowym kole meteorologiczno-oceanograficznym METOC, gdzie w Studenckim Biuletynie METOC publikuje swoje pierwsze artykuły naukowe. Uzyskuje bardzo wysokie oceny w nauce.

Praca Janusza Adrianka oceniona została przez promotora na ocenę bardzo dobry, potwierdzoną w recenzji pracy przez prof. dr. hab. inż. Andrzeja Felskiego. Ocena z obrony pracy była również

bardzo dobra. Stwierdzam wyjątkowy i oryginalny charakter pracy podchorążego inż. Janusza Adrianka mieszczący się w zakresie prac z kartografii morskiej”.

Zespół Historii Kartografii przy Instytucie Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk wyróżnił pracę dyplomem Przewodniczącego Zespołu Historii Kartografii przy IHN PAN dr. hab. Radosława Skryckiego, prof. US (Uniwersytetu Szczecińskiego) za opiekę naukową nad uczestnikiem konkursu.

Po raz pierwszy praca podchorążego Akademii Marynarki Wojennej została nominowana do konkursu im. prof. Stanisława Alexandrowicza na pracę dyplomową z zakresu historii kartografii i należy w tym miejscu zauważyć obecność podchorążego i jego pracy w tym wydarzeniu. Pracy ciekawej i w pewnym sensie odkrywczej, obrazującej zainteresowanie wykonawcy problematyką nawigacji okrętu podwodnego.

PODSUMOWANIE

Po ponad osiemdziesięciu latach od legendarnej ucieczki okrętu podwodnego ORP „Orzeł” z Tallina i przejścia do Rosyth wykonana została mapa nawigacyjna tego historycznego przejścia podobnie jak w tamtym wojennym czasie. Ręczne wykonanie mapy, wyliczenie danych do jej wykreślenia oraz wykorzystanie podczas tego zadania podobnych, lecz współczesnych pomocy nawigacyjnych, okazało się możliwe. Należy podkreślić, iż mapa została wykonana przez podchorążego czwartego roku studiów w Akademii Marynarki Wojennej, jeszcze bez okrętowego doświadczenia przyszłego oficera. Jest to świadectwem dobrego przygotowania specjalistycznego i oczywiście zainteresowania postawionym zadaniem do rozwiązania. Pisząc ten artykuł przekazana została informacja, że bosman pchor. mgr inż. Janusz Adrianek swoją oficerską służbę rozpocznie na współczesnym okręcie podwodnym ORP „Orzeł”.

BIBLIOGRAFIA

1. Adrianek J., *Projekt mapy nawigacyjnej przejścia okrętu podwodnego z Estonii do Wielkiej Brytanii*, Praca dyplomowa inżynierska, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia. 2021.
2. *Mapa Bałtyku*. Opracowana przez podchorążego Janusza Adrianka, 2021 rok.
3. *Mapa Nr 1 Bałtyk i Cieśniny Duńskie*. Opracowana przez Polską Marynarkę Wojenną, 1939 rok.
4. *Szkic przejścia przez cieśninę Sund wykonany przez por. M. Mokrskiego*, <https://okruchyhistorii.blogspot.com/2015/07/orp-orze-zaginiona-legenda.html> [dostęp: 03.07.2022].

ABSTRACT

Contemporary reconstructed charts of the passage of ORP “Orzeł” from Tallinn to Rosyth in engineering work

Midshipman Janusz Adrianek of the fourth year of first-degree studies of navigation at the Polish Naval Academy as part of his engineering thesis, recreated the historical chart of the transit of the Polish submarine ORP “Orzeł” from Tallinn (Estonia) to Rosyth (Great Britain) during the World War II. The work entitled “Project of a navigational chart of the submarine’s passage from Estonia to Great Britain” contains two handmade charts for the area of the Baltic Sea and the Øresund Strait. Completed and

defended on February 4, 2021, the work promotes modern navigational knowledge and educational opportunities, as well as navigational skills of contemporary Polish midshipmen of the Polish Naval Academy in Gdynia. The aim of the diploma thesis was to develop chart of the passage from Estonia to Great Britain in the footsteps of the ORP “Orzeł” submarine in the conditions of modern cartographic possibilities and historical reconstruction of its manual production.

Andrzej Groth

Plan budowy przystani dla rybaków i żaglowców towarowych w okolicy Rewy z końca lat osiemdziesiątych XIX wieku

W zasobach Archiwum Państwowego w Gdańsku, w dziale Rejencja Gdańska przechowywane są materiały z lat 1889 – 1890 dotyczące budowy portu i kotwiczowiska nad Zatoką Rewską w rejonie Mostowych Błot¹⁾.

Z inicjatywą budowy portu nad Zatoką Rewską wystąpił kupiec gdański, właściciel wsi Mosty Wirtschaft. W piśmie z 8 sierpnia 1889 r. skierowanym do Rejencji Gdańskiej stwierdził: Błota Mostowe (w tym część będąca jego własnością, licząca około 200 ha) obfitują w znaczne pokłady torfu, eksploatowane wcześniej przez klasztor oliwski. Pokłady te sięgają do 6 metrów głębokości, aktualnie wybierana jest ich warstwa górna do 2 metrów. W latach osiemdziesiątych XIX stulecia wydobywano tu rocznie około 2400 metrów³ tego surowca, osiągając w Gdańsku za 1 metr³ 20 marek. Eksploatacja torfu corocznie rozpoczynała się w miesiącu kwietniu i trwała do końca sierpnia. Torf po wysuszeniu zazwyczaj z początkiem sierpnia do zamarznięcia Zatoki Puckiej wywożono głównie do Gdańska oraz miejscowości na Półwyspie Helskim. Duże ilości torfu trudno było przewozić wozami przez podmokły teren, wobec czego spławiano go kanałem odwodniającym Mostowe Błota do brzegu morza i tam ładowano na skutki. W dalszej części pisma właściciel Mostów proponował, by w prowadzonych aktualnie w południowej części Mostowych Błot pracach melioracyjnych uwzględniono budowę kanału żeglownego wpadającego do morza o minimalnej głębokości 2 metrów. Kanał ten przy ujściu do morza byłby zaopatrzony w ścianki szczelne prowadzącymi w głąb Zatoki, zabezpieczające go przed zapiaszczeniem i ułatwiające sprawny odpływ wody. Autor pisma uważał, że kanał ten mógłby także być wykorzystywany jako miejsce załadunku i kotwiczowisko dla rewskich skut²⁾.

Warto przypomnieć, że skutki rewskie były jednostkami jednonaszowymi o średniej długości 11-14 metrów, szerokości 4-5 metrów, pojemności 30-50 ton, płaskodennymi, nie posiadającymi pokładu, z kabiną dla szypa na rufie. Załoga jednej skutki składała się zazwyczaj z 3 osób. Budowano je z drewna dębowego. Miejscem ich postoju były wody południowej części Zatoki Puckiej, w pobliżu wsi Rewy – Beka. Kotwiczono je opodal brzegu i dopływano do nich łodziami³⁾.

Prezydent Rejencji propozycję Wirtschafta przekazał do zaopiniowania E. Kummerowi – królewskiemu inspektorowi budowy portów (Königliche Hafenbau Inspektor).

Projekt właściciela Mostów poparli rewscy armatorzy. W piśmie skierowanym do Rejencji Gdańskiej, zredagowanym przez sołtysa Rewy i podpisanym przez 13 właścicieli skut stwierdzali, że zimą kotwiczą swe jednostki w pobliżu ujścia rzeki Redy i gdy ruszają lody Zatoki często ulegają one uszkodzeniu, powodując znaczne straty. Z tego powodu część skut zimuje w Nowym Porcie, co naraża ich właścicieli na koszty związane z oddaleniem skut od rodzinnych domostw i koniecznością ich nadzoru. Znaczne straty przynoszą im również wiejące tu – zwłaszcza wczesną wiosną i jesienią – sztormy z kierunku północno – wschodniego. Tylko w okresie ostatnich 16 lat z powodu sztormu i naporu lodu zatonięło i uszkodzonych zostało ponad 10 skut. Autorzy pisma podkreślali, że budowa proponowanego przez właściciela Mostów portu i kotwiczowiska na – jak określali „Brück – Torfkanal” (mostowym kanałem torfowym) jest konieczna

i uzasadniona. Ma on ujście do Zatoki – argumentowali sygnatariusze pisma – i jest na tyle szeroki, że z łatwością będą mogły minąć się na nim dwie skutki zaś właściciel Mostów w związku z zimowaniem na kanale i w porcie skut nie poniesie strat, gdyż zimą i wczesną wiosną nie kopie się torfu i w tym okresie port i kanał nie będzie wykorzystywany do wywozu tego surowca. Armatorzy rewscy podkreślali także, że nie są w stanie ponieść koszty budowy portu i kotwiczowiska z własnych środków i są pełni nadziei, że Rejencja spełni ich potrzeby i doprowadzi realizacji tak potrzebnej im inwestycji⁴⁾.

W październiku 1899 r. królewski inspektor budowy portów E. Kummer opracował obszerną informację dotyczącą budowy – jak to określił – małego portu w miejscowości Mosty w Zatoce Rewskiej (in der Rewaer Bucht).

Mostowe Błota – stwierdził E. Kummer zasobne są w znaczne pokłady torfu. Część ich, licząca około 200 ha wchodzi w skład dóbr Mosty. Pokłady torfu sięgają tu do 6 metrów głębokości, ale eksploatowana jest tylko ich górna warstwa – do 2 metrów. Właścicielem dóbr Mosty jest gdański kupiec Wirtschaft. Kopanie torfu rozpoczyna się każdego roku w miesiącu kwietniu i trwa do końca czerwca. Z początkiem sierpnia, gdy torf jest już wysuszony wysła się go drogą morską do Gdańska i miejscowości położonych na Półwyspie Helskim dużymi łodziami rybackimi oraz skutkami zwanymi tu „Tolkmiter Lomen”, które kotwiczą w Zatoce Rewskiej między miejscowościami Rewą a Beką, możliwie blisko brzegu morskiego, w pobliżu ujścia kanału odwodniającego Mostowe Błota. Załadunek torfu oraz jego transport znacznie utrudniają, zwłaszcza jesienią silne sztormy z kierunku północnego i północno – wschodniego. Utrudnienia te były powodem podjęcia przez właściciela Mostów decyzji o wybudowaniu u ujścia płynącego z kierunku południowego na północ rowu odwodniającego Mostowe Błota małego portu. Proponował on lewy brzeg owego rowu (kanału) przedłużyć 75 – metrową ścianką szczelną w głąb Zatoki, prawy zaś brzeg 5-6 metrową ścianką szczelną. Ułatwi to – według pomysłu Wirtschafta – sprawny odpływ wody z kanału, ochroni go przed zapiaszczeniem, sztormami i naporem lodu. Następną czynnością byłoby pogłębienie tego kanału minimum do 2 metrów.

Koszt tego przedsięwzięcia właściciel Mostów oszacował na 6000 marek, w tym:

1. Za 375 sosnowych pali (wpustów) o długości 3 metrów, pióra wiążące i złącza na wpusty – na 2625 marek
2. Kantówki (krawędziaki) wiążące górę ścianki – na 1680 marek
3. Materiał na opaskę wiążącą – na 225 marek
4. Pozostały materiał – na 1050 marek

Inwestycja ta – informował E. Kummer – według pomysłodawcy budowy portu Wirtschafta pozwoli na sprawny wywóz torfu i innych towarów skutkami (których w Rewie i Mechelinkach jest około 20) i łodziami do Gdańska i na Hel, zwłaszcza wobec pogłębienia do 3 metrów w 1888 r. za środki państwowe przejścia (zwanego Depką) z Zatoki Puckiej do Zatoki Gdańskiej.

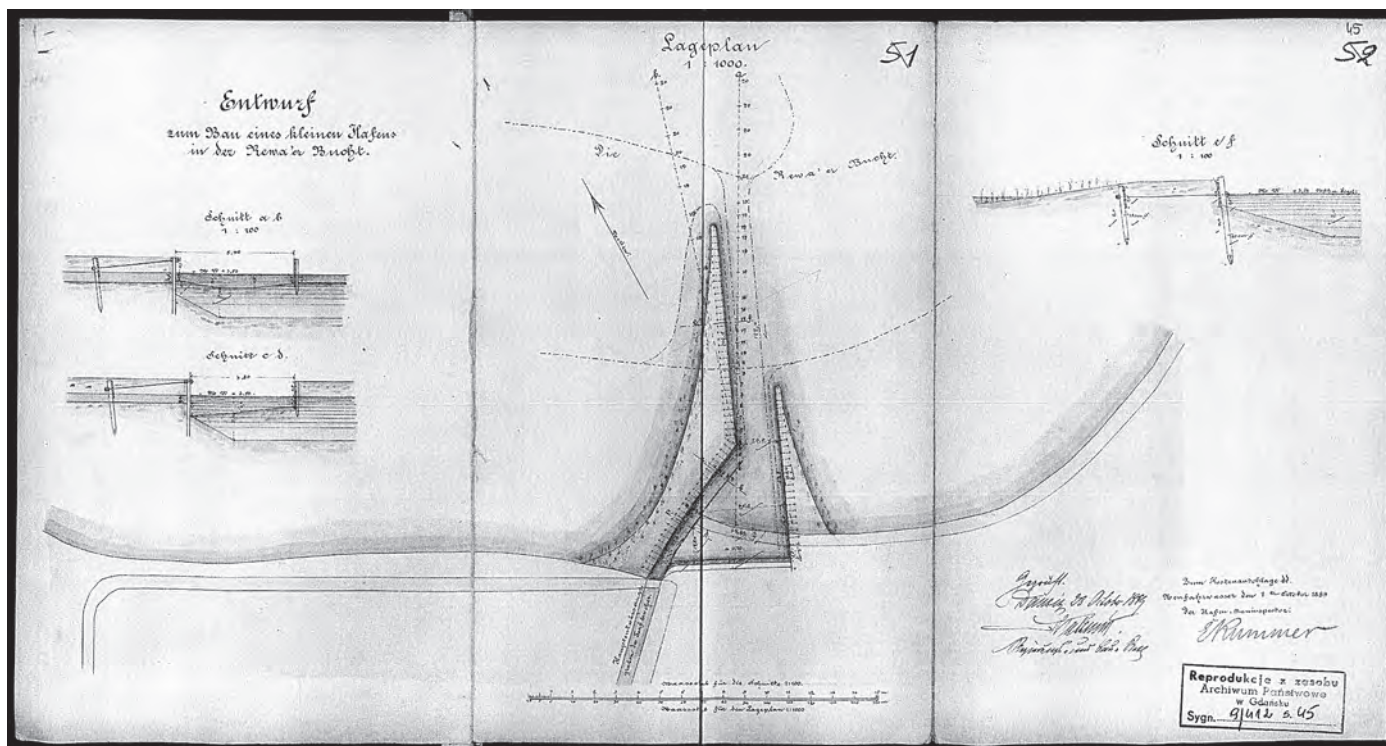
Właściciel Mostów nie był jednak w stanie sam sfinansować budowę portu i związane z tym prace pogłębiarskie. Konieczna w jego ocenie jest dotacja rządowa.

¹⁾ Archiwum Państwowe Gdańsk, Rejencja Gdańska, 9/412, (cyt. dalej APGd. 9/412).

²⁾ Tamże, s. 1-2.

³⁾ A. Ropelewski, Wieś rybacka Rewa, Gdańsk 1962, s. 45-46.

⁴⁾ APGd. 9/412, s. 5-11.



Rys. 1. Projekt budowy małego portu nad Zatoką Rewską, autor E. Kummer, królewski inspektor budowy portów

Do przedłożonej propozycji Wirtschaft załączył rysunek techniczny przyszłego portu.

Inspektor Kummer uzupełnił te informacje kreśląc własny projekt inwestycji (zob. rys.1).

Według jego projektu lewy brzeg kanału należy przedłużyć 85 metrów ścianką szczelną w głąb Zatoki, załamaną w pewnej odległości od linii brzegowej, druga ścianka w odległości od pierwszej o 20 metrów powinna mieć 5-6 metrów długości. Owo załamanie – według projektodawcy – chronić miało port przed wiatrami z kierunku północnego powodujących tzw. cofkę utrudniającą odpływ wody z kanału. Utworzą one w ten sposób powierzchnię portową w kształcie trapezu o powierzchni około 20 arów. Niezbędną głębokość – 2 metry – osiągnie się częściowo pogłębiając brzeg morski oraz tor kanału o szerokości 10 metrów prowadzący z morza do portu.

Na końcu ścianek uszczelniających dla ich ochrony Kummer proponował zbudować tzw. Packwerk (przyczółki z faszyny i kamieni (zob. rys. 2).

Używane do transportu torfu i innych towarów skutki (określane przez inspektora jako Lumen) mają według niego 12-15 metrów długości i 4-5 metrów szerokości, co daje możliwość zimowania w projektowanym porcie 20 skut oraz pozostawienie wolnego toru wodnego, a także jednoczesnego cumowania i załadunku 10-12 jednostek⁵⁾.

Do omawianego projektu technicznego inspektor budowy portów dołączył kosztorys budowy portu. Przedstawiał się on następująco:

- koszty budowy portowych – 9500 marek
- koszty prac pogłębiarskich (tym transport z Nowego Portu i praca pogłębiarki parowej „Spinne”) – 6500 marek
- suma zadeklarowana przez Wirtschafta – 6000 marek

Łącznie E. Kummer oszacował koszty budowy portu na kwotę 22000 marek.

Ponieważ właściciel Mostów zadeklarował, że poniesie połowę kosztów budowy powinien on – twierdził inspektor – uiścić pozo-

stałe 5000 marek. On, tzn. właściciel Mostów powinien ponosić także koszty utrzymania portu⁶⁾.

Równocześnie E. Kummer opracował projekt umowy zawierający warunki, które obowiązywać miały w związku z budową portu i jego eksploatacją w przyszłości („Besondere Vertragsbedingungen”).

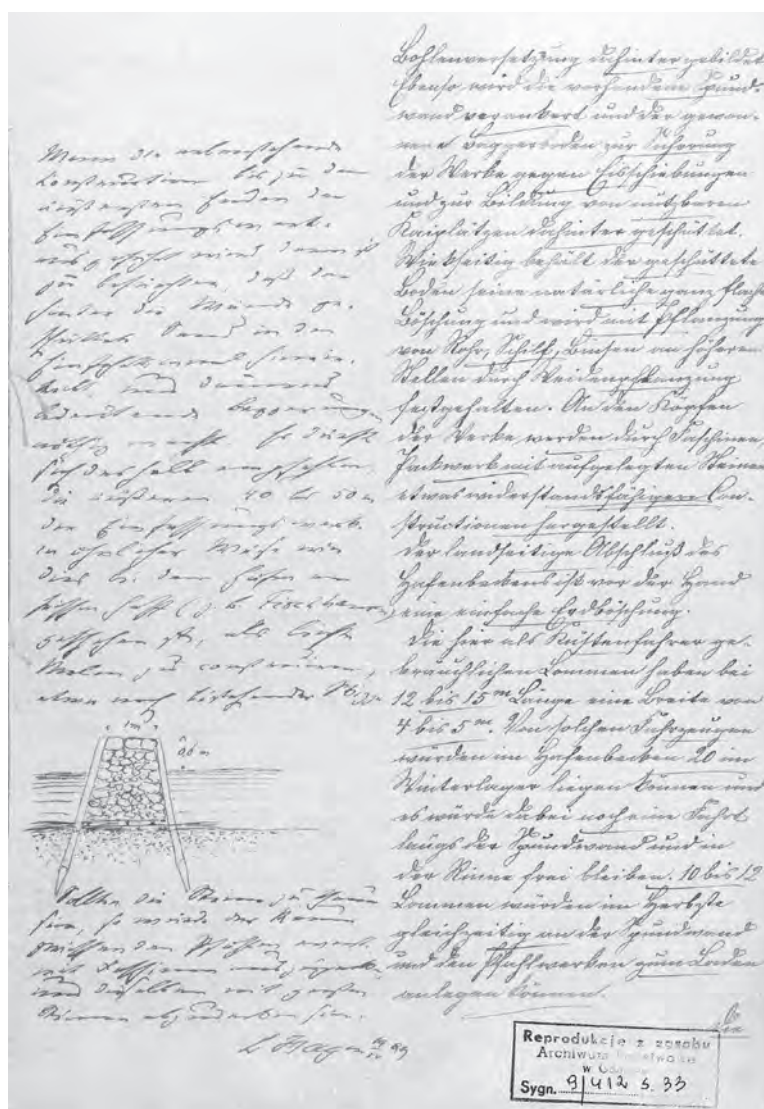
Umowa zawierała następujące warunki:

1. Nadzór nad budową portu i związanymi z tym wydatkami sprawować będzie E. Kummer inspektor budowy portów z Nowego Portu. Na wydatki te składa się suma zadeklarowana przez właściciela Mostów w wysokości 6000 marek oraz koszty zadeklarowanej przez niego robocizny.
2. Wirtschaft sfinansuje następujące prace: sprowadzenie pogłębiarki z Nowego Portu na miejsce budowy portu i jej odtransportowanie, prace pogłębiarskie i wywóz urobku. Ponadto umowa zobowiązywała go do dopłaty do dziennej stawki robotników zatrudnionych przy budowie portu (od 50 groszy do 1 marki dziennie dla 1 osoby), także do utrzymania mistrza portowego w czasie jego pobytu na budowie.
3. Wybudowany port nie będzie eksploatowany wyłącznie przez Wirtschafta, lecz obsługiwać ma on także transport publiczny (öffentliche Verkehr). Port służyć będzie do wywozu torfu nie tylko z części Mostowych Błot będącej własnością gdańskiego kupca, ale także z części Błot należących do landratu puckiego. Wpływy z tego ostatniego będą należały do Wirtschafta.
4. Koszty utrzymania portu poniesie właściciel Mostów i jego spadkobiercy. Winno to być zagwarantowane odpowiednim wpisem do ksiąg gruntowych Mostów. Kupiec Wirtschaft i jego ewentualni następcy szczególnie powinni dbać o odpowiednią głębokość portu i toru wodnego oraz ponosić koszty prac pogłębiarskich. Kontrolować to miały odpowiednie władze państwowe. W wypadku naruszenia warunków umowy zostanie ona anulowana, zaś właściciel Mostów czy jego następcy stracą wszelkie prawa do portu⁷⁾.

⁵⁾ Tamże, s. 32.

⁶⁾ Tamże, s. 36, 44.

⁷⁾ Tamże, s. 81-84.



Rys. 2. Przyczółki z faszyzny i kamieni

Wymienione wyżej dokumenty: projekt techniczny portu, kosztorys oraz projekt umowy określający warunki, które miały obowiązywać w trakcie budowy i eksploatacji portu otrzymali do zapiniowania właściciel Mostów, prezydent Rejencji Gdańskiej oraz Ministerstwo Robót Publicznych w Berlinie.

Władze gdańskiej Rejencji w pełni je zaakceptowały. Właściciel Mostów Wirtschaft wyraził zastrzeżenie wobec wpisu terenu przyszłego portu do ksiąg gruntowych Mostów. Twierdził on, że gdyby w przyszłości chciał sprzedać tą posiadłość wówczas traci ona na wartości lub w ogóle nie znajdzie nabywcy. Ponadto zastrzegł, że jeśli w przyszłości w porcie i na torze wodnym doń prowadzącym konieczne będą prace pogłębiarskie, w kosztach z tym związanych powinno również uczestniczyć państwo. Żądał on także zwiększenia dotacji rządowej na budowę portu do 11000 marek⁸⁾.

Mimo nacisku władz Rejencji, by Wirtschaft wyraził zgodę na wpis do ksiąg gruntowych Mostów zapisu o utrzymaniu przez niego i jego następców portu – od czego ministerstwo robót publicznych uzależniło przekazanie dotacji na budowę portu – nie zmienił on swego stanowiska w tej kwestii.

W tej sytuacji, w piśmie z 30 października 1890 r. skierowanym do gdańskiej Rejencji ministerstwo robót publicznych odmówiło udzie-

lenia dotacji i odstąpiło od sprawy budowy portu w Zatoce Rewskiej⁹⁾.

O decyzji ministerstwa robót publicznych Rejencja powiadomiła Wirtschafta, landrata puckiego oraz właścicieli szkut w Rewie. Oddzielne pismo Rejencja przekazała inspektorowi E. Kummerowi, powiadamiając go, że definitywnie rezygnuje z dalszych poczyną w sprawie budowy portu nad Zatoką Rewską¹⁰⁾.

Szczególnie rozgoryczeni odstąpieniem od budowy portu i kotwiczowiska byli rewscy właściciele szkut. Już 30 kwietnia 1890 r. przesłali oni do Rejencji Gdańskiej pismo, w którym m. in. czytamy: „W grudniu ubiegłego roku my niżej podpisani złożyliśmy w Rejencji prośbę w sprawie budowy portu zimowego dla szkut na terenie błot w Mostach na kanale, który tu wpływa do Zatoki Puckiej wraz z uzasadnieniem celowości budowy takiego portu. Wczesną wiosną bieżącego roku podczas spływu lodu (Eisgang) na Zatoce nasze szkuty ponownie doznały znacznych szkód. Jak dotąd w tej kwestii nie podjęto żadnych prac”. Podpisało je 13 właścicieli szkut: Johann Klein, Josef Borski, Franz Mareitz I, Anton Kertz, Johann Voss, Michael Markowc, Josef Dorsch, Franz Mareitz II, Josef Budda, Andreas Pioch, Paul Nitzoki, Jacob Klein i Johann Dorsch, aż 7 z nich trzema krzyżykami¹¹⁾.

⁸⁾ Tamże, s. 89.

⁹⁾ Tamże, s. 99.

¹⁰⁾ Tamże, s. 101, 102.

¹¹⁾ Tamże, s. 58.

Sytuacja w porcie gdyńskim w połowie lat trzydziestych XX wieku w ocenie ówczesnej Straży Granicznej

Przygotowując wymienione źródło do druku wzięto pod uwagę jego wartość badawczą i niedostatek archiwaliów odnoszących się do gospodarki morskiej w przedwojennej Gdyni. Obrazuje ono bowiem ważne mechanizmy działania na kapitalistycznym rynku usług portowych, wskazując przy okazji na powiązania osobowe kierownictwa największych firm z decydentami politycznymi i gospodarczymi, znajomości towarzysko-zawodowe i rodzinne, które później zapewniały zdobywanie korzystnych kontraktów i umacnianie swoich interesów w porcie gdyńskim. Wystawca dokumentu, czyli kierownik Inspektoratu Granicznego Gdynia Straży Granicznej, który zebrał i przepracował dane informatora, kierował się przede wszystkim potrzebą uporządkowania spraw spedycji i przeładunków poprzez ich rozgraniczenie i demonopolizację, a także potrzebą wprowadzenia równych dla wszystkich warunków w walce konkurencyjnej. Doszukiwał się nieprawidłowości w funkcjonowaniu niektórych firm portowych, nie czyniąc – jak można zauważyć – cnoty z faktu bogacenia się ponad miarę oraz zarobku na nie do końca przejrzystych zasadach – w gruncie rzeczy bronił tu interesu Skarbu Państwa.

Przed II wojną światową Straż Graniczna była formacją o charakterze policyjno-wojskowym, przeznaczoną do ochrony północno-zachodnich i południowych granic Rzeczypospolitej. Powołana w marcu 1928 roku została wyposażona w szerokie uprawnienia, zwłaszcza do zwalczania przestępczości karno-skarbowej, walki z przemytnictwem i kontrabandą, niezgodnym z prawem ruchem towarowym i osobowym przez granice. Do jej zadań należały także: strzeżenie nienaruszalności znaków i urządzeń granicznych, współdziałanie z właściwymi władzami w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, współpraca z organami wojska w zakresie obrony Państwa¹⁾.

Na czele hierarchicznej struktury Straży Granicznej stał Komendant (od końca 1937 Komendant Główny) dysponujący organem wykonawczym – Komendą Straży Granicznej (Komendą Główną Straży Granicznej), któremu były podporządkowane inspektoraty okręgowe SG (mazowiecki – Ciechanów; pomorski – Bydgoszcz; wielkopolski – Poznań; śląski – Katowice; małopolski – Kraków – od 1935 r. zachodniomałopolski – Kraków i wschodniomałopolski – Łwów) oraz Centralna Szkoła Straży Granicznej i Zakład Tresury Psów w Rawie Ruskiej, jak również Ekspozytura Inspektoratu Cel w Gdańsku. Inspektoraty okręgowe dzieliły się na trzy-pięć inspektoratów granicznych, stanowiących jednostki administracyjne oraz szkoleniowe. Każdy z nich posiadał od czterech do pięciu komisariatów, będących właściwymi ogniwami bezpośredniej służby granicznej. Im z kolei podlegały placówki tzw. I li-

nii, zabezpieczające bezpośrednio granicę oraz II linii, usytuowane na zapleczu i zajmujące się działalnością wywiadowczą²⁾.

Bardzo ważną rolę w działalności wywiadowczej Straży Granicznej odgrywał aparat informacyjny, zorganizowany w Komendzie Straży Granicznej (Oddział Informacyjny), okręgowych inspektoratach (oficerowie informacyjni i podległy im personel), inspektoratach granicznych (oficer wywiadowczy z kilkoma osobami), placówkach II linii w komisariatach, które były podstawowymi ogniwami pracy informacyjnej. Poza funkcjonariuszami Straży Granicznej, szczególne znaczenie w zwalczaniu przestępstw gospodarczo-celnych odgrywała sieć zewnętrzna, tworzona przez osoby pracujące na rzecz formacji, jak konfidenci (nie będący na etacie w SG, zakonspirowani w zakładach pracy, instytucjach itp.), informatorzy (wykorzystywani w zależności od potrzeb, aby pozyskać różnego rodzaju wiadomości) oraz osoby doraźnie współpracujące. Przekazując wiadomości grupy te działały z podobnych pobudek: przeważnie ideowych lub materialnych, niekiedy jednak z chęci zemsty lub wyeliminowania konkurencji³⁾.

Tereny polskiego Wybrzeża znajdowały się w gestii Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego Straży Granicznej w Bydgoszczy, którego obszar działania rozciągał się od linii Wisły na wschodzie do miejscowości Ujście w powiecie chodzieskim na zachodzie. Składał się z pięciu inspektoratów granicznych w: Chojnicach, Kościerzynie, Nakle, Tczewie i Gdyni. Temu ostatniemu, którego początki sięgają wiosny 1928 roku, podlegały z kolei cztery komisariaty w: Pucku, Helu, Górzynie i Gdyni. Jego terytorialne kompetencje obejmowały całe Wybrzeże, sięgając na południu Wolnego Miasta Gdańska, na wschodzie Zatoki Puckiej i Półwyspu Helskiego, na północy Morza Bałtyckiego, a na zachodzie granicy lądowej z Niemcami.

Szczególnym miejscem działalności formacji była Gdynia, najbardziej aktywny ośrodek kontrabandy w Pomorskim Inspektoracie Okręgowym Straży Granicznej. Rozwijające się miasto oraz port, a także bliskość Wolnego Miasta Gdańska, z jego dobrze rozbudowaną infrastrukturą portowo-handlową, stanowiły dogodne warunki do rozwoju przemytu oraz nadużyć karno-skarbowych. Znaczny wpływ na to miały licznie powstające przedsiębiorstwa, rozwój floty handlowej i rybołówstwa dalekomorskiego. Poza firmami spedycyjnymi, maklerskimi, shipchandlerskimi, których pracownicy byli niekiedy zaangażowani w proceder, przemysłem zajmowały się załogi statków, bezrobotni marynarze, prostytutki, a także szeregowi Marynarki Wojennej⁴⁾.

Port gdyński był głównym polem działania Inspektoratu Granicznego Gdynia⁵⁾ w związku z rozpracowywaniem istniejących tu firm pod kątem ich rzetelności wobec Skarbu Państwa. Zbierany

¹⁾ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 r. o Straży Granicznej – Dz.U.RP, 1928, nr 37, poz. 349; H.M.Kula, Polska Straż Graniczna w latach 1928-1939, Warszawa 1994, s. 45 i n.. Formacja prowadziła m.in. działalność wywiadowczą na rzecz Oddziału II Sztabu Głównego WP. Z natury rzeczy był to tzw. wywiad płytki, sięgający w głąb państw ościennych od 15 do 30 km, koncentrując się na rozpoznawaniu tego przedpoja przede wszystkim dla potrzeb polskiego wojska. Zwracano uwagę na ruchy i ćwiczenia obcych wojsk, obsadę personalną jednostek, ich uzbrojenie, wyposażenie żołnierzy, umocnienia i budowę fortyfikacji, lotnisk, dróg, mostów, linii kolejowych itp. Działania te Straż Graniczna organizowała w ramach współpracy z terenowymi ekspozyturami Oddziału II. Do ważnych zadań należało informowanie polskich placówek kontrwywiadowczych o wszelkich przejawach aktywności obcych wywiadów.

²⁾ H.M.Kula, op. cit., s. 57 i n.

³⁾ Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdyńskich w latach 1932-1938, wybór, wstęp i opracowanie Piotr Kołakowski, Ryszard Techman, Słupsk 2010; s. 10-11; idem, Wywiad Straży Granicznej 1928-1939. Wybór dokumentów, Słupsk 2013, s. 5 i n.

⁴⁾ R. Techman, Wywiad gospodarczy Straży Granicznej na polskim Wybrzeżu w latach 1928-1939, w: 80 rocznica powstania Straży Granicznej II Rzeczypospolitej pod red. dr Anny Gosławskiej-Hrychorczuk, Warszawa-Kętrzyn 2008, s. 139 i n.; idem, Zwalczanie przemytnictwa i przestępstw karno-skarbowych przez Straż Graniczną na polskim Wybrzeżu w latach 1928-1939, w: A Pomerania ad ultimas terras. Studia ofiarowane Barbarze Popielas-Szultce w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej, pod redakcją Jarosława Sochackiego i Agnieszki Teterycz-Puzio, Słupsk 2011, s. 136 i n.; R. Techman, Inspektorat Straży Granicznej w Gdyni w latach 1928-1939, w: Historia-Archiwa-Gdańsk, t. 1, Gdańsk 2018, s. 203 i n.

⁵⁾ R. Techman, Inspektorat Straży Granicznej..., s. 203 i n.

w tym celu materiał stał się także podstawą przygotowywania różnego rodzaju informacji o wydarzeniach, sporządzaniu charakterystyk poszczególnych branż portowych (np. cumownictwa, rzeczoznawstwa itd.), a także osób, zwłaszcza właścicieli i zarządców przedsiębiorstw. Do takich opracowań należy prezentowane źródło, oceniające sytuację w usługach spedycyjnych i przeładunkowych w porcie gdyńskim w połowie lat trzydziestych XX wieku.

Impuls jego powstaniu dały uwagi zawarte w artykule jednego z autorów (nie udało się ustalić jego tożsamości) „Monthly Circular”, organu prasowego wydawanego przez Konferencję Bałtycką⁶⁾. Doceniając rozwój portu gdyńskiego, nowoczesność jego rozwiązań technicznych i rozplanowania oraz stosowania opłat portowych, krytycznie odniósł się on jednak do taryfy sztauerskiej, której wygórowane ceny poważnie rzutowały na dobrą reputację polskiego „okna na świat”.

Wywołał tym samym pewną dyskusję na temat sytuacji gdyńskiej spedycji i przeładunków, a w sukurs jego wypowiedziom przyszedł kierownik Inspektoratu Granicznego Gdynia. Był on – jak można sądzić – zwolennikiem tzw. czystości usług portowych, ujemnie oceniając proces łączenia w jednym ręku działalności ekspedycyjnej i przeładunkowej. Z wyraźnie negatywnym odbiorem spotkało się zwłaszcza postępowanie Związku Ekspedytorów Portowych i jego monopolistyczne dążenia. W prezentowanym tekście padły wręcz stwierdzenia, iż w warunkach portu gdyńskiego był on instytucją „par excellence pasożytniczą”, która przez swoje personalne wpływy zmierzała do „opanowania całego życia handlowego w porcie i podporządkowania sobie wszystkich innych organizacji gospodarczych, zorganizowanych w Radę Interesantów Portu”⁷⁾.

Krytyczne uwagi odnosiły się do stosowania w Gdyni łącznie stawek za ekspedycję i przeładunek, czego nie praktykowała większość portów europejskich, stosując rozdzielną rozliczanie pracy przeładunkowej od czynności spedycyjnych. Szef Inspektoratu SG nie odżegnywał się przy tym od charakterystyki głównych działaczy gospodarczych w porcie gdyńskim, których motorem działania było – jak twierdził – dążenie do „podporządkowania ogólnych interesów portu swoim prywatnym interesom”. Wolno sądzić, iż kierowanie się przez niego dobrem publicznym nie było wyrazem poglądów etatystycznych, lecz krytyką ówczesnej rzeczywistości w porcie. Zauważał on przy tym, iż każda nieprzychylna ocena działalności firm prywatnych, a zwłaszcza próby nacisku na obniżenie wysokości taryf przeładunkowych, spotykała się z zarzutami głównych sfer portowych o chęci wprowadzenia etatyzmu.

Uzdrowieniu stosunków handlowych służyć miało wprowadzenie zdrowej konkurencji firm prywatnych, nawet przy użyciu pewnej ingerencji miarodajnych władz. Z negatywnym odbiorem wytwórcy dokumentu spotkał się również system prac przeładunkowych na lądzie, którego stawki stosowane przez ekspedytorów miały znacząco odbiegać od „efektywnych kosztów robocizny”, co ograniczało możliwość walki konkurencyjnej z portami niemieckimi, zwłaszcza Szczecinem, Bremą i Hamburgiem.

Tworzący źródło zauważał próby uporządkowania prac fizycznych i zmagania drobnych firm ekspedycyjnych z monopolistami: „Warszawskim Towarzystwem Transportowym”, „Wartą” i „Pantarei”, które były w uprzywilejowanej sytuacji. Twierdził wręcz, że należy zerwać z podporządkowaniem przeładunków i spedycji „interesom jednej grupy gospodarczej, a nawet interesom jednostek” i utworzyć na wzór portów niemieckich jednolitą organizację przeładunkową, jednak dopiero wtedy, gdy zarząd portu, mający na razie „charakter urzędowy” przejdzie po reformie na ściśle handlowe zasady.

Wypadnie zauważyć, iż treść dokumentu w pewien sposób koresponduje z problematyką dyskusji, która toczyła się na łamach „Przeglądu Zachodniopomorskiego” w drugiej połowie lat sześćdziesiątych XX wieku między działaczami gospodarczymi przedwojennej Gdyni, różnie charakteryzującymi funkcjonowanie ważnych instytucji i największych związków gospodarczych oraz roli ich dyrektorów lub prezesów. Wypowiedzi wywołane na marginesie wspomnień Bolesława Kasprowicza „Byłem juniorem”⁸⁾ przywoływały działalność oraz ocenę Rady Interesantów Portu, Izby Przemysłowo-Handlowej, Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, koncernów węglowych, itp.⁹⁾

Źródło, które prezentujemy, znajduje się w Archiwum Straży Granicznej z siedzibą w Szczecinie, w zespole archiwalnym Pomorski Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej w Bydgoszczy pod sygnaturą 189/210. Kierownik gdyńskiego Inspektoratu SG do jego sporządzenia wykorzystał wiadomości jednego z wybitniejszych armatorów, lecz jego tożsamości ze zrozumiałych względów nie ujawniono, tym bardziej nie jest to możliwe obecnie.

Poniższy przekaz historyczny przygotowano stosując główne zasady edytorstwa źródeł z XIX i XX wieku. Został on zaopatrzony w przypisy rzeczowe, tekstowe opuszczono, gdyż właściwie nie było potrzeby ich zamieszczenia. Zrezygnowano z podkreśleń występujących w oryginale sporadycznie i od przypadku do przypadku, faktycznie nic nie wnoszących. Starano się przybliżyć czytelnikowi każdą z osób oraz firm występujących w tekście przez krótkie notki w przypisach. By zachować tekst jak najbliższy oryginałowi, do niezbędnego minimum ograniczono korektę stylistyczną, a zabiegi redakcyjne obejmowały jedynie usunięcie błędów interpunkcyjnych, ortograficznych bądź niewątpliwych – maszynowych.

TEKST ŹRÓDŁOWY

1934 listopad 30, Gdynia – Informacja Inspektoratu Straży Granicznej Gdynia dla Pomorskiego Inspektora Okręgowego Straży Granicznej w Bydgoszczy o sytuacji w porcie gdyńskim (oryg., mps).

Archiwum Straży Granicznej z siedzibą w Szczecinie, Pomorski Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej w Bydgoszczy, sygn. 189/210, s. 1-10.

Melduję¹⁰⁾, że ze źródła wiarygodnego i dobrze poinformowanego o stosunkach handlowych w Gdyni otrzymałem szereg interesujących uwag, które uderzają swą trafnością i winne być wzię-

⁶⁾ Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Żeglugaowa (Baltic and International Maritime Conference), istniejąca pod tą nazwą w latach 1927-1985, założona w 1905 r. jako Konferencja Bałtyku i Morza Białego (The Baltic and White Sea Conference) – pozarządowa organizacja zajmująca się żeglugą morską, standaryzującą dokumentów przewozowych i informowaniem swoich członków o różnych aspektach międzynarodowego handlu morskiego. Obecnie istnieje pod nazwą Bałtycka i Międzynarodowa Rada Żeglugaowa (Baltic and International Maritime Council – BIMCO) – zob. F. Gronowski, Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Żeglugaowa, „Przegląd Zachodniopomorski” (dalej PZP), 1966, z. 1, s. 87-95.

⁷⁾ Ostatnio o RIP – M. Kardaś, Rada Interesantów Portu w Gdyni w świetle Roczników Rady z lat 1931-1938, „Zeszyty Gdyńskie” nr 7, 2012, s. 81-106.

⁸⁾ B. Kasprowicz, Byłem juniorem, Gdynia 1965.

⁹⁾ B. Koselnik, Na marginesie pamiętnika Bolesława Kasprowicza „Byłem juniorem”, PZP, 1967, z. 3, s. 137-147; J. Kunert, Rola Rady Interesantów Portu w przedwojennej Gdyni, PZP, 1967, z. 4, s. 39-53; J. Michalewski, W sprawie „Marginesu” Bolesława Koselnika do książki Bolesława Kasprowicza „Byłem juniorem”, PZP, 1968, z. 1, s. 185-194; J. Kunert, Jeszcze o przedwojennej Gdyni i gospodarce morskiej, PZP, 1968, z. 4, s. 163-168.

¹⁰⁾ Informację przekazał Stefan Marian Świda (1887 Kielce – 1953 Szczecin), oficer legionów i Wojska Polskiego oraz formacji granicznych: Korpusu Ochrony Pogranicza (1924-1933) i Straży Granicznej (1933-1939), gdzie był: kier. Inspektoratu Granicznego Gdynia, a od 1933 r. kier. Ekspozytury Inspektoratu Cł w Gdańsku, w 1939 r. awansowany na inspektora SG – zob. R. Techman, Stefan Marian Świda (1887-1953), legionista, zasłużony oficer Wojska Polskiego i formacji granicznych II Rzeczypospolitej, w: Szczecińskie Studia Archiwalno-Historyczne, t. V, Szczecin 2021, s. 201-224.

te pod uwagę przy ocenie działalności Związku Ekspedytorów¹¹⁾, jako instytucji w warunkach portu gdyńskiego par excellence pasażerskiej. Poprzednio za L.dz. 104/Pf/34¹²⁾ meldowałem Panu Inspektorowi¹³⁾, że Związek Ekspedytorów rozwinął akcję, mającą na celu przez odpowiedni dobór personalny Rady Portu¹⁴⁾ oprowadzenie całego życia handlowego w porcie i podporządkowanie sobie wszystkich innych organizacji gospodarczych, zorganizowanych w Radę Interessantów Portu¹⁵⁾.

Informacje, które otrzymałem streszczają się w sposób następujący:

W jednym z ostatnich numerów miesięcznika „Monthly Circular”, organie Konferencji Bałtyckiej (The Baltic and International Maritime Conference) ukazał się artykuł o Gdyni. Autor zaznacza, że port w Gdyni uważany być musi za jeden z najnowocześniejszych portów i że racjonalne jego rozplanowanie i wyposażenie świadczą o zdolnościach i doświadczeniu ludzi, którzy ten port budowali. Również system stosowanych opłat portowych uważa za racjonalny i rozumny.

Natomiast warunki handlowe, stwarzane przez firmy prywatne są tego rodzaju, że port traci coraz bardziej swą dobrą reputację. Autorowi chodzi o wygórowaną taryfę stevedorską, która jego zdaniem powinna być dostosowana do rzeczywistych kosztów robocizny i warunków portowych. W większości wypadków koszt robocizny stanowi 1/3 względnie pół ceny, płaconej przez armatora, nadwyżka zaś dzielona jest między firmy stevedorskie i maklerskie, ciągnące w ten sposób zyski z czynności niezwiązanych z ich działalnością. Armator ze swej strony, pragnąc pokryć swe koszty, zwiększa stawki frachtowe co w rezultacie przelewane jest przy towarach importowanych na polskiego konsumenta, a przy eksporcie stwarza gorsze warunki konkurencyjności.

Uzdrowienie stosunków handlowych autor widzi przez wprowadzenie w życie systemu ogólnie stosowanego w większości portów świata, zdrowej konkurencji, a jeżeli to okaże się praktycznie niewykonalne, winna nastąpić interwencja odnośnych władz. Interwencja ta wyrażałaby się w koncesjonowaniu odpowiednich przedsiębiorstw, zaś taryfa winna być ustalona na podstawie efektywnych kosztów robocizny plus pewien procent na pokrycie kosztów administracji.

Do powyższych słusznych uwag zagranicznego armatora dodać należy, że analogiczne warunki panują przy pracach przeładunkowych na lądzie. Prace te dokonywane są przez ekspedytorów według stawek daleko odbiegających od efektywnych kosztów robocizny.

Forma aparatu handlowego i przeładunkowego w Gdyni została przyjęta z sąsiedniego portu – Gdańska, przez osiedlenie się w Gdyni oddziałów firm gdańskich.

Port gdański przed wojną miał wyłącznie znaczenie lokalne i po włączeniu go do polskiego obszaru celnego oraz po zwiększeniu się jego obrotów, nie przystosował systemu pracy do potrzeb portu o światowym znaczeniu.

W pierwszym stadium swego rozwoju port gdyński, będąc właściwie tylko miejscem przeładunkowym towarów masowych, jak węgiel, złom, cukier, nawozy sztuczne itd. nie odczuwał potrzeby reformy systemu prac przeładunkowych. W miarę dalszego rozwoju portu zwiększać się zaczęły ładunki towarów wartościowych, zarówno w imporcie, jak i w eksporcie. Uruchomienie Wolnej Strefy¹⁶⁾, oraz wzrastająca ilość regularnych połączeń okrętowych, przekraczająca w chwili obecnej trzydzieści parę, stworzyły w porcie nowe problemy i konieczność uczynienia z Gdyni punktu rozdzielczego na cały Bałtyk.

Jednym z ważniejszych problemów jest uporządkowanie i potaniecie przeładunków. Taryfa przeładunkowa powinna stanowić w walce konkurencyjnej z portami niemieckimi: Szczecinem, Bremą i Hamburgiem, równorzędny czynnik z [ich] taryfami portowymi oraz opłatami za świadczenia portowe.

Taryfa Związku Ekspedytorów, zawierająca globalne stawki za ekspedycję łącznie z przeładunkiem, kalkuluje zarobek ekspedytora głównie na [podstawie] pracy przeładunkowej. Zależnie od sprawności aparatu przeładunkowego danego ekspedytora waha się jego zarobek. Ta nierównomierność kosztów przeładunkowych powoduje, że mimo pewnych rygorów związkowych stosowanych zresztą liberalnie, taryfa ekspedycyjna nie jest przestrzegana i zachodzą wypadki składania rozbieżnych ofert przez rozmaite firmy ekspedycyjne. Wypadki tego rodzaju wytwarzają zwłaszcza wśród klienteli zagranicznej, opinię niesolidnej pracy w porcie gdyńskim.

W większości portów europejskich przeładunek i ekspedycja są rozdzielone. Prace przeładunkowe załatwiają specjalne firmy lub organizacje przeładunkowe, podporządkowane Zarządowi Portu (Kaiverwaltung)¹⁷⁾.

Ekspedytor spełnia wtedy właściwą rolę opiekuna towaru, załatwiając szereg czynności, związanych z cieniem, odbiorem lub nadawaniem przesyłek. Gruntowna znajomość przepisów i taryf: celnych, kolejowych i portowych jest rękojmią należytego wykonywania przez ekspedytora akwizycji ładunków dla portu.

¹¹⁾ Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych został założony 1 I 1929 przez Juliana Rummla (siedziba ul. Portowa 15). Skupiał niemal wszystkie przedsiębiorstwa spedycyjne, które działały w porcie gdyńskim. Był członkiem powołanej w grudniu 1930 r. Rady Interessantów Portu w Gdyni – Encyklopedia Gdyni (dalej EG), Gdynia 2006, s. 965.

¹²⁾ Dokumentu nie udało się odnaleźć.

¹³⁾ Inspektorem Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego SG w Bydgoszczy był w latach 1928-1937 Wiktor Dunin – Wąsowicz (ur. 25.09.1886, zm. ?), wcześniej oficer WP w stopniu majora, od 1937 r. inspektor Policji Państwowej, komendant szkoły policyjnej w Mostach Wielkich, w obwodzie lwowskim na Ukrainie; kawaler Orderu Virtuti Militari.

¹⁴⁾ Chodzi tu o Radę Portu przy dyrektorze Urzędu Morskiego – powstała 18 II 1928 r. jako Tymczasowa Rada Portu. Miała być organem opiniotwórczym i doradczym w sprawach dotyczących portu gdyńskiego. W jej pierwotny skład wchodził: dyrektor Urzędu Morskiego jako przewodniczący, przedstawiciel władz celnych, przedstawiciel wojewody pomorskiego, delegat rządowy przy magistracie m. Gdyni, dyrektor Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, przedstawiciel Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu, nie mniej niż 2 osoby ze sfer przemysłowo-handlowych, zainteresowanych eksploatacją portu gdyńskiego, powołane na rok przez ministra przemysłu i handlu. W późniejszym czasie w skład Tymczasowej Rady wchodziło 2-3 przedstawicieli Rady Interessantów Portu w Gdyni, 3 przedstawicieli kupców eksporterów i importerów. 3 II 1936 roku zastąpiła ją Rada Portowa przy Urzędzie Morskim w Gdyni; zakres działania nie uległ zmianie, natomiast z urzędu wchodził w jej skład m.in. kapitan portu – J. Tyimiński, Administracja morską w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność, Gdynia 2020, s. 168-174; EG, s. 662.

¹⁵⁾ Rada Interessantów Portu Gdyńskiego – utworzona 28 X 1930 r. dla koordynowania działań i pogodzenia interesów licznych przedsiębiorstw portowych, żeglugowych oraz przemysłu portowego, które dla zabezpieczenia swoich interesów łączyły się w związki. Powstała za sprawą najważniejszych przedstawicieli prywatnych firm portowych i żeglugowych oraz władz administracji morskiej przy wsparciu ministra przemysłu i handlu Eugeniusza Kwiatkowskiego. Zadaniem RIP było reprezentowanie wspólnych interesów jej członków, współdziałanie z władzami oraz innymi instytucjami dla rozwoju portu w Gdyni, żeglugi morskiej oraz handlu morskiego. Prezesem Rady Interessantów Portu był Napoleon Korzón, dyrektor firmy „Portorob”, wiceprezesem Lucjan Byczkowski, a także (od 1934 r.) Feliks Kollat. Stanowisko dyrektora pełnił dr Bolesław Kasprowicz. Rada wydawała „Rocznik Interessantów Portu w Gdyni”. Siedziba mieściła się przy ul. Świętojańskiej 9 – M. Kardas, op. cit.; J. Kunert, Rola Rady Interessantów Portu w przedwojennej Gdyni, PZP, 1967, z. 4, s. 39-53; EG, s. 661.

¹⁶⁾ Strefa wolnocłowa w porcie gdyńskim została uruchomiona 15 stycznia 1934 roku. Kierownictwo jej objął inspektor celny Piasecki. Służba urzędników celnych i dozorców była całodobowa i odbywała się na trzy zmiany.

¹⁷⁾ Kaiverwaltung to ścisłe Zarząd Nabrzeży.

Tak pojęta praca ekspedycyjna bazuje na dwóch czynnikach: pierwszorzędnej znajomości koniunktur światowych w dziedzinie transportów i posiadaniu rozległej sieci korespondentów.

Przykładem posłużyć może znany powszechnie fakt skierowania transportów polskiego węgla do Budapesztu drogą morską wokół Europy. Droga mimo dwukrotnego przeładunku węgla w Gdyni i Galacu¹⁸⁾ okazała się tańszą od bezpośredniego transportu kolejowego ze Śląska do Budapesztu. Nastąpiło [to] przez wykorzystanie statków greckich, wożących zboże z Rumunii do Szwecji, które w drodze powrotnej po nowe ładunki, zamiast balastu zabierały węgiel z Gdyni po niskim frachcie. W ten sposób wykorzystane zostały barki dunajowe, wożące zazwyczaj czeskie wyroby przemysłowe do Galacu, a wracające normalnie próżne w górę rzeki. Transakcji tej dokonał koncern Lassena, reprezentowany w Gdyni przez firmę „Polski Lloyd”¹⁹⁾.

Dzięki rozrzuconej po całym świecie sieci swych filii i korespondentów, firma „Schenker i Ska”²⁰⁾, na przykład, jest w możności przyjmowania zleceń na transport towarów do wszystkich części świata, co w rezultacie daje firmie gruntowną znajomość układu gospodarczego szeregu krajów.

Przy takim nastawieniu firm zagranicznych oraz wobec braku poważniejszych wysiłków ze strony polskiego ekspedytora do opanowania, choćby tylko na małym odcinku polityki transportu, eksport polski skazany jest w większości wypadków na posługiwa-

niu się ekspedytorem zagranicznym, prowadzącym jednocześnie wywiad gospodarczy.

Dążenie do ujednolinitości pracy przeładunkowej i do oddzielenia jej od czynności ekspedycyjnej nie jest obce w Gdyni. Dla należytego zorientowania się w rozgrywce, jaka się na tym tle odbywa, koniecznym jest zaznajomienie się z układem sił w Radzie Interestantów Portu, instytucji gospodarczej działającej niezależnie od Izby Przemysłowo-Handlowej²¹⁾.

W skład Rady Interestantów Portu wchodzi pięć związków:

1. Związek Koncernów Węglowych²²⁾,
2. -”- Przemysłowców Portowych²³⁾,
3. -”- Armatorów²⁴⁾,
4. -”- Maklerów Okrętowych²⁵⁾,
5. -”- Ekspedytorów.

Dwa pierwsze Związki, reprezentujące odrębne dziedziny życia portowego, stosunkowo mało interesują się zagadnieniami o charakterze ogólnym. Również Związek Armatorów przejawia zbyt mało zainteresowania w sprawach uporządkowania dziedzin życia portowego i nie odgrywa tej dominującej i decydującej roli, jaka siłą faktu przypada mu w każdym porcie.

Jeżeli chodzi o firmy maklerskie – stwierdzić należy, że sprawy organizacji portowej znajdują u nich najgłębsze zrozumienie. Niezdrowe objawy wykonywania od czasu do czasu przez makle-

¹⁸⁾ Gałacz (rum. Galați), jedno z największych miast we wschodniej Rumunii, położone na lewym brzegu Dunaju, pomiędzy ujściami Prutu i Seretu; znajduje się tu największy port nad Dunajem, dostępny też dla statków morskich o mniejszej wyporności.

¹⁹⁾ Firma „Polski Lloyd” Spółka Akcyjna, założona w 1920 roku, centrala mieściła się w Warszawie (ul. Marszałkowska 97), oddziały w Gdyni (Skwer Kościuszki 18), Katowicach, Krakowie, Lwowie, Łodzi, Zembrzydowicach. Zajmowała się ekspedycją, transportami lądowymi i morskimi, udzielaniem pożyczek pod zastaw oraz pośrednictwem w ubezpieczaniu towarów i środków przewozowych. Oddziałem w Gdyni w latach 30. XX wieku kierował Henryk Dalosz – Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 79, s. 153-154.

²⁰⁾ Polskie Towarzystwo Transportu Międzynarodowego „Schenker – S-ka” w Gdyni. Firma ta istniała zagranicą jeszcze przed I wojną światową. Oddział w Gdyni, podlegający centrali w Warszawie, rozpoczął działalność 1 I 1929 r., zarejestrowany 14 IV tego roku w Sądzie Grodzkim w Gdyni. Założycielami i udziałowcami byli: dr Maksymilian Liptay i dr Ożjasz Wassner ze Lwowa, Marcell Holzer, Curt Schiller i Jakub Spielmann z Berlina. Siedziba mieściła się przy ul. Starowiejskiej 17 (od 1937 r. przy ul. Rotterdamskiej 3). Trudniła się transportem towarów za pomocą różnych środków komunikacyjnych, załatwianiem wszelkich czynności połączonych z transportem, pośrednictwem w załatwianiu formalności celnych, wszelkiego rodzaju spedycją, prowadzeniem domów składowych. Oddziałem gdyńskim kierowali w 1936 r. trzej prokurenci: Józef Müller, Bolesław Romański i Ignacy Warczak – EG, t.II, s. 147; Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 29, s. 73-75.

²¹⁾ Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni – organ samorządu gospodarczego, podstawy jej zorganizowania dała gdyńska ekspozytura IP-H utworzona w końcu stycznia 1927 roku w Grudziądzu. Pod koniec 1930 r. przyjęła nazwę: Pomorska Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, siedziba mieściła się przy ul. 10 lutego 24. Prezesem został inż. Napoleon Korzón, wiceprezesami Lucjan Byczkowski i Władysław Rawicz-Szczerbo. W 1933 r. IP-H w Gdyni została podzielona na trzy sekcje: Handlową, Przemysłową i Żeglugowo-Portową. Na czele izby stanął prezes, wtedy Józef Kawczyński i 7 wiceprezesów, reprezentujących poszczególne sekcje. W następnych latach następowały zmiany składu osobowego oraz struktury organizacyjnej – przede wszystkim powołanie wielu merytorycznych komisji oraz wydziałów ds. handlu zagranicznego i dla spraw związanych z handlowym rozwojem Gdyni i Pomorza. Izba uczestniczyła we wszystkich organizacjach i wydarzeniach związanych z rozwojem gospodarczym miasta. Izba była bardzo ważnym organem opiniotwórczym – M. Widernik, Izba Przemysłowo-Handlowa w latach 1931-1939, „Rocznik Gdyński” nr 11, 1992-1993, s. 103-110; EG, s. 274-276.

²²⁾ Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni, ul. Świętojańska 9, założony został 23 X 1930 r. i wpisany do rejestru sądowego stowarzyszeń w Gdyni w dniu 26 IX 1931 r. Celem było prowadzenie wspólnych interesów zawodowych członków związku, reprezentacja ich na zewnątrz i obrona interesów. Związek zrzeszał następujące firmy: „Elabor” S.A. w Gdyni, reprezentujący koncern „Fulmen” w Katowicach; „Giesche” S.A., Oddział w Gdyni, reprezentujący „Giesche” S.A. w Katowicach; „Polskarob” – Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S.A. w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Robur” w Katowicach; „Progress” Towarzystwo z o.o. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Progress” T. z o.o. w Katowicach i „Skarbopol” T. z o.o. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Skarboferm” w Królewskiej Hucie. Pierwszym prezesem Zarządu był Mirosław Laurecki, dyr. firmy „Skarbopol” w Gdyni – zob. Rocznik Rady Interestantów Portu w Gdyni (dalej RIP), 1931, s. 26-29; Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 88, s. 165-166; EG, s. 972-973.

²³⁾ Związek Przemysłowców Portowych, w stadium organizacji od 1931 r., tworzony z inicjatywy prywatnej przy poparciu czynników rządowych, nie rejestrowany, w 1933 r. uchwalono powołać do życia stowarzyszenie zwykłe, do którego należały: „Łuszczarnia Ryżu” Sp. Kom. w Gdyni, Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union” S.A. w Gdyni, Chłodnia i Składy Portowe” Sp. z o.o. w Gdyni, „Józef Fetter” S.A. w Gdyni. W 1934 r. przystąpiła do Związku „Chłodnia i Hala Rybna”. Prezesem Zarządu Związku był Roman Horodyński, dyr. „Łuszczarni Ryżu”. W 1935 r. został przekształcony w Związek Przedsiębiorstw Przemysłu Portowego i Magazynów Portowych w Gdyni – RIP, 1931, s. 30; RIP, 1932-1933, s. 36-37; RIP, 1934, s. 29-31.

²⁴⁾ Związek Armatorów Polskich w Gdyni – założony 24 V 1929 r., wpisany do rejestru sądowego 13 VI 1930 r. Inicjatorem i pierwszym prezesem był Julian Rummel, dyrektor „Żegluga Polskiej”. Siedziba mieściła się przy ul. Waszyngtona 34/36. Statutowy zakres działalności Związku obejmował popieranie i zastępowanie wspólnych interesów zawodowych polskich przedsiębiorstw żeglugowych. W 1937 roku do Związku należały następujące przedsiębiorstwa okrętowe, państwowe lub o przewadze kapitału państwowego: „Żegluga Polska” S.A., „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe” S.A., „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe” S.A. oraz prywatne: „Polskarob”, Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S.A. – RIP, 1931, s. 16; RIP, 1937, s. 193; Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 116, s. 200; EG, s. 963-964.

²⁵⁾ Związek Maklerów Okrętowych – został założony 28 XI 1928 r. dla obrony interesów gdyńskich firm maklerskich, do rejestru sądowego wpisany 21 I 1931 r. Prezesem Zarządu był inż. Napoleon Korzón, dyr. firmy „Polskarob” Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Okrętowe S.A. w Gdyni, członkami Zarządu: Andrzej Cieniało, dyr. firmy „Polska Agencja Morska” Tow. z o.o. w Gdyni, Witold Jasiński, dyr. „American Scantic Line w Polsce” sp. z o.p. w Gdyni, Lars Ustrud-Svendsen, dyr. „Bergenske Baltic Transports Corp.” w Gdyni. W 1931 r. do Związku należało 8 zawodowych firm maklerskich, a w 1937 r. – 19; RIP, 1931, s. 17-20; RIP, 1937, s. 194-197.

rów również prac przeładunkowych uważać należy za wynik zbyt dużej różnicy między stawkami przeładunkowymi, stosowanymi przez ekspedytorów, a efektywnym kosztem robocizny.

Związek Ekspedytorów składa się z dwudziestu sześciu firm²⁶⁾, w tym pięć niemieckich i gdańskich, dwie z kapitałem innym zagranicznym. Z pozostałych dziewiętnastu firm tylko dwie odgrywają dominującą rolę. Są to firmy: „Warszawskie Tow[arzystwo]. Tr[ansportowe]”²⁷⁾ z dyr[ektorem] Byczkowskim²⁸⁾ i „Warta”²⁹⁾ z dyr. Gieysztorem³⁰⁾. Obie firmy są ponadto wyłącznymi właścicielami firmy „Stevedoring”³¹⁾, oraz dopuszczając do udziału firmę „Pantarei”³²⁾, utworzyły organizację przeładunkową „Usco”³³⁾.

W ten sposób w rękach właścicieli firm „Warszawskie Tow. Tr.” i „Warta” zgromadzonych zostało 70% całego przeładunku portu z wyłączeniem węgla.

Pozostałe przeważnie drobne firmy ekspedycyjne nie wywierają wpływu na kształtowanie się stosunków w porcie. Wzajemne tarcia wśród tych firm stwarzają dla firm „Warszawskie Tow. Tr.” i „Warta” dogodne pole do tworzenia w łonie Związku [Ekspedytorów], zależnie od wymagań chwili, takich lub innych ugrupowań większości, do przeprowadzenia wniosków potrzebnych dwóm dominującym firmom.

Przejawiająca się przy każdej okazji agresywność w ten sposób skonstruowanego Związku Ekspedytorów oraz pewna bierność

odnośnie [do] spraw ogólnoportowych innych związków, stwarza tego rodzaju sytuację, że opinia Rady Interessantów Portu w tych sprawach idzie po linii interesantów przodujących dwóch firm ekspedycyjnych.

Początek dążeń do podporządkowania ogólnych interesantów portu swoim prywatnym interesom datuje się od czasów urzędowania dr. Hilchena³⁴⁾, którego p. Byczkowski jest bliskim krewnym, co było wykorzystywane przy każdej sposobności zarówno w urzędach, jak i w stosunku do klienteli krajowej i zagranicznej. Po ustąpieniu dr. Hilchena działalność ekspedytorów przycichła i swą agresywność zaczyna przejawiać ponownie dopiero od paru miesięcy. Dzięki posiadanym przez pp. Gieysztora i Byczkowskiego koneksjom w Warszawie sprawy bezpośrednio przez nich referowane znajdują pełny posłuch i opinia ich o zagadnieniach portowych uważana jest za miarodajną, co tym samym podrywa autorytet władzy portowej. Czując swą mocną sytuację, panowie ci uważają każdą próbę, idącą w kierunku czy to obniżenia taryfy przeładunkowej i ekspedycyjnej, czy też reformy w sprawach przeładunkowych, jako przejaw dążeń etatystycznych lub wynik osobistych niechęci do grona ekspertów.

Pierwszą reformę w dziedzinie uporządkowania przeładunku przeprowadził Związek Bekonowy³⁵⁾. Dzięki temu, że poszczególne transporty były powierzane paru firmom ekspedycyjnym przy ładowaniu bekonów do Anglii, powstawał często zamęt w podsta-

²⁶⁾ Według Rocznika Rady Interessantów Portu w Gdyni Związek Gdyniński Ekspedytorów Portowych liczył w połowie grudnia 1934 r. 23 członków - RIP, 1934, s. 21-22.

²⁷⁾ Warszawskie Towarzystwo Transportowe – sp. z o.o. założona 31 III 1928 r., siedziba ul. Świętojańska 9. Przedmiotem działania miała być: ładowa i morska ekspedycja oraz wszelkie czynności związane z cleniem. Udziałowcami były firmy: Warszawskie Towarzystwo Transportowe G.m.b.H w Gdańsku – 15 %, „Elabor” Warszawa – 85 %. Kierownikami spółki byli: Tadeusz Wejher, Lucjan Byczkowski, Stanisław Wirpsza. Po II wojnie światowej WTT reaktywowało działalność: zajmowało się przeładunkiem rudy, obsługą statków UNRRA, surowców włókienniczych, drobnicą, wykonując czynności związane z tranzytem rudy do Czechosłowacji. Zlikwidowane w końcu lat czterdziestych - EG, s. 899-900.

²⁸⁾ Byczkowski - Topór Lucjan Tadeusz (1892 - ?), kupiec, działacz gospodarczy, honorowy konsul; ukończył Akademię Handlową w Antwerpii, od 1922 do 1927 był z-cą Towarzystwa Eksportowego w Belgii, 1928 współorganizator i przez wiele lat kierownik Warszawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdyni, członek gdyńskiego Magistratu, wiceprezes RIP, członek Zarządu Organizacji Zagranicznych Eksporterów Polskich w Gdyni, prezes Izby Handlowej Polsko-Węgierskiej (oddział morski), sędzia handlowy, radca i biegły rewident IPH, członek-założyciel klubu „Rotary”, konsul honorowy Królestwa Danii i Islandii, po II wojnie mieszkał w Londynie, potem w Kanadzie.

²⁹⁾ „Warta” Towarzystwo Ekspedycyjne tow. z ogr. por. – firma rozpoczęła działalność już w 1926 r., choć umowa spółki zawarta została dopiero 8 X 1929 r. Statutowo zajmować się miała: załatwianiem transportów morskich i lądowych, cleniem, magazynowaniem, asekuracją, maklerstwem okrętowym, bunkrowaniem statków. Wspólnikami byli: Fabryka Chemiczna dr Roman May SA w Poznaniu, kupiec Aleksander Kurecki z Gdańska. Kierownikiem spółki został A. Kurecki. Centrala mieściła się początkowo w Gdańsku, w 1932 r. przeniesiono ją do Gdyni. Kierownikiem został wtedy Władysław Gieysztor. W Radzie Nadzorczej zasiadali: Teodor Dembiński, Witold Jasiński i Kazimierz Rothert. Spółka miała własny magazyn, dzierżawiła od Urzędu Morskiego magazyn tranzytowy oraz administrowała magazynem „Aukcji Owocowych” i dwoma magazynami „Cukroportu”. Od 1937 r. jedynym właścicielem był A. Kurecki. Po wojnie nie wznowiła działalności – zob. Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 30, s. 75-77; EG, s. 900.

³⁰⁾ Gieysztor Władysław (1892-1961), ekonomista i handlowiec, absolwent Wydziału Ekonomicznego na Politechnice w Petersburgu w latach 1914-1918, pracownik instytucji przemysłowo-handlowych, 1918 r. dyr. Stowarzyszenia Przemysłowców i Kupców w Rosji, a zaraz po zakończeniu I wojny światowej kier. Biura Prac Sejmu Litwy Środkowej w Wilnie, 1920-1929 red. miesięcznika MPiH „Przemysł i Handel” (później „Polska Gospodarka”) w Warszawie, od 1928 w Gdyni: nacz. Wydz. Handlowego Urzędu Morskiego, współorganizator Rady Interessantów Portu, kier. Towarzystwa Ekspedycyjnego „Warta”, sędzia handlowy, działacz IPH, węgierski konsul honorowy w Gdyni. W momencie wybuchu wojny z Niemcami był zagranicą, przedarł się do Polski, po czym wyjechał do Londynu, skąd w 1940 r. udał się do USA. W 1955 r. zrezygnował z obywatelstwa amerykańskiego i przyjechał do Polski, zmarł w Sopocie – EG, s. 218.

³¹⁾ Firma „Stevedoring” sp. z o.o. Gdynia-port, została założona w czerwcu 1934 r. Zajmowała się przeładunkami i sztauerką na statkach, za wyjątkiem prac w magazynach. Kapitał zakładowy wynosił 10.000 zł. Kierownikiem był Józef Pędracki, z-ca kier. firmy WTT w Gdyni. W 1936 r. udziałowcami było sześć osób. Firma stanowiła własność po połowie właścicieli „Warty” i WTT, którzy posiadali równe udziały po 4500 zł – zob. Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec form gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 39, s. 95-96.

³²⁾ „Pantarei” Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe Spółka Akcyjna w Gdyni – zgłoszone do rejestracji 28 IX 1928 r. z zakresem przyjmowania towarów na skład i ich przechowywania oraz wszelkich czynności przedsiębiorstwa składowo-gwarancyjnego, transportowego i domu składowego publicznego. Firmę założyli: kupiec Ryszard Jacobini, dr Zdzisław Słuszkiewicz z Polskiego Banku Przemysłowego w Warszawie, Michał Królikowski i Kazimierz Mucha. Pierwszy zarząd stanowili: Ryszard Jacobini, Michał Królikowski i Kazimierz Mucha, w 1931 roku jedynym członkiem zarządu został Kazimierz Mucha. Od 1934 r. firma zajmowała się również maklerstwem. Po zakończeniu II wojny światowej majątek został właściwie upaństwowiony, upadłość ogłoszona w 1950 r. – zob. Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 32, s. 80-83; EG, s. 540.

³³⁾ W dokumencie nazwa firmy pisana najczęściej - „Usko”. Firma „Usco” United Stevedoring Company Ltd., Zjednoczone Towarzystwo Stevedorskie sp. z o.o. w Gdyni – port istniała od roku 1933. Jej poprzednikiem, od 1931 r., była firma Józefa Łaski, którą następnie przekształcono na „Usco”. Kapitał zakładowy wynosił 20.000 zł, który wniosło 6 udziałowców. Firma wykonywała prace fizyczne przy przeładunkach w relacji statek-magazyn oraz wewnątrz magazynów, nie wolno jej było natomiast zajmować się wszelkiego rodzaju spedycją-ekspedycją. Na podstawie umowy z Urzędem Morskim „Usco” posiadało wyłączność na wykonywanie prac w magazynach UM. Organem nadzorczym byli współwłaściciele, głównie W. Gieysztor i L. Byczkowski, reprezentujący większość kapitału zakładowego. Dyrektorem był Władysław Gieysztor, później Emil Mieszkowski – Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 40, s. 97-98; EG, s. 892.

³⁴⁾ Hilchen Feliks Stanisław (1886-1943), ekonomista, działacz gospodarczy, pracownik administracji morskiej, profesor szkół wyższych, autor prac z dziedziny żeglugi, jeden z bardziej zasłużonych pracowników związanych z gospodarką morską w międzywojniu; w latach 1928-1930 przewodniczący Polskiej Delegacji w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku, od 1930 do 1933 r. dyr. Departamentu Morskiego MPiH, potem poświęcił się pracy naukowej i dydaktycznej w szkolnictwie wyższym oraz działalności publicystycznej. Zmarł w Warszawie w czasie okupacji hitlerowskiej.

³⁵⁾ Związek Bekonowy – Polski Związek Bekonowy powołano do życia w 1929 roku. Nosił on wkrótce nazwę Polski Związek Eksporterów Bekonu i Artykułów Zwierzęcych.

wianiu wagonów, pomyłki i opóźnienia, a nawet konieczność przechowywania bekonów w chłodni do następnego tygodnia. Związek Bekonowy rozstrzygnął tę sprawę w ten sposób, że poszczególne firmy załatwiały po dawnemu swe czynności ściśle ekspedycyjne, techniczną zaś stronę samego przeładunku wszystkich bekonów przejęła specjalna organizacja robót fizycznych.

Drugą próbą uporządkowania kwestii przeładunkowej było zaprowadzenie wyłączności dokonywania robót fizycznych w magazynach Urzędu Morskiego³⁶⁾. Na podstawie istniejących przepisów Urząd Morski nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za zmagazynowane towary w hangarach portowych, podnajmując wyłącznie powierzchnię składową. Całkowitą gwarancję za złożony towar brał na siebie ekspedytor, wykonując prace fizyczne własnym personelem. Ponieważ w magazynach Urzędu Morskiego składowane były obok siebie towary różnych firm zachodziły wypadki, że personel jednej firmy ekspedycyjnej w czasie nieobecności w magazynie przedstawiciela drugiej firmy konkurencyjnej, niechcący, a nawet często ze złej woli uszkadzał towar przez nią zmagazynowany. Zachodziły również wypadki okradzenia transportów.

Coraz częściej powtarzające się wypadki tego rodzaju zmusiły Urząd Morski do stworzenia w swych hangarach bezpieczeństwa zmagazynowanych towarów przez powierzenie wyłącznego prawa wykonywania robót fizycznych tylko jednej firmie³⁷⁾. Firma tego rodzaju przejmowała pełną gwarancję za towar od chwili przejścia go ze statku, do chwili załadowania na wagon. Taryfa robót fizycznych podlegała zatwierdzeniu przez Urząd Morski.

Ogół ekspedytorów reformę tę uznał za słuszną i celową, i tytułem próby wykonywania robót fizycznych w magazynach Urzędu Morskiego zostało powierzone dwóm firmom przeładunkowym:

1. Firmie „Usco”, będącej ekspozyturą firm ekspedycyjnych „Warszawskie Tow. Tr.” i „Warta”,
2. Firmie „Labor”³⁸⁾, utworzonej dorywczo przez [firmę] przeładunkową „Lavoro”³⁹⁾ i firmę ekspedycyjną „Pantarei”.

Przeciwko powierzeniu robót w magazynach U[rzędu] M[orskiego] tym dwóm firmom powstał w łonie ekspedytorów ostry protest. Akcję powyższą prowadził p. Tempel⁴⁰⁾ z „Północnego

Tow[arzystwa] Tr[ansportowego]”⁴¹⁾, grupując wokół siebie większość drobnych firm ekspedycyjnych. Akcja opozycyjna znalazła wyraz w szeregu artykułów, umieszczonych w różnych dziennikach całego kraju oraz na terenie Związku Izb⁴²⁾ w Warszawie.

Jako zasadniczy postulat wysuwano, że roboty fizyczne winny być wykonywane przez instytucję całkowicie neutralną, nie mającą nic wspólnego z żadnym ekspedytorem, gdyż udział któregośkolwiek ekspedytora daje mu możliwość wglądu do dokumentów, co może być przez niego wykorzystywane w celach konkurencyjnych. Powstałe na tym tle zaognienie wśród ekspedytorów zmusiło UM do postawienia Związkowi terminu uzgodnienia między sobą poglądów, gdyż w przeciwnym razie sprawa [miała być] załatwiona autorytatywnie.

Panowie: Byczkowski i Gieysztor w obawie utraty zarobku z prac przeładunkowych wykorzystali krótkowzroczność większości pozostałych ekspedytorów, doprowadzając do wspólnego układu. Zasadniczy postulat opozycji powierzenia robót przeładunkowych tylko firmie neutralnej został całkowicie zapomniany i przedsiębiorstwo „Usco”, będące obecnie własnością już trzech firm ekspedycyjnych: „Warszawskie Tow. Tr.”, „Warta” i „Pantarei” zostało przez ogół ekspedytorów uznane jako firma zaufania, po czym Związek Ekspedytorów zawarł z tą organizacją umowę o nośności [do] wysokości stawek i podziału zysków między ogół ekspedytorów. Układ ten został zaakceptowany przez władze portowe i firma „Usco” objęła wykonywanie robót fizycznych w magazynach UM.

Radykalna zmiana poglądów wśród ekspedytorów została spowodowana przez zaszczepienie im obawy przed rzekomo etatystycznymi dążeniami UM oraz przez przyznanie każdemu zrzeszonemu ekspedytorowi rabatu w wysokości 25%, gwarantując podział 70% ewentualnych zysków przedsiębiorstwa między ekspedytorów proporcjonalnie do ilości towarów przeprowadzonych przez firmę „Usco”. Ewentualne straty firmy mają być pokryte przez ekspedytorów, według tego samego klucza, co i podział ewentualnych zysków. Nadmienić należy, że pięcioosobowy skład zarządu firmy „Usco”⁴³⁾ sam przez się stawia sprawę ewentualnych zysków pod znakiem zapytania.

³⁶⁾ Urząd Morski w Gdyni, władza administracji morskiej II instancji (I instancja – kapitanaty portów, III - Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie), utworzony (poprzednikiem był Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie) na podstawie rozporządzenia prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. (Dz. U. 1928, nr 38, poz. 366) o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej jako instytucja sprawująca zarząd nad portem gdynińskim i pełniące funkcje administracyjne na polskim wybrzeżu. Wszystkie nabrzeża i place składowe należały do państwa a Urząd Morski reprezentował interes Skarbu Państwa i był eksploatatorem całej infrastruktury portowej. Do 1932 r. (od 1920 r.) dyrektorem był Józef Poznański, a w latach 1932-1939 Stanisław Łęgowski, zamordowany w lasach piasinickich – zob. ostatnio J. Tyminiński, Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność, Gdynia 2020.

³⁷⁾ Od 1 VII 1934 r. na podstawie specjalnej umowy oddane zostały firmie „Usco” prace przeładunkowe w magazynach Urzędu Morskiego znajdujące się w jego bezpośredniej administracji. Wspomniana umowa nie obejmowała jedynie tych części magazynów, które posiadały regularne linie okrętowe – „Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej” w Gdyni, nr 18, 5 VII 1934, s. 8: „Prace przeładunkowe w magazynach Urzędu Morskiego”.

³⁸⁾ Firma „Labor” Przedsiębiorstwo Robót Przeładunkowych, sp. z o.o. w Gdyni, została zawiązana aktem notarialnym z 21 II 1934 r. Siedzibą były magazyny firmy „Pantarei” Gdynia-Port, ul. Polska. Przedmiotem działalności miały być „załadunki i wyładunki okrętów morskich i rzecznych, ekspedycja towarów z pokładu statków do magazynów względnie domów składowych, magazynowanie, załadunek i rozładunek do i z wagonów, administrowanie oraz wszelka manipulacja przy towarach w magazynach”. Kapitał zakładowy wynosił 30.000 zł, udziałowcami byli: „Pantarei” Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe S.A. w Gdyni (15.000 zł), inż. górniczy Witold Trzeciakowski z Warszawy (4.500 zł), por. w st. spocz. Jerzy Jabłonowski z Warszawy (2.500 zł), architekt Juliusz Zaleski z Warszawy, ppłk. w st. spocz. Bronisław Denker z Warszawy, por. w st. spocz. Szczepan Płoński z Warszawy i handlowiec Andrzej Kamieniecki z Warszawy – ostatnie cztery udziały po 2.000 zł. Spółka działała krótko, gdyż już 25 VI 1934 r. dokonano otwarcia likwidacji, natomiast wykreślono ją z rejestru handlowego 13 IX 1936 r. – zob. Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, Sąd Grodzki, sygn. 149/670.

³⁹⁾ Wiemy jedynie, iż udziałowcy firmy „Labor” byli współnikami w firmie „Lavoro”, której siedziba mieściła się w Warszawie.

⁴⁰⁾ Najprawdopodobniej chodzi o Jakuba Tempła, ur. 27 I 1884 r., obywatela narodowości żydowskiej, z zawodu kupca, ekspedytora, jednego z założycieli firmy Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne SA.

⁴¹⁾ Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne S.A. w Warszawie – gdyńska filia spółki akcyjnej wpisana do rejestru handlowego 25 V 1929 r. Siedziba mieściła się na ul. Starowiejskiej, magazyny przy nabrzeżu Polskim. Przedmiotem działania był: transport surowców dla przemysłu włókienniczego, eksport mebli giętych, wikliny, naczyń emaliowanych oraz prowadzenie składów wolnocłowych, tranzytowych i monopolowych. Założycielami i udziałowcami byli: Ludwik, Jakub, Izidor i Hipolit Tempel, Antoni Spiniecki, Naum Gutman – wszyscy z Warszawy. Wybuch II wojny światowej przerwał działalność firmy – zob. Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 115, s. 197-198; EG, s. 639-640.

⁴²⁾ Chodzi tu o Związek Izby Przemysłowo-Handlowych w Warszawie.

⁴³⁾ Według danych z 1936 r. udziałowcami, którzy zapewne wchodził w skład zarządu, byli: Aleksander Kurecki (udział w kwocie 6.700 zł), Władysław Gieysztor (2.300 zł); Lucjan Byczkowski (4.500 zł), Tadeusz Wejhert (4.500 zł), Kazimierz Mucha (1000 zł) i Jadwiga Mucha (1.000 zł), żona Kazimierza – Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynińskich..., dok. nr 40, s. 97.

Efektywny[m] rezultat[em] istniejącego układu wśród ekspedytorów jest całkowite unikanie magazynów Urzędu Morskiego w obawie przed obowiązkiem pokrywania możliwych strat przedsiębiorstwa oraz obawa wyzyskiwania przez jedną z firm, będących udziałowcem „Usco”, wiadomości dla celów własnych. Urząd Morski ponosi straty, gdyż magazyny jego są zupełnie próżne, gdy tymczasem magazyny firm prywatnych są przepełnione.

Taryfa przeładunkowa firmy „Usco” jest wyższa od taryfy portu w Szczecinie przeciętnie o 25%, gdy tymczasem różnica między kosztem robocizny, a wysokością stawek wynosi 45 – 50%.

Nie można pominąć sprawy przejścia magazynów bawełnianych w Wolnej Strefie przez Bank Gospodarstwa Krajowego⁴⁴⁾, który przeprowadza prace fizyczne we własnym zakresie przez zaufaną organizację. Przeładunek odbywa się tam według niskiej taryfy, ustalonej przez BGK, z pominięciem specjalnych rabatów dla ekspedytorów. Ponieważ reforma została przeprowadzona przez Instytucję, od której większość ekspedytorów jest finansowo zależna, głośniejsze protesty nie były wnoszone. Sprawy jednak za przesądzoną uważać nie należy i przy obecnym wzmocnieniu stanowiska ekspedytorów możliwym jest wszczęcie przez nich akcji przeciwko działalności BGK.

Jak dalece doniosłe znaczenie dla portu, a nawet dla całego Państwa ma sprawa uregulowania warunków przeładunkowych oraz ekspedycyjnych i związana z tym kwestia stworzenia pełnej gwarancji dla towarów znajdujących się w porcie, służy właśnie przykład działalności Banku Gospodarstwa Krajowego. Dzięki gwarancji BGK i ustalonym kosztom, ekspedytor zagraniczny, nie wyłączając Z[wiązków]S[ocjalistycznych]R[epublik] R[ardzieckich], przesyła z pełnym zaufaniem bawełnę na skład konsygnacyjny. Dalsza akcja w tym kierunku doprowadzić może do utworzenia dalszych składów konsygnacyjnych: wełny, skór, miedzi i szeregu innych surowców, tak ważnych dla kraju na wypadek powikłań politycznych.

Prowadzenie dalszej skutecznej akcji przez port w Gdyni w celu odciążenia eksportu polskiego zaplecza od portów Hamburga i Szczecina oraz w kierunku zdobycia cenniejszych towarów w imporcie, możliwe jest tylko przez przystosowanie warunków przeładunku oraz taryf do tych samych czynników [co] w portach konkurencyjnych. Obecne podporządkowanie tych czynników interesom jednej grupy gospodarczej, a nawet interesom jednostek, uniemożliwia skuteczną akcję w tym kierunku. Jedną więc z najpilniejszych potrzeb portu w Gdyni jest ujednolitanie warunków przeładunku oraz kosztów przez utworzenie na wzór portów niemieckich jednolitej organizacji przeładunkowej.

Stwarzanie w danej chwili organizacji przeładunkowej w ramach [obecnej] organizacji portu jest niewskazane ze względu na urzędowy charakter zarządu portu⁴⁵⁾, gdyż organizacja tego rodzaju musi być prowadzona ściśle na zasadach handlowych. Również, licząc się z dotychczasowym rozwojem życia gospodarczego w porcie, unikać by należało radykalnych reorganizacji, wywołujących większe wstrząsy.

Utworzenie jednolitej organizacji wyłącznie przeładunkowej dla całego portu powinno pójść po linii dotychczasowych poczynąń w tym kierunku, z tą jednak zmianą, że organizacja ta nie może pozostać domeną interesów pojedynczych osób, a nawet jednej tylko grupy gospodarczej.

Wciągnięcie do współpracy istniejących pięciu związków gospodarczych postawiło by przedsiębiorstwa żeglugowe i maklera, będącego często przedstawicielem armatora, na właściwe miejsce w sprawach portowych, zmuszając również koncerny węglowe i przemysłowe do szerszego zajęcia się ogólnymi zagadnieniami portu.

Tego rodzaju organizacja może dać gwarancję racjonalnej polityki przeładunkowej, mającej na względzie przede wszystkim dobro portu.

Informacje pochodzą od jednego z wybitniejszych armatorów Gdyni⁴⁶⁾.

⁴⁴⁾ Bank Gospodarstwa Krajowego – bank państwowy założony w 1924 r. w Warszawie. Oddział w Gdyni otwarto 4 III 1927 r. - kierownikiem był Władysław Grabowski. Zakres działania obejmował udzielanie długoterminowych kredytów przedsiębiorstwom przemysłowym, instytucjom samorządowym, na budownictwo mieszkaniowe. Siedziba mieściła się początkowo w budynku Skwierca przy ul. 10 lutego, od 1930 r. we własnym lokalu przy ul. 10 lutego 8. – EG, s. 46.

⁴⁵⁾ Port gdyński był zarządzany przez organ administracji państwowej, którym był Urząd Morski.

⁴⁶⁾ Zdanie przekreślono. Podpisał kierownik Inspektoratu Granicznego Świda, nadkomisarz.

Andrzej Królikowski, Daniel Duda

Tczewskie obchody 100. rocznicy powołania Szkoły Morskiej i podniesienia bandery na pierwszym żaglowym statku ORP „Lwów”, kolebce polskich nawigatorów



Zostaliśmy powitani pięknym banerem, wywieszonym na budynku b. Szkoły Morskiej w Tczewie

Podczas XV Sesji, Radni przyjęli rezolucję Rady Powiatu Tczewskiego w sprawie ogłaszania roku 2020 „ROKIEM 100. LECIA SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE”. Zapraszamy do zapoznania się z jej treścią.

REZOLUCJA Rady Powiatu Tczewskiego z dnia 30 stycznia 2020 roku

Na podstawie art. 4 ust.1 pkt 7 i pkt 21 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 511, 1571 i 1815) oraz § 8 ust. 2 Statutu Powiatu Tczewskiego (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2018 r. poz. 4071 i 4660) **ogłasza się rok 2020 „ROKIEM 100-LECIA SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE”**, która była pierwszą państwową szkołą morską w odradzającej się po odzyskaniu niepodległości Polsce.

O znaczeniu Szkoły Morskiej w Tczewie najczęściej mówi historia. Trzeba tu przypomnieć, że wskrzeszona po 123 latach zaborów Rzeczpospolita, dzięki licznym zabiegom dyplomatycznym polskich przywódców, odzyskała upragniony dostęp do Bałtyku na mocy traktatu wersalskiego z 28 czerwca 1919 roku. Bez niego wskrzeszona Rzeczpospolita nie miałaby szans na niezależność gospodarczą, gdyż skazanie ją na pośrednictwo portów nie zawsze przyjaznych Niemiec czy Rosji wykluczałoby Polskę z udziału w handlu zagranicznym.

Rok 2020 jest wyjątkowy także przez to, że teren nadmorski stał się w pełni polski w lutym 1920 roku. 10 lutego bieżącego roku będziemy obchodzić 100. lecie historycznych „zaślubin” Polski z Bałtykiem, których w Pucku dokonał generał Józef Haller, dowódca Frontu Pomorskiego, który przyniósł wolność także naszemu powiatowi. Należy wspomnieć, że w skład jego armii wchodził

I Batalion Morski, złożony z oficerów i marynarzy z byłych flot zagranicznych, który z generałem Hallerem wyzwalał powiat tczewski w dniach od 27 do 30 stycznia 1920 roku.

Odkąd Polska stała się na nowo państwem morskim, musiała strzec granic nad Bałtykiem, stworzyć flotę narodową i odpowiednie zaplecze portowe oraz rozwijać handel morski. Wiedząc o tym, Józef Piłsudski już 28 listopada 1918 roku utworzył marynarkę wojenną. Wiadomo, że przyszłość floty wojennej i handlowej zależała od wyszkolenia oficerów i marynarzy, stąd zrodziła się potrzeba powstania szkoły morskiej.

O założeniu Szkoły Morskiej w Tczewie zaczęto myśleć już w 1919 roku. Dnia 26 sierpnia tegoż roku, z inicjatywy adm. Kazimierza Porębskiego powstała komisja mająca opracować statut, organizację i program nauczania szkoły kształcącej kadry dla floty handlowej.

W kolejnym roku Departament dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych wyasygnował 247 tysięcy dolarów na zakup i remont trzymasztowego żaglowca „Nest”, który miał być jednostką szkoleniową studentów Szkoły Morskiej w Tczewie. Remont okrętu trwał ponad rok. 4 września 1921 roku odnowionemu żaglowcowi nadano imię „Lwów”, a jego pierwszym komendantem został kpt. ż.w. Tadeusz Ziółkowski. „Lwów” był pierwszym polskim statkiem, który przekroczył równik – stało się to podczas rejsu do Brazylii w 1923 r. Oczywiście, tę niezwykłą chwilę uświetniła ceremonia „chrztu morskiego”.

Rok 1920 był najważniejszym rokiem w historii szkoły.

Dnia 17 czerwca minister spraw wojskowych gen. Józef Leśniewski oficjalnie podpisał akt utworzenia Szkoły Morskiej w Tczewie. Szef Departamentu dla Spraw Morskich adm. Kazimierz Porębski mianował Antoniego Garnuszewskiego dyrektorem SM, kpt. ż.w. Gustawa Kańskiego – inspektorem i kierownikiem Wydziału Nawigacyjnego, inż. Kazimierza Bielskiego – Wydziału Mechanicznego.

15 lipca miały miejsce pierwsze egzaminy wstępne. Spośród 111 zdających zakwalifikowano 40 uczniów na Wydział Nawigacyjny i 18 – na Wydział Mechaniczny. Po egzaminach wstępnych świeżo przyjęci kandydaci poszli prosto na wojnę polsko-bolszewicką, a po zakończeniu działań wojennych grupami zjeżdżali do Tczewa.

8 grudnia 1920 roku, w obecności adm. Kazimierza Porębskiego, odbyło się uroczyste otwarcie Szkoły Morskiej w Tczewie i podniesienie bandery Polskiej Marynarki Handlowej na gmachu szkolnym. Kierownictwo Szkoły Morskiej i zaproszeni goście zasiedli do świątecznego obiadu z pieczoną gęsią jako daniem głównym, co na stałe weszło do szkolnej tradycji.

1 stycznia 1922 roku Szkoła Morska przeszła pod władzę Departamentu Marynarki Handlowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu i stała się uczelnią typu cywilnego.

W 1924 roku, pod nadzorem dyrektora Szkoły Morskiej, powstała Bratnia Pomoc Uczniów Szkoły Morskiej, do której należeli obowiązkowo wszyscy uczniowie, a źródłem dochodów były organizowane przez nich odczyty, zabawy, imprezy.

W 1926 roku, po uprzednim wydrukowaniu kilku podręczników najważniejszych dla Wydziału Nawigacyjnego, podczas posiedzenia, Rada Pedagogiczna wpadła na pomysł utworzenia własnej instytucji wydawniczej. Fundusz na ten cel uzyskano poprzez za-



Tczew, dn. 28 maja 2020 r.

Szanowny Pan
kpt. ż.w. prof. zw. dr Daniel Duda

Szanowny Panie Profesorze,

z okazji 100. rocznicy powołania do życia Szkoły Morskiej w Tczewie, serdecznie zapraszam Pana Profesora na uroczystość odsłonięcia tablicy pamiątkowej poświęconej absolwentom i wykładowcom Szkoły oraz posadzenia dębu okolicznościowego, która odbędzie się w dniu **16 czerwca (wtorek) o godz. 9:00** na terenie I Liceum Ogólnokształcącego w Tczewie.

Jednocześnie zapraszam do udziału w Mszy św. w intencji 100-lecia Szkoły Morskiej w Tczewie, która odbędzie się **14 czerwca (niedziela) o godz. 12:30** w Kościele Farnym w Tczewie.

Z wyrazami szacunku

STAROSTA
[Signature]
Mirosław Augustyn

Program uroczystości z okazji 100 – lecia powstania Szkoły Morskiej w Tczewie:

14 czerwca (niedziela)

12:30 – Msza św. w intencji 100 – lecia powstania Szkoły Morskiej w Tczewie – Kościół Farny w Tczewie

16 czerwca (wtorek)

9:00 – uroczystości w I Liceum Ogólnokształcącym w Tczewie:

- posadzenie symbolicznego „Dębu Szkoły Morskiej na 100-lecie Niepodległej”

- odsłonięcie tablicy pamiątkowej

10:00 – zwiedzanie wystawy poświęconej historii Szkoły Morskiej w Tczewie „Z Tczewa na morza i oceany” przygotowanej przez Fabrykę Sztuk w Tczewie – plac przed Dworcem PKP

stawienie papierów wartościowych wypożyczonych przez szkołę. I tak, 12 kwietnia 1927 roku, z inicjatywy dr Aleksego Majewskiego i dotacji ministra przemysłu i handlu Eugeniusza Kwiatkowskiego, rozpoczęła się działalność Instytutu Wydawniczego trwająca do 1939 roku.

Dnia 1 listopada 1926 roku nastąpiła zmiana komendanta „Lwowa”. Został nim kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz, od 1922 r. wychowawca w Szkole Morskiej, absolwent Morskiego Korpusu w Petersburgu, zastępca dowódcy okrętu podwodnego, któremu w 1920 r. udało się wydostać z ogarniętej rewolucją bolszewicką Rosji. Zwany „kapitanem kapitanów” jeszcze za życia stał się legendą.

Dnia 21 lipca 1928 roku Prezydent Ignacy Mościcki uroczystie wmurował pierwszą cegłę, rozpoczynając w ten symboliczny sposób budowę Szkoły Morskiej oraz Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej, a kamień węgielny poświęcił bp. Stanisław Okoniewski.

Rok 1929 rozpoczął się zatwierdzeniem pierwszego statutu Szkoły Morskiej, obowiązujący do 1939 r., jako szkoły wyższej typu zawodowego, zaś 1 sierpnia 1929 r. Dyrektorem Szkoły Morskiej został kmdr Adam Mohuczy, pierwszy komendant Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

Ostatnie egzaminy do Szkoły Morskiej w Tczewie odbyły się na początku maja 1930 roku, a później placówka została przeniesiona do Gdyni, gdzie powstał najważniejszy port II Rzeczypospolitej.

Szkoła Morska działała w Tczewie tylko 10 lat jednak na trwałe wpisała się w historię naszego miasta i powiatu, czego dowodem jest

upamiętnienie pierwszego dyrektora Antoniego Garnuszewskiego – Jego imię nosi jedno z tczewskich osiedli oraz Zespół Szkół Technicznych.

Istnienie tej historycznej szkoły morskich handlowych kadr odradzającej się Niepodległej jest dla powiatu szczególnym powodem do dumy i w 100. lecie jej powstania wymaga upamiętnienia i nowego impulsu w świadomości historycznej mieszkańców. (Kazimierz Ickiewicz, Szkoła Morska w Tczewie w latach 1920-1930. Szkice Historyczne. Wydawnictwo Bernardinum Tczew 2020).

Starosta Tczewski Mirosław Augustyn i prezydent miasta Mirosław Pobłocki w związku przypadającą 100. rocznicą (17 czerwca 1920 r.) powołania Szkoły Morskiej w Tczewie i 100. rocznicą podniesienia bandery na żaglowym ORP „Lwów” (4.09.1921) dołożyli wiele starań by budynek, w którym mieściła się Szkoła Morska, był należycie przygotowany na planowane uroczystości. Wyremontowano place, parkingi, boisko sportowe, drogi dojazdowe do Liceum, wykonano dekorację budynku, która wymagała wielkiego wysiłku kadry, uczniów Liceum, personelu administracyjnego i pomocniczego. Dobrze zostało przygotowane na uroczystości zarówno Liceum Ogólnokształcące im. Marii Skłodowskiej-Curie (b. siedziba Szkoły Morskiej), jak i Zespół Szkół Technicznych im. Komandora Antoniego Garnuszewskiego.

Podczas uroczystości (16.czerwca 2020), odsłonięto w budynku b. Szkoły Morskiej w Tczewie tablicę absolwentów Szkoły lat 1922-1930 (niestety nie przyjęto propozycji Polskiego



Porządkowanie grobu dr Floriana Hlasko pierwszego lekarza Szkoły Morskiej w Tczewie zmarłego 29 grudnia 1921 r. na zapalenie płuc i tragicznie zmarłego w 1924 r. ucznia Zbigniewa Piekarskiego. Pomnik ten został w 1939 r. zniszczony, odbudowany w 1978 r. i oddany w opiekę I Liceum Ogólnokształcącemu im. Marii Skłodowskiej-Curie. Z prawej strony dr Krzysztof Korda dyrektor Biblioteki Miejskiej w Tczewie, kolejno pan Mirosław Augustyn starosta tczewski. Siedzi zmęczona pracą na grobie młoda tczewianka (źródło: <https://wrotatczewa.pl/100-rocznica-powstania-szkoły-morskiej-w-tczewie>)



Kazimierz Ickiewicz Szkoła Morska w Tczewie w latach 1920 - 1930. Szkice Historyczne. Wydawnictwo Bernardinum. Tczew 2020

Towarzystwa Nautologicznego z dnia 13 grudnia 2019 r.) – odnośnie wykazu absolwentów Szkoły. Posadzono „Dąb Szkoły Morskiej na 100. lecie Niepodległości”. Na dworcu kolejowym w Tczewie otwarto specjalną wystawę pt.: „Z Tczewa na morza i oceany” przygotowaną przez Fabrykę Sztuki obrazującą działalność Szkoły Morskiej w latach 1920-1930. Ukazała się książka pana Kazimierza Ickiewicza (nauczyciel, miejscowy historyk) pt. Szkoła Morska w Tczewie 1920-1930. Wydawnictwo „Bernardinum” Sp. z o.o., która zaopatrzona została wstępem prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adama Weintrita – rektora UMG, Starosty Tczewskiego pana Mirosława Augustyna (W stulecie



Prof. Daniel Duda (Protektor Ligi Morskiej i Rzecznej) dekoruje sztandar I Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej – Curie w Tczewie złotym Krzyżem Honorowym Związku Piłsudczyków RP”. W poczcie sztandarowym od lewej uczniowie liceum Aleksandra Splitt, Emil Sykut i Aleksander Starzecki, w drugim szeregu pan Dariusz Makać, nauczyciel historii i wiedzy o społeczeństwie

Szkoły Morskiej w Tczewie) i prezydenta miasta pana Mirosława Pobłockiego (Morskie tradycje miasta).

Na koniec uroczystości prezes Stowarzyszenia Starszych Mechaników Morskich mgr inż. Lechosław Bar udekorował Medalem 100. lecia Szkolnictwa Morskiego, który został wybity przez Fundację Wsparcia Edukacji Morskiej między innymi członków Polskiego Towarzystwa Nautologicznego: prof. Adama Weintrita, prof. Henryka Śniegockiego, dr inż. kpt. ż.w. Andrzeja Królikowskiego i prof. Daniela Dudę.

Z okazji rocznicy ukazały się znaczki pocztowe, pocztówki, ozdobne torby, foldery, kufle, kubki.



4 września 2021 r. miała miejsce w Tczewie kolejna podniosła uroczystość – 100. lecie podniesienia bandery na ORP „Lwów”. Zebranych na placu apelowym b. Szkoły Morskiej, a obecnie boisku sportowym, powitał starosta tczewski pan Mirosław Augustyn. Prezes Ligi Morskiej i Rzecznej dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski wraz ze sponsorem repliki bandery Krzysztofem Dubrowem i prof. Danielem Dudą – Honorowym absolwentem Szkoły Morskiej – „Tczewiaczy”, zaprezentował replikę bandery, a Daniel Duda omówił historię bandery „Lwowa”, która była podniesiona w dniu 4 września 1921 r., jako dar miasta Semper Fidelis.

Po przekazaniu bandery nastąpiło jej uroczyste podniesienie przy dźwiękach Mazurka Dąbrowskiego. Poczet stanowili uczniowie Liceum (harczerz, marynarz, cywil), przy podnoszeniu bandery asystował prof. dr hab. inż. Piotr Bykowski, który po podniesieniu bandery został uhonorowany przez Prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej Andrzeja Królikowskiego złoty medalem Ligi Morskiej i Rzecznej. Po podniesieniu bandery odbyło się „wodowanie” książki Daniela Dudy i Zbigniewa Urbany’i – „Lwów” pierwszy w sztafecie. Wydanie V. Tczew – Gdynia 2021 ze wstępem starosty tczewskiego pana Mirosława Augustyna, który wsparł finansowo jej wydanie. Matką chrzestną została dyrektor Liceum mgr Jadwiga Andrzejewska, a laudację wygłosił



A. Królikowski prezes Ligi Morskiej i Rzeczej prezentuje replikę bandery „Lwowa”, obok Daniel Duda opowiada historię bandery „Lwowa” i drogę do wykonania repliki



Dr Krzysztof Korda dokonuje laudacji książki: D. Duda i Z. Urbany' - „Lwów” Pierwszy w sztafecie



Przemawia dr iż. kpt. ż.w. A. Królikowski, prezes Ligi Morskiej i Rzeczej, z prawej prof. dr hab. inż. Piotr Bykowski wykładowca w Katedrze Zarządzania Jakością na Wydziale Zarządzania i Nauk o Jakości Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, który jest synem Tadeusza pierwszego absolwenta Szkoły Morskiej w Tczewie 1922 r.



A. Królikowski prezes Ligi Morskiej i Rzeczej przekazuje replikę bandery dyrektorowi I LO w Tczewie celem jej podniesienia, z prawej fundator bandery dyrektor Krzysztof Dubrow

dyrektor Biblioteki Miejskiej im. Aleksandra Skulteta w Tczewie, dr Krzysztof Korda. Uroczystość zakończono miłym akcentem wręczeniem dla Starosty Tczewskiego, prezydenta Miasta, Biblioteki Miejskiej i Liceum Ogólnokształcącego Medalu 100. lecia ORP „Lwów” i posadzeniem „Dębu „LWOWA”.

W dniu 27 października 2021 r. w Zespole Szkół Technicznych im. Komandora Antoniego Garnuszeńskiego w Tczewie odbyło się spotkanie, które otworzył starosta tczewski pan Mirosław Augustyn zwracając uwagę, że w ostatnim okresie w Tczewie celem uświetnienia 100. lecia powstania Szkoły Morskiej w tym mieście i 100. lecia podniesienia bandery na żaglowym statku „Lwów”, odbyło się wiele wspólnych spotkań, wiele dokonań i szereg momentów jak np. uroczyste podniesienie repliki bandery itd. Profesor Daniel Duda w swej wypowiedzi skupił się na przedstawieniu zebranym „Papieskiego rejsu Lwowa” na pielgrzymkę do Rzymu. Prezes Ligi Morskiej i Rzeczej przedstawił zebranym drogę do odtworzenia Repliki bandery „Lwowa” i jej prezentację w wielu ośrodkach Ligi Morskiej i Rzeczej w kraju, w tym Muzeum Flory i Fauny w Jaworze. Odbyło się „wodowanie” „Nautologii” nr 158/2021, honory matki chrzestnej pełniła mgr Izabela Milewska, nauczycielka historii ZST, laudacji dokonał dyrektor Biblioteki Miejskiej dr Krzysztof Korda. Na koniec uroczystości na terenie ZST posadzono „Dąb prof. Kazimierza Bielskiego”, a na terenie Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej-Curie „Dąb Papieża Piusa XI”.

W dniu 5 grudnia 2021 r. władze miasta Tczewa i powiatu zamówiły mszę świętą w intencji Szkoły Morskiej, jej pedagogów



Replika bandery „Lwowa” w pełnej krasie (fot. Cezary Spigarski)

i wychowanków. Przed mszą świętą Starosta Tczewski, Prezydent Miasta Tczewa, Prezes Ligi Morskiej i Rzeczej, prof. Daniel Duda, złożyli kosz kwiatów na ołtarzu i przekazali wiązankę kwiatów proboszczowi tczewskiej fary. Prezes Ligi Morskiej i Rzeczej zaprezentował zebranym w kościele replikę bandery ORP „Lwów” po czym została ona poświęcona przez proboszcza Fary. Głos zabrał prof. Daniel Duda nawiązując do umieszczenia w farze w dniu



Wydanie „Nautologii” nr 158/2021 rocznika Polskiego Towarzystwa Nautologicznego oraz logo Zespołu Szkół Technicznych im. komandora A. Garnuszeńskiego w Tczewie



Tablica – fundacja Koła Absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie na gmachu budynku Szkoły Morskiej w Tczewie, zainstalowana 17 września 1970 r. Źródło: <https://www.radiotczew.pl/wiadomosci/3455>

27 września 1981 r. Votum Uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie, jak powiedział zakotwiczonego w tym kościele na wieki, ponadto omówił dokonania wychowanków w czasie pokoju i wojny. Następnie wręczył medale „ORP „Lwowa” dla Parafii pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Tczewie w podziękowaniu za opiekę duszpa-



Medale dla Parafii pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Tczewie w podziękowaniu za opiekę duszpasterską nad Tczewską Szkołą Morską. Honorowy Członek Koła Absolwentów Szkoły Morskiej „TCZEWIACY” – kpt. ż.w. prof. zw. dr Daniel Duda. Gdynia, 05.12.2021

sterską nad Tczewską Szkołą Morską i wkład pracy księży w dziele przygotowywania i wychowania pierwszych kadr morskich II Rzeczypospolitej dla Polskiej Marynarki Handlowej.

W zakończeniu podziękował władzom powiatu, staroście Mirosławowi Augustynowi i prezydentowi miasta Mirosławowi Półlockiemu, ks. proboszczowi Adamowi Gadomskiemu, dyrekcji kadrze i młodzieży I Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej - Curie i Zespołowi Szkół Technicznych i innym Instytucjom Miasta za piękne utrwalanie dorobku Morskiego Miasta Tczewa. Wypowiedź spotkała się z aplauzem wiernych.

Po mszy świętej prezes Ligi Morskiej i Rzemieślniczej dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Królikowski, odczytał akt erekcyjny repliki bandery i przekazał na ręce starosty tczewskiego oraz dyrektora Liceum Ogólnokształcącego im. Marii Skłodowskiej - Curie, replikę bandery i wspomniany akt, co spotkało się z aplauzem zebranych. Na zakończenie w kaplicy kościelnej złożono kwiaty pod Votum Szkoły Morskiej, które jest tam zakotwiczone na wieki.

Andrzej Królikowski, Daniel Duda
Akademia Marynarki Wojennej
Zdjęcia: archiwum Autorów

Pierwszy rejs dookoła świata „Daru Młodzieży” (1987-1988)

WPROWADZENIE

W historii ówczesnej Wyższej Szkoły Morskiej, a obecnego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, jak i Polskiego Szkolnictwa Morskiego oraz nowego w tamtym czasie statku szkolnego „Dar Młodzieży”, podróż dookoła świata połączona z udziałem w obchodach 200-lecia powstania Australii, była wydarzeniem wyjątkowym, nawiązującym w pewnym stopniu do historycznej podróży „Daru Pomorza” dookoła świata w latach 1934-1935.

Artykuł ma na celu zebranie i zobrazowanie szerokich danych nawigacyjnych oraz osobowych dotyczących pierwszego rejsu dookoła świata „Daru Młodzieży”, jego załogi oraz osiągniętych rezultatów stanowiących o rekordach uzyskanych podczas żeglugi. Publikacja danych źródłowych posłuży do dalszych opracowań i prac, w których te dane muszą być zawarte zgodnie z historyczną prawdą. Artykuł składa się z 4 części oraz wprowadzenia, podsumowania i bibliografii. W części pierwszej przedstawiono dane nawigacyjne pierwszego rejsu dookoła świata „Daru Młodzieży”. W części drugiej zebrano dane osobowe załogi biorącej udział w całym rejsie. Część trzecia obrazuje przebytą trasę i odwiedzone porty, a część czwarta zawiera rekordy nawigacyjne ustanowione podczas tej historycznej podróży.

DANE NAWIGACYJNE REJSU

Pierwszy rejs dookoła świata statku szkolnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni „Dar Młodzieży” rozpoczął się 3 września 1987 roku odcumowaniem od Nabrzeża Pomorskiego w Gdyni, a zakończył się w tym samym miejscu 1 czerwca 1988 roku. W poniższej tabeli 1 zebrane zostały dane nawigacyjne tego historycznego rejsu pochodzące z raportu nawigacyjnego sporządzonego przez I oficera Bogusława Sadkowskiego. To dzięki jego systematyczności, uporowi i zaangażowaniu możliwe jest dzisiaj odtworzenie tych już historycznych danych.

Analiza danych nawigacyjnych wykazuje, iż na pokładzie „Daru Młodzieży” w związku z przekroczeniem międzynarodowej linii zmiany daty z zachodu na wschód dodano jeden dzień. Tym dniem był poniedziałek 15 lutego 1988 roku, więc w dzienniku pokładowym dwa dni następujące po sobie miały tę samą datę. Międzynarodowa linia zmiany daty została przekroczona o godzinie 0957 czasu statkowego.

Na fot. 1 przedstawiono „Dar Młodzieży” pod pełnymi żaglami podczas udziału w Tall Ships Australia, z charakterystycznym emblematem tego wydarzenia na górnym marslu foka.

Tabela 1. Dane nawigacyjne pierwszego rejsu dookoła świata „Daru Młodzieży” (1987-1988)¹⁾

L.p.	Dane nawigacyjne	Wartości
1.	Termin rejsu	03.09.1987 r. – 01.06.1988 r.
2.	Czas trwania rejsu	272 dni (na statku 273 dni ze względu na przekroczenie międzynarodowej linii zmiany daty z zachodu na wschód)
3.	Dni kalendarzowe rejsu	274 dni
4.	Czas spędzony na morzu	217 ^d 15 ^h 35 ^m
5.	Czas spędzony na morzu w %	80,0%
6.	Czas spędzony w portach	54 ^d 08 ^h 25 ^m
7.	Czas spędzony w portach w %	20,0%
8.	Liczba odwiedzonych portów zagranicznych	14
9.	Przebyta droga ogółem	36 352,0 mil morskich
10.	Przebyta droga pod żaglami	18 544,0 mil morskich
11.	Procentowo przebyta droga pod żaglami	51%
12.	Przebyta droga na silniku	17 808,0 mil morskich
13.	Procentowo przebyta droga na silniku	49,0%
14.	Czas pływania pod żaglami	115 ^d 17 ^h 35 ^m
15.	Procentowo czas pływania pod żaglami	53,17%
16.	Czas pływania na silniku	86 ^d 06 ^h 00 ^m
17.	Procentowo czas pływania na silniku	39,63%
18.	Czas spędzony na kotwicy	15d16h00m
19.	Procentowo czas spędzony na kotwicy	7,20%
20.	Średnia prędkość pływania	7,5 węzła

¹⁾ Opracowanie na podstawie raportu Bogusława Sadkowskiego – *Raport Nawigacyjny S/V „Dar Młodzieży”. Podróż nr 18, S/V „Dar Młodzieży”, Gdynia 1988* oraz informacji autora.



Fot. 1. S/V „Dar Młodzieży” pod pełnymi żaglami podczas udziału w Tall Ships Australia.
Źródło: zdjęcie wykonane przez organizatorów Tall Ships Australia

W tabeli 2 zebrano dane dotyczące zapasów i ładunku przyjętych na pokład „Daru Młodzieży” na dzień wyjścia z portu Gdynia. Nośność statku – DWT²⁾ wynosiła 695,1 t.

Tabela 2. Dane wyjściowe zapasów i ładunku na dzień wyjścia w rejs dookoła świata

L.p.	Zapasy	Wartość	Uwagi
1.	Woda słodka	323,0 t	
2.	Balast	63,7 t	Woda w zbiornikach balastowych
3.	Paliwo	167,0 t	
4.	Oleje	2,9 t	
5.	Woda kotłowa	6,0 t	
6.	Prowiant	16,5 t	
7.	Kantyna	26,0 t	
8.	Załoga	25,0 t	Ciężar załogi wraz z rzeczami osobistymi
9.	Różne	65,0 t	
	DWT	695,1 t	

Natomiast dane wyjściowe zanurzenia w dniu wyjścia „Daru Młodzieży” były następujące: $T_D = 6,07\text{ m}$, $T_R = 6.76\text{ m}$, a $T_{SR} = 6,41\text{ m}$. Oczywiście dane dotyczące zanurzenia zmieniały się na bieżąco wraz z ubyciem lub przyjęciem ciężarów na statek.

ZAŁOGA ŻAGLOWCA

Załoga statku stanowi najistotniejszy jego element, który w przypadku statku szkolnego i jednocześnie żaglowca zawiera

w sobie komponent załogi stałej i tych co uczą się rzemiosła morskiego. Załogę szkolną „Daru Młodzieży” stanowili studenci dwóch Wyższych Szkół Morskich z Gdyni (39 studentów) i Wyższej Szkoły Morskiej ze Szczecina (72 studentów). Tabela 3 obrazuje listę załogi „Daru Młodzieży” w rejsie dookoła świata na dzień wyjścia z portu Gdynia.

Lista załogi zawarta w tabeli 3 nie zawiera nazwisk osób czasowo zaokrętowanych pomiędzy niektórymi portami, które to były pasażerami na żaglowcu i tylko na wybranych odcinkach rejsu. Najistotniejszy jest fakt, iż załoga w liczbie 162 jej polskich członków nie zmieniła się od wypłynięcia z Gdyni do powrotu do kraju. Do Gdyni przypłynął również Australijczyk Andrew Kaleski, natomiast Hamish Mackie wyokrętował w Sydney. Należy również zauważyć, iż przylądek Horn na pokładzie „Daru Młodzieży” opłynęło 163 członków załogi³⁾.

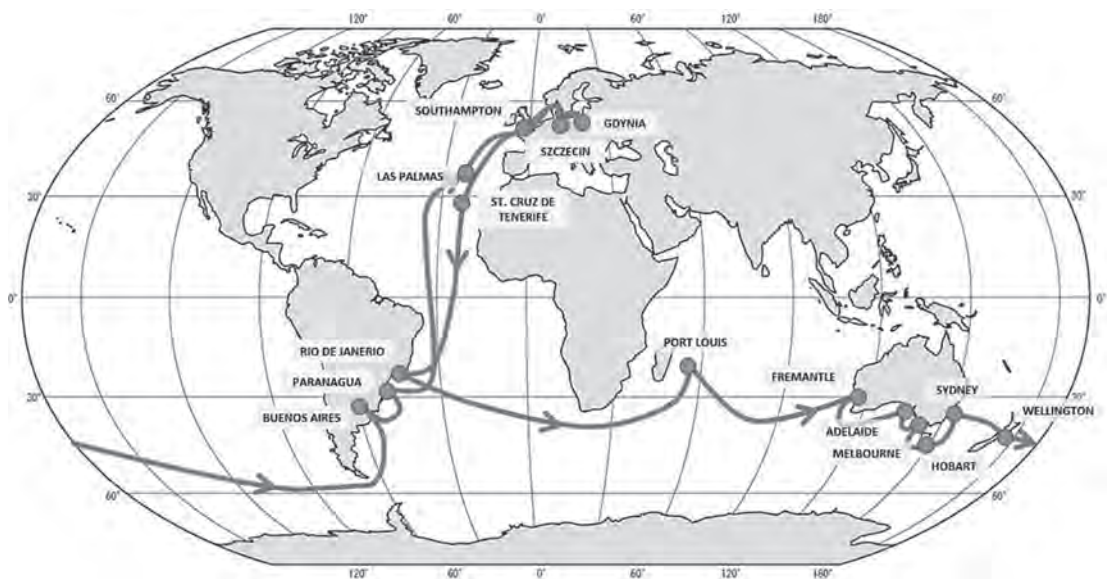
TRASA REJSU I ODWIEDZONE PORTY

S/V „Dar Młodzieży” w rejsie dookoła świata w latach 1987-1988 opłynął świat trasą dookoła trzech przylądków (Przylądek Dobrej Nadziei (Republika Południowej Afryki), przylądek Leeuwin (Australia) i przylądek Horn (Chile), trasą pospolicie uznawaną przez żeglarzy ze względu na pogodę, jako najtrudniejszą wokół globu. Trasa rejsu wraz z odwiedzionymi portami przedstawiona została na rys. 1.

„Dar Młodzieży” w pierwszym rejsie dookoła świata w latach 1987-1988 odwiedził 14 zagranicznych portów. Daty wejścia i wyjścia do portów zebrano w tabeli 4.

Należy podkreślić, że lista odwiedzanych portów ulegała ciągłym zmianą, a jej końcowy kształt zobrazowany w tabeli 4 w dużej mierze był wypadkową napotkanych warunków pogodowych i nawigacyjnych oraz innych działań wynikających z aktualnych potrzeb.

²⁾ DWT – ang. deadweight tonnage
³⁾ Pokłon Hornowi, Bractwo Kaphornowców, Wydawnictwo LOTTO-Bydgoszcz, Bydgoszcz-Gdynia 2014, s. 403-404.



Rys. 1. Trasa rejsu dookoła świata „Dar Młodzieży” w latach 1987-1988. Źródło: opracowanie własne

Tabela 3. Lista załogi S/V „Dar Młodzieży” wychodząca w rejs dookoła świata (1987-1988) z portu Gdynia⁴⁾

L.p.	Nazwisko i imię	Funkcja/stanowisko	Uwagi
1.	Wiktorowicz Leszek	Komendant/Kapitan	Dział pokładowy
2.	Madziar Mieczysław	Starszy oficer	
3.	Sadkowski Bogusław	I oficer	
4.	Dyrzc Czesław	II oficer	
5.	Synak Waldemar	III oficer	
6.	Grzeszczuk Waldemar	Asystent pokład.	
7.	Janicki Jacek	Asystent pokład.	
8.	Janicki Marek	Asystent pokład.	
9.	Smolarz Leszek	Asystent pokład.	
10.	Zalewski Zbigniew	Asystent pokład.	
11.	Poturaj Piotr	Asystent pokład.	
12.	Kotowski Paweł	Starszy bosman	
13.	Jaromowski Bonifacy	Bosman	
14.	Borówka Brunon	Bosman	
15.	Staroń Kazimierz	Żaglomistrz	
16.	Kowalewski Bronisław	Cieśla	Dział maszynowy
17.	Kwiatkowski Bogdan	Marynarz	
18.	Meller Marek	Marynarz	
19.	Rękawek Wojciech	Radio oficer	
20.	Korcz Karol	Asystent radio oficera	
21.	Kumala Karol	Starszy Mechanik	Dział elektryczny
22.	Karwat Krzysztof	II mechanik	
23.	Kalicki Arkadiusz	III mechanik	
24.	Daś Andrzej	Asystent maszynowy	
25.	Kamiński Stefan	Magazynier	
26.	Wacław Zdzisław	Motorzysta	Dział elektryczny
27.	Freliga Stanisław	I elektryk	
28.	Gil Andrzej	Asystent elektryka	

⁴⁾ Lista załogi S/V „Dar Młodzieży” opracowana na podstawie CREW LIST S/V „Dar Młodzieży”. Podróż Nr 16/6/87. Wyjście z Gdyni 87-09-03. Lista podpisana przez kapitana statku „Dar Młodzieży” kpt. ż.w. mgr. Leszka Wiktorowicza.

L.p.	Nazwisko i imię	Funkcja/stanowisko	Uwagi
29.	Raczyński Stanisław	Intendent	Dział hotelowy
30.	Hańczakiewicz Jacek	Ochmistrz	
31.	Kosikowski Józef	I kucharz	
32.	Braszka Mieczysław	Kucharz	
33.	Miętek Mirosław	Kucharz	
34.	Skoczka Roman	Kucharz	
35.	Krakus Adam	Piekarz	
36.	Dopke Kazimierz	Steward	
37.	Liberski Michał	Steward	
38.	Walecki Robert	Steward	
39.	Ziniak Jan	Steward	
40.	Krajka Kazimierz	Lekarz	Dział medyczny
41.	Wieteska Wojciech	Pielegniarz	
42.	Vogtman Leszek	Kierownik nauk	Wykładowcy z Wyższych Szkół Morskich w Gdyni i Szczecinie
43.	Fedak Kazimierz	Wykładowca	
44.	Hulanicki Sławomir	Wykładowca	
45.	Jacek Roenig	Wykładowca	
46.	Piskórz Krzysztof	Wykładowca	
47.	Wileński Jerzy	Wykładowca	Student WSM w Szczecinie
48.	Babik Paweł	Praktykant	
49.	Badziak Adam	Praktykant	
50.	Bednarski Piotr	Praktykant	
51.	Bobko Krzysztof	Praktykant	
52.	Bogacki Dariusz	Praktykant	
53.	Burant Krzysztof	Praktykant	
54.	Chądzynski Robert	Praktykant	
55.	Choma Jacek	Praktykant	
56.	Chowański Robert	Praktykant	
57.	Chrzanowski Piotr	Praktykant	
58.	Cwen Jacek	Praktykant	
59.	Cydejko Jarosław	Praktykant	
60.	Daniśka Władimir	Praktykant	
61.	Drzazga Dariusz	Praktykant	
62.	Gajewski Krzysztof	Praktykant	
63.	Gil Mariusz	Praktykant	
64.	Gorzeński Piotr	Praktykant	
65.	Grajcewicz Paweł	Praktykant	
66.	Gruszczyński Marek	Praktykant	
67.	Grzybowski Mariusz	Praktykant	
68.	Guss Marek	Praktykant	
69.	Huczek Roberto	Praktykant	
70.	Janiak Dariusz	Praktykant	
71.	Jeske Piotr	Praktykant	
72.	Jezierski Leszek	Praktykant	
73.	Jędrzejczak Paweł	Praktykant	
74.	Jędrzejewski Krzysztof	Praktykant	
75.	Kaszubowski Ireneusz	Praktykant	

MATERIAŁY

L.p.	Nazwisko i imię	Funkcja/stanowisko	Uwagi
76.	Karsiński Jarosław	Praktykant	Student WSM w Gdyni
77.	Kawczak Jacek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
78.	Kieroński Grzegorz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
79.	Klamka Rafał	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
80.	Kłosek Sławomir	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
81.	Kocjan Szymon	Praktykant	Student WSM w Gdyni
82.	Koliński Jacek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
83.	Kołodziej Andrzej	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
84.	Komos Krzysztof	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
85.	Komsa Arkadiusz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
86.	Kopel Grzegorz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
87.	Koperski Krzysztof	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
88.	Kosicki Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
89.	Krasowski Ziemowit	Praktykant	Student WSM w Gdyni
90.	Krywult Tomasz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
91.	Kukier Jacek	Praktykant	Student WSM w Gdyni
92.	Kuna Robert	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
93.	Kurpiewski Dariusz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
94.	Kuryga Daniel	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
95.	Kurzawiński Szymon	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
96.	Leonowicz Grzegorz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
97.	Łagód Mariusz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
98.	Łuć Tomasz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
99.	Łyp Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
100.	Maeser Jacek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
101.	Majzner Artur	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
102.	Malinowski Marek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
103.	Markiewicz Rafał	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
104.	Michalski Paweł	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
105.	Mielewczyk Andrzej	Praktykant	Student WSM w Gdyni
106.	Mońko Tomasz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
107.	Mrkva Josef	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
108.	Niewiński Andrzej	Praktykant	Student WSM w Gdyni
109.	Nowak Ireneusz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
110.	Nowak Jerzy	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
111.	Nowak Piotr	Praktykant	Student WSM w Gdyni
112.	Nowakowski Rafał	Praktykant	Student WSM w Gdyni
113.	Ociepka Tomasz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
114.	Ogonowski Robert	Praktykant	Student WSM w Gdyni
115.	Okruciński Dariusz	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
116.	Olszewski Tomasz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
117.	Ostrowski Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
118.	Ozga Ireneusz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
119.	Paciorek Krzysztof	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
120.	Piechowski Wojciech	Praktykant	Student WSM w Szczecinie

L.p.	Nazwisko i imię	Funkcja/stanowisko	Uwagi
121.	Pokornicki Robert	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
122.	Prejbisz Michał	Praktykant	Student WSM w Gdyni
123.	Prinz Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
124.	Pryć Wojciech	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
125.	Radwaniecki Jeremi	Praktykant	Student WSM w Gdyni
126.	Roguszcak Paweł	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
127.	Rudnicki Bogdan	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
128.	Rurak Paweł	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
129.	Sechaber Rafał	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
130.	Siński Marek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
131.	Skomoroko Krzysztof	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
132.	Słaby Marek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
133.	Smejda Ryszard	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
134.	Snarski Andrzej	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
135.	Sobol Mariusz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
136.	Soczyński Waldemar	Praktykant	Student WSM w Gdyni
137.	Spieszny Jacek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
138.	Staniewicz Witold	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
139.	Sujkowski Piotr	Praktykant	Student WSM w Gdyni
140.	Szczerba Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
141.	Szopa Krzysztof	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
142.	Szyszka Jacek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
143.	Świder Krzysztof	Praktykant	Student WSM w Gdyni
144.	Świdorski Piotr	Praktykant	Student WSM w Gdyni
145.	Trybocki Artur	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
146.	Trzeciak Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
147.	Urbaniak Andrzej	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
148.	Wajgelt Paweł	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
149.	Walczuk Rafał	Praktykant	Student WSM w Gdyni
150.	Warpachowicz Jacek	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
151.	Wata Wojciech	Praktykant	Student WSM w Gdyni
152.	Wdowiak Andrzej	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
153.	Welenc Grzegorz	Praktykant	Student WSM w Gdyni
154.	Wiśniewski Michał	Praktykant	Student WSM w Gdyni
155.	Wit Robert	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
156.	Wolny Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
157.	Wontka Jarosław	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
158.	Zakrzewski Piotr	Praktykant	Student WSM w Szczecinie
159.	Halik Antonio	Dziennikarz (NBC i Interpress)	Dziennikarze
160.	Sienkiewicz Bogdan	Dziennikarz (TVP)	
161.	Ulatowski Janusz	Dziennikarz (TVP)	
162.	Urbanyj Zbigniew	Dziennikarz („Gazeta Pomorska”)	
163.	Kaleski Andrew	Praktykant (Australia)	
164.	Mackie Hamish	Praktykant (Australia)	Tylko do Sydney

Tabela 4. Odwiedzone porty w pierwszym rejsie dookoła świata „Daru Młodzieży”⁵⁾

L.p.	Odwiedzane porty	Data wejścia	Data wyjścia	Uwagi
1.	Gdynia (Polska)	–	03.09.1987 r.	Port rozpoczęcia rejsu
2.	Portsmouth (Wielka Brytania)	10.09.1987 r.	13.09.1987 r.	
3.	Santa Cruz de Tenerife (Hiszpania)	23.09.1987 r.	25.09.1987 r.	
4.	Rio de Janeiro (Brazylia)	13.10.1987 r.	15.10.1987 r.	
5.	Port Luis (Mauritius)	18.11.1987 r.	20.11.1987 r.	
6.	Fremantle (Australia)	08.12.1987 r.	12.12.1987 r.	Tall Ships Australia
7.	Adelaide (Australia)	22.12.1987 r.	26.12.1987 r.	Tall Ships Australia
8.	Melbourne (Australia)	31.12.1987 r.	05.01.1988 r.	Tall Ships Australia
9.	Hobart (Australia)	10.01.1988 r.	14.01.1988 r.	Regaty Hobart-Sydney w ramach Tall Ships Australia
10.	Sydney (Australia)	20.01.1988 r.	25.01.1988 r.	Tall Ships Australia
11.	Wellington (Nowa Zelandia)	06.02.1988 r.	11.02.1988 r.	
12.	Buenos Aires (Argentyna)	23.03.1988 r.	26.03.1988 r.	
13.	Paranagua (Brazylia)	02.04.1988 r.	08.04.1988 r.	
14.	Las Palmas (Hiszpania)	02.05.1988 r.	05.05.1988 r.	
15.	Rotterdam (Holandia)	18.05.1988 r.	21.05.1988 r.	
16.	Szczecin (Polska)	28.05.1988 r.	29.05.1988 r.	
17.	Gdynia (Polska)	01.06.1988 r.	–	Port zakończenia rejsu

REKORDY NAWIGACYJNE „DARU MŁODZIEŻY” Z PIERWSZEGO REJSU

Podczas podróży dookoła świata ustanowione zostały nawigacyjne rekordy, które zostały zebrane w tabeli 5. Osiągi jakie uzyskiwał „Dar Młodzieży” szczególnie w południowych szerokościach naszego globu są imponujące. Kiedy niektóre z nich zostano ponownie poprawione, to trudno aktualnie powiedzieć. Szczególnie

długie rekordowe przejścia, które przyczyniły się do uzyskania nagrody „Boston Tea Pot Trophy” za 1988 rok będą trudne do pobicia.

PODSUMOWANIE

Do historii Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, ale również i Polskiego Szkolnictwa Morskiego przeszedł pierwszy rejs dookoła świata „Daru Młodzieży” z lat 1987-1988. Tak istotnym i ważnym

Tabela 5. Rekordy „Daru Młodzieży” ustanowione w pierwszym rejsie dookoła świata⁶⁾

Lp.	Rekordy ustanowiony przez „Dar Młodzieży”	Wartości rekordów	Data i pozycja	Uwagi
1.	Rekordowa prędkość pod żaglami	16,6 węzła	26.02.1988 r. godz. 0134 LT φ=51°15,0’S λ=120°45,2’W	I wachta - of. wacht. Bogusław Sadkowski
2.	Rekordowy dystans przebyty podczas jednej wachty	57,8 mil morskich	02.11.1987 r. godz. 1600-2000	II wachta – of. wacht. Czesław Dyrzcz
3.	Rekordowy dystans przebyty w ciągu doby	302,4 mil morskich	Od 02.11.1987 r. 0300 GMT do 03.11.1987 r. 0300 GMT	Średnia prędkość 12,6 węzła
4.	Największy dystans przebyty pod żaglami w ciągu 124 godz.	1 258,7 mil morskich	Od 1000 GMT 29.02.1988 r. do 1400 GMT 05.03.1988 r.	Zgłoszenie do nagrody „Boston Tea Pot Trophy” za 1988 r.
5.	Najdłuższy przelot pod żaglami	6 271 mil morskich w przeciągu 35 ^d 21 ^h 45 ^m	Od 1845 LT 12.02.1988 r. do 1830 LT 18.03.1988 r.	
6.	Największy chwilowy przechył	Powyżej 55° (około 60°)	04.03.1988 r. godz. 1403 LT	I wachta – of. wacht. Bogusław Sadkowski
7.	Największa siła wiatru	Szkwał 12°B	04.03.1988 r. godz. 1250	I wachta – of. wacht. Bogusław Sadkowski

⁵⁾ Daty wejść i wyjść z portów opracowano na podstawie notatek wykonywanych podczas rejsu przez autora – „Dar Młodzieży” – Notatki z rejsu, Notatki z rejsu dookoła świata „Daru Młodzieży, 1987-1988.
⁶⁾ Opracowanie na podstawie notatki Bogusława Sadkowskiego – Rekordy „Daru Młodzieży” ustanowione w rejsie dookoła świata, „Dar Młodzieży, 1988.



Fot. 2. „Dar Młodzieży” podczas żeglugi na Południowym Pacyfiku. Źródło: zdjęcie wykonane przez uczestnika rejsu

elementem każdego rejsu są osiągnięcia, które stanowią o randze przedsięwzięcia w wielu kategoriach, jednakże najważniejszym elementem każdej wyprawy jest jej załoga. Załoga, której należy się przywilej pamięci, naszego ludzkiego pamiętania. Z ogromną starannością zebrano cały skład osobowy żaglowca kierowanego przez jego komendanta kapitana ż.w. Leszka Wiktorowicza, po to aby był znany po wielu latach, tak jak spoglądano wraz z upływem czasu na załogę „Daru Pomorza” z rejsu dookoła świata w latach 1933-1934. Tu każdy członek załogi, niezależnie od jego funkcji i stanowiska na statku jest postacią ważną i zasłużoną. Te cechy przynależą się, zważywszy na trudy rejsy, pracy na statku, nauczania, pełnienia wacht morskich i portowych, bycia ambasadorem naszych polskich spraw daleko od Ojczyzny, czas rozłąki i oczekiwania, a także przemijania. Te pozostawione za rufą tysiące mil morskich pokonane na morzach i oceanach świata, uczyniły młodą załogę dojrzałymi ludźmi w każdych sprawach naszego życia.

Niezmiernie ważne z punktu historycznego opisu pierwszego rejsu dookoła świata „Daru Młodzieży” są dane nawigacyjne. Ich zebranie i upublicznienie było pasją I oficera Bogusława Sadkowskiego. To dzięki jego wielkiej determinacji, starannym obliczeniom i pasji żeglarskiej możemy korzystać z informacji nawigacyjnych opisujących rejs i przedstawiających w jednoznaczny sposób jego nawigacyjne znaczenie.

Dla „Daru Młodzieży” ten rejs nie jest jedyną podróżą dookoła świata. Odbyla się już druga wyprawa, w której „Dar Młodzieży” pokazał swoje piękno, młodą załogę i kunszt żeglowania. I w tym miejscu cisnie się na usta następujące pytanie: Czy będzie jeszcze kolejna wyprawa, w której „Dar Młodzieży” popłynie dookoła świata?

Nie ważne jest, czy będzie to trasa wokół trzech przylądków, czy kanałami, ważna jest historyczna istota znaczenia szkolenia przyszłego oficera pod żaglami na morzach i oceanach świata. To tam, w różnych nawigacyjnych i hydrometeorologicznych warunkach pływania, kształtowane są cechy i cnoty oddanych morzu oficerów.

BIBLIOGRAFIA

1. Duda D., Urbanyi Z., *Pierwszy w sztafecie*, AW-P PROGRES, Bydgoszcz 1992.
2. Dyrz C., „Dar Młodzieży” – *Notatki z rejsu*, Notatki z rejsu dookoła świata „Daru Młodzieży”, 1987-1988.
3. Dyrz C., *Szkoleniowe aspekty rejsów dookoła świata polskich żaglowców szkolnych „Dar Młodzieży” i ORP „Iskra”*, „Jednostki żaglowe w szkoleniu kadr marynarskich i kształceniu postaw młodzieży”, Międzynarodowy Zlot Żaglowców Sail Gdańsk 97”, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 1997.
4. *Instrukcja na podróż do Australii*, Pismo R₃S-4171/DM/06/34/B7 z dnia 22.09.1987 r.
5. Maracewicz T., *Symbole naszych marzeń. Stulecie polskich żaglowców*, Warszawa 2022.
6. *Pokłon Hornowi*, Bractwo Kaphornowców, Wydawnictwo LOTTO-Bydgoszcz, Bydgoszcz – Gdynia 2014.
7. Sadkowski B., *Raport Nawigacyjny S/V „Dar Młodzieży”. Podróż nr 18, S/V „Dar Młodzieży”*, Gdynia 1988.
8. Sadkowski B., *Rekordy „Daru Młodzieży” ustanowione w rejsie dookoła świata*, „Dar Młodzieży”, 1988.
9. Urbanyi Z., *Na szlaku kliprów i windjammerów*, Wydawnictwo TANAN, Bydgoszcz 1996.

ABSTRACT

THE FIRST VOYAGE AROUND THE WORLD OF “DAR MŁODZIEŻY” (1987-1988)

In the history of the Maritime Academy and the current Gdynia Maritime University, as well as the Polish Maritime Education and the new school ship “Dar Młodzieży” at that time, a trip around the world combined with participation in the celebration of the Bicentennial of Australia was a unique event, referring to the historical journey of “Dar Pomorza” around the world in the years 1934-1935.

The aim of the article is to collect and present a wide range of navigational and personal data concerning the first voyage around

the world of “Dar Młodzieży”, her crew and the achieved results constituting records obtained during sailing. The article consists of 4 parts as well as an introduction, summary, and bibliography. The first part presents the navigation data for the first round-the-world voyage of “Dar Młodzieży”. In the second part, the personal data of the crew participating in the entire voyage were collected. Part three shows the route traveled and ports visited, and part four contains the navigational records established during this historic journey.

Ujście Potoku Chyłońskiego do kanału portowego na przestrzeni lat. Rys historyczny

Streszczenie

Niniejszy tekst stanowi próbę opisu przemian, jakie zachodziły na przestrzeni wieków u ujścia Potoku Chyłońskiego, w kontekście jego roli dla lokalnej społeczności. W centrum mojego zainteresowania znalazły się przemiany związane z urbanizacją w okolicy koryta Potoku i to, w jaki sposób rozwój infrastruktury portowej oraz miejskiej wpływał na jego bieg. Wszystkie te zagadnienia uka-

zane są w kontekście specyfiki rozwoju Gdyni oraz Portu Gdynia. Wnioski, jakie prezentuję w niniejszej pracy opierają się na badaniach przeprowadzonych przez autora wśród mieszkańców okolic potoku oraz na źródłach pisanych.

W poszukiwaniu materiałów do analizy oraz ich interpretacji przyjąłem założenia teorii ugruntowanej.

Słowa kluczowe

Port, gdynia, potok, ciek, natura, przemiany, infrastruktura, rybołówstwo, terminal, historia

Nie byłoby współczesnej Gdyni bez portu. Nie byłoby gdyńskiego portu bez Chylonki. W 1920 roku Polska na mocy Traktatu Wersalskiego weszła w posiadanie 71 km granicy morskiej (bez wliczania w granicę obu stron płw. Helskiego). Polsce brakowało jednak handlowego portu morskiego. Za potrzebą poszły działania, które miały na celu jego wybudowanie. Wiceadmiral Kazimierz Porębski, szef Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, zlecił inż. Tadeuszowi Wendzie zadanie wytypowania odpowiedniego miejsca na morski port. Dolina Potoku Chyłońskiego, nazywanego także Chylonką, od razu przykuła uwagę inżyniera Wendy podczas jego podróży. To właśnie w dolinie strumienia, otoczonej z dwóch stron wysoczyzną morenową, dostrzegł punkt, w którym kilka lat później miało powstać, jak określano w międzywojennej prasie, *Okno na Świat II RP* – czyli jeden z najnowocześniejszych portów w Europie. „*Studja portowe przeprowadzono latem 1920 r. Zbadane zostało szczegółowo całe nasze wybrzeże morskie, poczynając od jeziora Żarnowieckiego, a kończąc na granicy Wolnego Miasta pod Zopotami, i okazało się, że najlepszym miejscem do budowy portu jest Gdynia. Wybór ten jest nietrudny, gdyż Gdynia tak jasno wyróżnia się spośród innych miejscowości naszego wybrzeża, że fachowcy, gdy spojrzeli na mapę morską, miejsce to rzuca się wprost w oczy. (...) jedynym i najlepszym miejscem do budowy portu jest dolina między tzw. Kępą Oksywską i Kamienną Górą. – tak uzasadniał wybór Gdyni inż. Tadeusz Wenda*”. „*Najdogodniejszym miejscem do budowy portu wojennego (jak również w razie potrzeby handlowego) jest Gdynia, a właściwie nizina między Gdynią a Oksywą, położoną w odległości 16 km od Nowego Portu w Gdańsku*”

Wśród przyczyn doboru ujścia Chylonki na miejsce przyszłego portu inż. Tadeusz Wenda wskazywał dostateczną ochronę przed oddziaływaniem fal, głębokość akwenu a przede wszystkim rozległy obszar dogodnego do pogłębienia torfowiska rzeki Chylonki, gdzie miał powstać kanał portowy. Skutkiem tego wyboru, w październiku 1920 roku, Rząd Polski podjął decyzję o budowie portu w dolinie rzeki Chylonki w osadzie rybackiej Gdynia, a następnie w roku 1922 r. Sejm RP przyjął ustawę ws. „budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu”. Warto zaznaczyć, iż już 300 lat wcześniej tę lokalizację na budowę portu wskazywał królowi Władysławowi IV hetman Stanisław Koniecpolski – wówczas wybudowano jednak Wielką Wieś (dziś Władysławowo). Po tym, jak pierwsze łopaty oraz maszyny zaczęły drążyć kanał portowy, dolina

Potoku Chyłońskiego doświadczył znaczących przemian związanych z industrializacją i reurbanizacją jego okolicy, zaś jego ujście cofnęło się o kilkaset metrów w głąb lądu.

Cofając się do przeszłości terenu doliny Potoku Chyłońskiego, warto podkreślić jego rolę jako łącznika pomiędzy pradziejami Gdyni a jej współczesnością. Mierzy on około 5,2 km i jest on jednym z czternastu gdyńskich cieków, zaś jego źródła znajdują się na terenie Pradoliny Kaszubskiej. Część wód pozyskuje z Potoku Cisowskiego, przyjmuje również dopływ w postaci strumyka o nazwie Chylonka, wypływającego spod Świętej Góry w Chyloni (dawna wieś, od 1930 roku dzielnica Gdyni). Uściślając dwie, pojawiające się symultanicznie nazwy, Chylonka oraz Potok Chyłoński: po powstaniu portu wewnętrznego Chylonka znacząco skróciła się, łącząc się w okolicy Nabrzeża Helskiego z ciekami, który przyjmuje wody z Chyłońskich Łąk. Dla niego przyjęto nazwę Potoku Chyłońskiego, tym samym kładąc kres problemom z dokładnym nazewnictwem obu strumieni. Do roku 1925 wpływał do niego również potok o nazwie Gdynia, który wypływał z okolic nieistniejącego dziś stawu przy ul. Jana z Kolna. Jego fragment do niedawna był widoczny za budynkiem Urzędu Morskiego w Gdyni, na terenie dawnych ogródków działkowych i międzytorza. Wspomniana Pradolina Kaszubska jest widoczna na najstarszych mapach rejonu Gdyni. Istnieją przypuszczenia, iż jej obszar był niegdyś płytką zatoką. W roku 1922 roku, podczas rozbudowy infrastruktury portowej w okolicy ujścia potoku odkryto osadę z epoki kamienia, wraz z fragmentami niewielkiej łódki dębinki. W okolicy wzgórza w dzielnicy Chylonia, zwanego Świętą Górą, odkryto zaś osadę łowców fok, również z tej samej epoki, wraz z glinianymi, bogato zdobionymi naczyniami i narzędziami z krzemienia¹⁾. W gęstym torfie odnajdywano również pozostałości po prastarych mieszkańcach tego obszaru – po kulturze Oksywskiej z okresu początków naszej ery (okolice I wieku n.e.). Wiadomo też, że w osadzie o nazwie *Wojska*, przy ujściu Potoku, do XVII wieku mieścił się młyn.

Nazwa potoku (zapisana jako „Kilona”) pojawia się po raz pierwszy w dokumencie wystawionym przez księcia pomorskiego Świętopełka w 1259 roku. Dokument potwierdzał przywilej fundacyjny klasztoru norbertanek w Żukowie i rozszerzał prawa rybołówcze dla klasztoru na kępie oksywskiej – od wsi Kochowo aż po rzeczkę zwaną Chylonią²⁾. W XIII wieku przy strumieniu powstawały liczne owczarnie, niewielkie gospodarstwa i osady należące zarówno do zakonu Norbertanek jak i do Cystersów z Oliwy, takie

¹⁾ Praca zbiorowa pod red. A. Bastiana i ks. J. Sochy, *Sto lat parafii św. Mikołaja w Gdyni-Chyloni*, Gdynia 2015, s. 15.

²⁾ T. Rembalski, *Dokumenty Oksywi, Obłęża i Pogorza 1212-1771*, Gdynia 2012, s. 8.



Fragment radzieckiej mapy Gdyni z roku 1973 - plan w języku rosyjskim - źródło www.maps.mapywig.org

jak m.in. Sławęcin czy Grisca³⁾. Ostatnie ślady po osadach zniknęły po przejściu w 1925 roku terenu tzw. Łąk Oksywskich (zachodni brzeg potoku) na rzecz budowy Portu Marynarki Wojennej⁴⁾. Na przestrzeni lat ujście potoku przestało pełnić znaczącą rolę gospodarczą, stając się zapleczem oksywskich maszoperii. Wody cieku obfitowały w pstrągi i łososie. W okolicy wydobywano również torf, którego pokłady, jak okazało się przy budowie portu, sięgały kilkunastu metrów w głąb gruntu.

W XVIII wieku Potok Chyłoński został włączony w sieć rowów melioracyjnych, widocznych na mapach z tego okresu. Wówczas to strumień został połączony w rejonie swych źródeł z Potokiem Cisowskim oraz Zagórką Strugą. Powstały wówczas dwa kanały: Konitop i Kanał Leniwy. Budowa gdyńskiego portu spowodowała, iż ujście cieku stopniowo oddalało się od brzegu morskiego. Zlikwidowano sieć rowów melioracyjnych sięgających aż po wydmy (tzw. gdyńskie i chyłońskie błota). Z powodu wybuchu II wojny światowej nie udało się ukończyć budowy wewnętrzznego portu, który oryginalnie miał wedle planów okalać całą kępę oksywską. Pozostałością, po niezrealizowanych planach kanału portowego, sięgającego aż po współczesną Rumię, jest nazwa ul. Hutniczej, pochodząca od mających się mieć siedzibę hut rudy żelaza.

W 1939 roku zlewnia strumienia była miejscem dramatycznej obrony Kępy Oksywskiej. Broniący kępy Batalion 1-ego Morskiego Pułku Strzelców starał się powstrzymać Niemców, którzy zajęli tzw. Filtry, czyli główne gdyńskie ujście wody. Podczas działań wojennych wysadzono również mosty i przepusty nad potokiem. Po zajęciu przez Niemców Gdynia została przemianowana na Gotenhafen, stając się jednocześnie bazą niemieckiej marynarki wojennej

Kriegsmarine, a tym samym celem alianckich nalotów, które zmieniły port w rumowisko. W 1945 roku na tych terenach dochodziło do kolejnych ostrych starć, tym razem pomiędzy wkraczającą Armią Radziecką a broniącymi się Niemcami. Z okolic obecnej ulicy Hutniczej, Rosjanie przedzierali się prowadząc ostrzał terenów Rzeźni, raniąc przy tym wielu cywilów. Rowy zaś używane były jako naturalna przeszkoda w działaniach wojennych⁵⁾. Po zakończeniu II wojny światowej poważnym problemem trapiącym Potok Chyłoński było zanieczyszczenie jego wód w dolnym biegu, spowodowane przez działające tu zakłady mięsne. Rzeźnia przy ul. Unruga (dawniej ul. Gruny), była w okresie powstania (1939-1939) jednym z najnowocześniejszych tego rodzaju obiektów w kraju.

Po roku 1945, na skutek kradzieży części maszyn oraz uszkodzenia budynków, urządzenia filtrujące nie działały należycie, na skutek czego struga zyskała miano „Czerwonego” Potoku, od barwy krwi i odpadków zwierzęcych, które rurami bezpośrednio spuszczano do strumienia, którego ujście znajdowało się w miejscu późniejszego Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego⁶⁾. W latach 50-tych XX wieku, tereny pomiędzy basenem portowym a ul. Pucką przeznaczono na ogródki działkowe dla pracowników Stoczni Marynarki Wojennej oraz dla osób związanych ze służbą wojskową. Przy korycie potoku powstała Elektrociepłownia Gdyńska Ec3, której rozruch ma miejsce w 1974 roku. Powstanie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w sąsiedztwie ujścia potoku ponownie zmieniło charakter terenu. Terminal został otwarty 29 października 1979 roku. Wówczas to częściowo uregulowano ujście Potoku Chyłońskiego/Chylonki, wprowadzając ją do nowego, betonowego przepustu pod ul. Marchlewskiego. U ujścia powstało nieformalne

³⁾ T. Rembalski, *Dzieje osadnictwa na terenie współczesnych gmin Gdynia i Kosakowo od XIII do XV wieku*, Gdynia 2006, s. 71.

⁴⁾ T. Rembalski, *Gdynia i jej dzielnice przed powstaniem miasta (XIII-XX wiek)*, Gdynia 2011, s. 136.

⁵⁾ Praca zbiorowa pod red. W. Tyma i A. Rzepniewskiego, *Kępa Oksywska 1939*, Gdańsk 1985, s. 293.

⁶⁾ S. Orlikowski, *Rocznik Gdyński nr. 9, Czerwony Potok*, Gdynia 1991, s. 207.



*Budowa Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego, fot. Halina Wasielke,
syg. MMG-HM-II-660 ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni*





Dawne ujście Potoku Chylońskiego, fot. Autor



Ujęcie wody Filtry, znajdujące się w górnym biegu Potoku Chylońskiego, fot. Autor

ne miejsce kąpielowe mieszkańców Obłuża oraz Chyloni. Pomimo niebezpiecznych warunków przy niewielkiej, dzikiej plaży, kąpała się młodzież i dorośli, poławiano również ryby – byczki. Do 2009 roku przepływ wód potoku był zaburzony z powodu przebudowy ulicy Puckiej oraz Potasowej. Podczas tworzenia nasypu pod wyre-

montowaną ul. Pucką w latach 70-tych XX wieku zasypano dawne koryto oraz przepust pod drogą, jednocześnie prowadząc część wód do rur z kanalizacją deszczową⁷⁾. Następstwem tego było regularne podtapianie okolicznych gruntów, do czasu udrożnienia koryta. O tym, iż niepozorny potok podczas ulew zamienia się w rwącą rzekę, miasto przekonało się w czerwcu 2019 r., kiedy przepust oraz korpus drogi w obrębie nasypu wlotowego uległy uszkodzeniom. Zniszczenia były bardzo poważne i uniemożliwiły na prawie trzy lata ruch drogowy i pieszy w tym rejonie. Obecnie ujście Potoku Chylońskiego jest od strony ul. Janka Wiśniewskiego całkowicie skanalizowane. Nie istnieje też dawna dzika plaża.

Wielkim przedsięwzięciem, które zmieni charakter łąk otaczających Potok Chyloński na granicy Gdyni, Rumi i Kosakowa, stanie się Dolina Logistyczna. To inicjatywa, które obejmuje zagospodarowanie terenu pod obszar logistyczny, którego podstawą będą usługi logistyczne. Projekt Doliny Logistycznej ma na celu aktywizację Gminy Kosakowo poprzez przyciąganie nowych inwestorów, stworzenie nowych miejsc pracy oraz zwiększenie konkurencyjności Portu Gdynia. 12 kwietnia 2022 roku podpisano umowę pomiędzy spółkami ZMPG S.A. a Haskoning DHV Polska Sp. z o.o. na „Opracowanie planu rozwoju oraz koncepcji zagospodarowania obszarów Doliny Logistycznej na terenie Gminy Kosakowo wraz ze wstępnym studium wykonalności”. Z biegiem lat dolina Potoku Chylońskiego wciąż staje się miejscem kolejnych, nowych inicjatyw dla regionu.

BIBLIOGRAFIA

Źródła i opracowania:

1. Bastian A., Socha J. R., *Sto lat parafii św. Mikołaja w Gdyni-Chyloni*, Gdynia 2015.
2. Kizik E., *Mennonici w Gdańsku, Elblągu i na Żuławach Wiślanych w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku: studium z dziejów małej społeczności wyznaniowej*, Gdańsk 1994.
3. Orlikowski S., *Czerwony Potok*, „Rocznik Gdyni” nr 9, Gdynia 1991.
4. Rembalski T., *Dokumenty Oksywia, Obłuża i Pogorza 1212-1771*, Gdynia 2012.
5. Rembalski T., *Dzieje osadnictwa na terenie współczesnych gmin Gdynia i Kosakowo od XIII do XV wieku*, Gdynia 2006.
6. Waliszewska M., *Rocznik Gdyni nr 13, Stosunki hydrograficzne Gdyni w czasie historycznym*, Gdynia 1998.



Uregulowane koryto ciek przy ul. Janka Wiśniewskiego, fot. Autor

⁷⁾ M. Waliszewska, *Rocznik Gdyni nr 13, Stosunki hydrograficzne Gdyni w czasie historycznym*, Gdynia 1998, s. 61.

Operacja Żagiel – 72, „Kamień Skalny” – „HORN TROPHY” dla „Daru Pomorza”

Udział „Daru Pomorza” w „Operacji Żagiel – 1972” określić można dla trzech przyczyn – i to bez żadnej przesady – historycznych. Po pierwsze, nigdy wcześniej polski pełnorejowiec nie brał udziału w zlotach i regatach organizowanych od 1956 roku przez powstałe w Wielkiej Brytanii Sail Training Association. Po drugie był to pierwszy start żaglowca z „żelaznej kurtyny” co wcale nie oznaczało, że polska „biała dama” przybywała do południowej Anglii, gdzie wyznaczono start, jako „wielka nieznajoma”. „Dar Pomorza” był w ciągu minionych 42 lat służby pod białą-czerwoną banderą statkiem popularnym, lubianym i wszędzie gdzie zawinął zarówno przed wojną, jak i po 1945 roku, witany z niezmienną serdecznością, często entuzjazmem. Trzecia przyczyna – to termin. Rok 1972 był rokiem olimpijskim. Komitet Organizacyjny Igrzysk XX-tej Olimpiady, która odbyła się w Republice Federalnej Niemiec – regaty żeglarskie miały miejsce w Kilonii, otrzymał zgodę kierownictwa Sail Training Association, aby regaty wielkich żaglowców oraz dużych, średnich i małych jachtów rozegrać na trasie Cowes (Anglia) – latarniowiec Skagenrev (północny cypel Jutlandii). Po zakończeniu zmagania żeglarskiego, cała armada miała uświetnić na wodach Zatoki Kilońskiej zakończenie wielkiego wysiłku żeglarzy o olimpijskie wawrzyny i medale.

Wyzwanie zostało rzucone przez żeglarski świat „Darowi Pomorza” i zostało przez niego przyjęte. Nikt jednak nie wiedział, jak w sportowych zmaganiach zachowa się dostojna stara fregata, mając za przeciwników młodsze 3 – masztowe barki, które startując już w poprzednich „Operacjach Żagiel” miały bez porównania większe regatowe doświadczenie.

„Dar Pomorza” na tej trudnej trasie w dramatycznym pojedynku ze swoimi rywalami okazał się najszybszym statkiem uzyskując na mecie czas krótszy o 4 minuty i 44 sekund przed głównym rywalem niemieckim „Gorch Fock”. I tak, gdy „Dar Pomorza” nie mógł np. opróżnić zbiorników balastowych, wypełnionych kostkami metalowymi lub kamieniami, nie mógł zmienić przegłębienia czy przechyłu itp.

Punkt kulminacyjny „Operacji Żagiel – 1972” nastąpił w Trave-münde, gdzie powitał wszystkich stojący tam jako statek – muzeum olbrzymi 4. masztowy, klasyczny „Windjammer Passat”. Tutaj kapitan Kazimierz Jurkiewicz 1 września 1972 roku uhonorowany został całą kolekcją najwyższych trofeów: I nagrodą za zwycięstwo w klasie „A”, Srebrną Tacą ufundowaną przez ówczesnego prezydenta Republiki Federalnej Niemiec dra Gustawa Heinemanna, „Czarnym Kamieniem” pobranym z Przylądka Horn – za pierwsze miejsce po przeliczeniu w klasie „A” oraz specjalną nagrodą za zwycięstwo w klasyfikacji generalnej Operacji Żagiel 1972, którą była płaskorzeźba przedstawiająca „Dar Pomorza”.

„Dar Pomorza” wiele razy odwiedził porty niemieckie, niezapomniany okazał się pobyt fregaty w Hamburgu w roku 1976 w drodze powrotnej ze Stanów Zjednoczonych do kraju. „Dar” zza oceanu do Europy wracał w pełni chwały po obchodach 200. rocznicy mocarstwa położonego między Pacyfikiem a Oceanem Atlantyckim, Meksykiem na południu i Kanadą na północy, gdzie był w każdym miejscu gorąco witany, a przed jego trapecem ustawiały się kilometrowe kolejki ludzi różnych kolorów i ras, a wśród witających przeważała Polonia, dla której pokład fregaty był częścią ich Ojczyzny, który to pokład pragnęli chociażby dotknąć, a marzeniem ich było osobiście spotkać się z komendantem uznanym po ogłoszeniu wyników regat „Operation Sail –76”

jako „największy džentelmen 200. lecia Stanów Zjednoczonych na morzu”.

W Stanach miała miejsce pewnego rodzaju polska uroczystość, przekazania urny wykonanej z pocisku artyleryjskiego, z ziemią pobraną w sposób bardzo uroczysty, lecz bez rozgłosu, spod pomnika bohatera obu narodów Kazimierza Pułaskiego w Warce. Przekazanie urny z ziemią pobraną z Warki na „Dar Pomorza” przed wyjściem statku w rejs miało się odbyć bez rozgłosu. Dobrani studenci, z zachowaniem ceremoniału wnieśli urnę na pokład „Daru”, wykonano piękne zdjęcia a tysiące nie tylko gdynian oglądało tę wspaniałą uroczystość. Życie napisało własny scenariusz. Urna miała być dostarczona na pokładzie „Daru Pomorza” do Savannah, gdzie zginął generał Kazimierz Pułaski, co okazało się niemożliwym wobec małej głębokości w porcie. Zapadła decyzja przekazania urny na pokład „Zewu Morza” dowodzonego przez kapitana Zdzisława Michalskiego, i to ten statek miał szczęście dostarczenia jej do Savannah. W uroczystości tej brał udział ówczesny ambasador Polski w Stanach Zjednoczonych prof. Witold Trąpczyński, który przy przekazaniu urny między innymi powiedział: „Trzeba by kilkanaście zespołów klasy „Mazowsza” czy „Śląska” – koncertujących przez wiele miesięcy w Stanach Zjednoczonych, aby dokonały dla Polski tyle, co zrobił tu „Dar Pomorza” wspomagany przez małą, lecz dzielną flotyllę jachtów. To była panowie marynarze, panowie żeglarze – bardzo dobra robota!”

Niestety wielokrotne próby doprowadzenia do wykonania drugiej urny z myślą o umieszczeniu w Sali Tradycji Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, mimo spełnienia wszystkich przepisów, posiadania środków finansowych nie uzyskały akceptacji władz.

„Dar Pomorza” przekazał do muzeum w Filadelfii model „Białej Fregaty”, wykonanej i zapłaconej przez grupę absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, którzy nie powrócili po zakończeniu II wojny światowej do kraju, a zamieszkali w Stanach Zjednoczonych skupieni w Sekcji Amerykańskiego Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, załadowanej przed wyjściem „Daru” w ten trudny rejs. Przekazanie modelu na „Dar” odbyło się bez wymaganej odprawy celnej, skrycie – tak uzgodniono na spotkaniu z ówczesnym dyrektorem Oddziału Celnego w gdyńskim porcie. Ustalono, że podczas przenoszenia modelu na „Dar Pomorza” obecny na nim będzie dyrektor Urzędu Celnego. W czasie picia kawy z Szefem Urzędu Celnego i kapitanem K. Jurkiewiczem przy ulubionym jego stoliku (moim również DD), wniesiono model do salonu, który od tej chwili stanowił pewnego rodzaju eksponat w „Pierwszym Salonie Rzeczypospolitej”.

Niemcy po zawinięciu w 1976 r. „Daru Pomorza” do Hamburga postawili statek przy reprezentacyjnym nabrzeżu Landungsbrücke, i stał się on natychmiast obiektem szczególnego zainteresowania. Tysiące mieszkańców tego starego hanzeatyckiego grodu nad Łabą chciało go odwiedzić, prasa, radio, telewizja poświęciły „białej damie” wiele miejsca, a wszystko utrzymane było w dobrym tonie. Wszelkie koszty, w tym, pilotowe, holownicze, cumownicze, wywóz odpadków, płacił gościnny port.

„Dar Pomorza”, jego komendant, załoga i studenci musieli przyjąć również szereg niezwykle delegacji. Jako pierwsi przybyli przedstawiciele miejscowej stoczni Blohm und Voss, w której powstała fregata i wręczyli komendantowi Kazimierzowi Jurkiewiczowi cenny dokument, oryginalny „Certyfikat Pomiarowy”, wydany 19 marca 1910 roku przez władze morskie Hamburga.

Dla niektórych fregata stała się również miejscem wspomnień. Statek i komendanta odwiedziła 27. osobowa grupa międzynarodowej organizacji zdobywców Cape Horn. Godne to było, nie-nagannie po „zejmańsku” ubrani, w podeszłym wieku ze łzami w oczach wspominali swoją żeglarską młodość, byli wśród nich ci, którzy szlify żeglarskie zdobyli na tej fregacie, znali każdy szczegół budowy jednostki, a zmiany konstrukcyjne i wyposażeniowe – komentowali. Nie kryli zachwyty dla piękna jednostki, jej sprawności technicznej, poziomu utrzymania, konserwacji i polskiej gościnności. Komendant – pierwsza osoba po Bogu o czym należy pamiętać, była osobą, która przyjmowała gości oraz słowa uznania za pięknie prezentujący się „Dar”. Przyglądałem się tej wspaniałej uroczystości – „Pierwszy po Bogu” kapitan Kazimierz Jurkiewicz honory pełnił EXCELENT! Przejąłem też szereg dokumentów od tych wspaniałych niemieckich Caphornowców” np. książeczki żeglarskie, album Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, który został zabrany w czasie wojny, niestety bez fotografii.

Trudu odtworzenia kopii HORN TROPHY podjąłem się na wyraźną prośbę kapitana żeglugi wielkiej Kazimierza Jurkiewicza. Było jego życzeniem, by wykonać replikę i przekazać ją na „Dar Pomorza”, aby świadczyła o dokonaniach fregaty.

Zdobycie dokumentacji i materiału nie było przedsięwzięciem łatwym. Po lekcji jaką otrzymałem, po doprowadzeniu do wykonania bezpłatnie przez Cech Rzemiosł Różnych w Gdyni kierowanym przez wielkiego społecznika i zarząd obdarzony poczuciem zrobienia coś dla statku muzeum „Daru Pomorza” i dla Gdyni – „Cutty Sark Trophy”, zdawałem sobie sprawę, że dokumentacja zadecyduje o wykonaniu kopii Kamienia Skalnego. Zgromadzeni w Cechu Rzemiosł Różnych rzemieślnicy to artyści.

Rysowały się dwa poważne problemy:

- z powodu braku wzorca (w wypadku realizacji „Cutty Sark Trophy” nagroda znajdowała się w Gdyni i można było w oparciu o ten właśnie model wykonać dokumentację) dokumentacja musiała zostać przesłana z Londynu,
- brak materiału pochodzącego z Cape Hornu.

Zwróciłem się do prezesa Polskiego Związku Oficerów Marynarki Handlowej (z Sekcją Marynarzy) w Londynie Bolesława Pogorzelskiego. Ten niestrudzony społecznik, dbający o wszystko co łączy się z historią Polskiej Marynarki Handlowej, szkolnictwem morskim i „Darem” przyszedł z pomocą, przesłał bowiem bezpośrednio na „Dar Pomorza” dokumentację, w tym filmową, która niestety zaginęła.

Bolesław Pogorzelski w kolejnym liście datowanym 12 maja 1983 r. pisze: „Załączam odpowiedź od sekretariatu Sail Training Associaton w sprawie fotografii trofeum Cape Horn (...) Pani Bielak zajmie się przesyłką zdjęć na ręce kpt. Jurkiewicza.

Dalsze działania obrazuje list datowany 21 listopada 1986 r.

Dnia 11 grudnia 1986 roku odpisuję: „(...) Wielce sobie cenię Pana życzliwość i głębokie zaangażowanie w sprawach, które zarówno Pana jak i mnie żywo interesują i mniemam, że sprawiają także satysfakcję. Dlatego czuję się w obowiązku przeprosić Pana za niefrasobliwość ze strony kierownictwa „Daru”. Sprawdziłem osobiście, piły które „Dar” otrzymał, za co gorąco dziękujemy. „Nadal aktualna jest kwestia uzupełnienia braków na „Darze” w postaci:

- bencel drut (seizing wire) średnica ok. 2,5 mm, potrzeba kilka bucht tj. w sumie o. 1500 metrów;
- lakier bezbarwny do drewna do zewnętrznego malowania (relingi, nadbudówka) – 25 litrów;
- środki do czyszczenia mosiądzu (Sidol lub inny) około 10 litrów.

Jeśli zdołałby Pan załatwić również i tę sprawę, będziemy ogromnie wdzięczni, ponieważ możliwości finansowe „Daru” są zerowe” (list do B. Pogorzelskiego z dnia 11.12.1986, zbioru DD).

(...) Proszę mi wybaczyć, że ponownie wracam do sprawy, która nadal leży mi na sercu, tj. Cape Horn Trophy, (...) chodzi nie tylko o zdjęcie ale i model gdyż inaczej nie będzie można wykonać wiernej kopii. Usilnie proszę o pomoc, jako że jest to swego rodzaju spełnienie „testamentu” kapitana K. Jurkiewicza. (...) Intencją naszą jest, by kopia znalazła się w zbiorach na „Darze” jako dokument i świadectwo naszych osiągnięć na morzach dla przyszłych pokoleń Polaków” (List do B. Pogorzelskiego z dnia 11.12.1986 r.)

Dnia 31 marca 1987 roku dziękuję Prezesowi za zdjęcia Kamienia Skalnego. Praca rusza, mają miejsce częste konsultacje, wielogodzinne dyskusje, badanie materiałów w Instytucie Eksploatacji Statków WSM w Gdyni, dyskusje nad szczegółami i wreszcie dnia 21 grudnia 1987 roku w Cechu Rzemiosł Różnych w Gdyni, Starszy Cechu, prezes inż. Lech Łapiński przekazuje bezpłatnie wykonaną replikę „Kamienia Skalnego”. Prezentuje się wspaniale. To dzięki wspaniałym gdyńskim rzemieślnikom fregata wzbogaciła się o jeszcze jeden cenny eksponat.



Na prostokątnej tabliczce znajduje się napis: 1968 „Gorch Fock”, 1970 „Statsraad Lekmkuhl, 1972 „Dar Pomorza”

Kamień jest nasz, polski, kaszubski, ponieważ próby uzyskania odpowiedniej bryły skały z południa HORNU nie powiodły się. Konsulaty nie udzieliły żadnej odpowiedzi. Nie powiodła się



Na kaszubskim granitowym kamieniu na srebrnej tabliczce w języku hiszpańskim znajduje się napis: „COFRADIA NAUTICA del PACIFICO AUSTRAL Esta roca fue retirada del Cabo Hornos lat.55 58' 37,5" long.67 15' 27" Weste por el Partullera „Lienteur” de la Armada de Chille el 12 de Noviembre de 1968

Bolesław Pogorzelski

6 Palewell Park
London SW14 8JG
21 listopad 1986

Szanowny Panie Kapitanie,

Kilka dni temu otrzymałem od Sz. Pana list w sprawie Cape Horn Trophy. Tak się składa, że podczas mego pobytu na Wybrzeżu w lipcu b.r. zaszedłem na Dar i tam gościł mnie kpt. Wojciechowski, który powiadomił mnie, że nie otrzymał fotografii trofeum, pomimo moich starań (trzy lata temu), gdy sp. kpt. Jurkiewicz wyraził życzenie o nią aby skonstruować dokładny model trofeum i dołączyć to do memorabilii Daru Pomorza, statku-muzeum.

Po powrocie do Londynu, starałem się załatwić tą sprawę i napisałem do pani J. Bielak (przy The Sail Training Association) z prośbą o fotografię. O ile pamiętam odpisała ona pozytywnie – niestety żądana fotografia albo nie została wysłana, lub zaginęła w tranzycie. W międzyczasie, sądziłem, że życzenie kpt. Jurkiewicza zostało zaspokojone, i dopiero w tym roku dowiedziałem się prawdy.

Usiłowałem więc zacząć tą sprawę od początku. Pisałem na różne adresy a w końcu powiadomiono mnie, żeby zwrócić się do T.S. Royalist, Offshore Command, HMS Dolphin, Gosport, Hampshire gdzie komendantem obecnym jest: Mess President, Warrant Officer R.A. Cook DEM. Napisałem do niego około tygodnia temu, i czekam na odpowiedź. Jak tylko to otrzymam, to zaraz powiadomię Pana kapitana listownie.

Nota bene, kpt. Wojciechowski w rozmowach ze mną nadmienił jakie on ma problemy w konserwacji statku-muzeum. Między innymi, twierdził że nie może dostać lakieru do malowania, juzingu i drutu do benclowania. Brak tam też było pił ciesielskich.

Piły mu wysłałem w sierpniu wraz z informacją, że możliwie jest nabycie w Londynie wyżej wymienionych braków, tylko niech on mi wyśle oficjalne zamówienie, aby nasz Związek mógł zorientować się jak w swoim zakresie byłby w stanie pokryć koszty zapotrzebowania dla Daru.

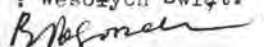
Niestety jak dotąd nie miałem "znaku życia" od kpt. Wojciechowskiego. Zwróciłem się listownie też do Towarzystwa Przyjaciół Daru Pomorza, ale i od nich, jak dotąd, nie otrzymałem odpowiedzi. Prosiłbym bardzo aby Szanowny Pan Kapitan, przy jakiejś okazji, sprawdził czy te piły doszły i czy wymienione braki są nadal na czasie.

Listy swoje w tych sprawach pisałem w sierpniu i we wrześniu b.r.

Bardzo mnie pochlebia to, że Szanowny Pan mnie zapamiętał i do mnie napisał. Będąc w Gdyni, spotkałem panią Ostrowską, asystentkę nieodżałowanego kpt. Borchrda. Zaprosiła mnie do Jego mieszkania i opowiadała o ostatnich chwilach życia naszego pisarza oraz o wspólnym pogrzebie zmarłego na witomińskim cmentarzu. Pani Ostrowska wyrażała swój podziw i uznanie dla organizatora tej smutnej ceremonii, którym był nie kto inny a Szanowny Pan Kapitan Daniel Duda. Wtedy to ja się zdziwiłem, bo zdawało mi się że Sz. Pan kapitanował na którymś ze statków i był być może w rejsie. Ale widzę, że praca w poważnych instytucjach lądowych jednak Sz. Pana pociąga i gdzie pański talent organizacyjny może być w pełni wykorzystany.

Kończę z serdecznymi życzeniami powodzenia w pracy, oraz z okazji zbliżających się świąt Bożego Narodzenia: Wesołych Świąt.

Sciskam dłoń



List Bolesława Pogorzelskiego datowany na 21 listopada 1986 r.

również podejmowana wielokrotnie próba uzyskania kamienia poprzez polskich rybaków, którzy łowili ryby w tamtych okolicach.

Replika „Cape Trophy” została przekazana przez starszego Cechu Rzemiosł Różnych inż. Lecha Łapińskiego i prof. Daniela Dudę na pokładzie „Daru Pomorza” w dniu 21 grudnia 1987 roku na ręce dyrektora CMM docenta Przemysława Smolarka. Było to spełnienie życzeń kpt. ż.w. Kazimierza Jurkiewicza. Daniel Duda inicjator urządzenia na „Darze Pomorza”.

Wykonawcami „Kamienia Skalnego” byli członkowie Cechu Rzemiosł Różnych Gdynia:

- **Adam Francuzik** (lat 25) – obróbka kamienia i montaż całości, ustawienie na podstawie drewnianej, syn rzemieślnika, odbywał praktyczną naukę zawodu w zakładzie ojca w latach 1982-1985 egzamin czeladniczy złożył w 1986 r. Od 1987 r. prowadził samodzielny zakład rzemieślniczy w zawodzie „Kamieniarstwo w zakresie liternictwa i zdobień w kamieniu”.



*Zdobywcy Przylądka Nieprzejednanego w Buenos Aires, fotografia wykonana przypuszczalnie pomiędzy 16-22 marca 1937 r.
(zbiory Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, autor nieznany)*

- **Mirosław Didberner** (lat 50) wykonawca trzech tabliczek z wygrawerowanym tekstem, działalność przejął po ojcu w 1978 r. w zawodzie grawerstwo. Ukończył kurs rzemiosła artystycznego. Wystawiał swoje prace w Gdańsku, Łodzi, Krakowie. Wybitny kolekcjoner odznak pułkowych Wojska Polskiego i orłów na czapki. Brał udział w wystawie pt. „Orzeł” na Zamku Malborskim. 72% jego prac zostało umieszczonych w katalogu.
- **Lucjan Kleinschmidt** (lat 40) – wykonawca podstawki drewnianej, praktyczną naukę pobierał w zakładzie u ojca. Artysta – stolarz. Był wykonawcą prac stolarskich do Grand Hotelu w Sopocie i renowatorem mebli w tym hotelu. Członek Komisji Egzaminacyjnej Czeladniczo – Mistrzowskiej w zawodzie stolarskim przy Izbie Rzemieślniczej w Gdańsku.
- **Ryszard Koszycki** (30 lat) – wykonawca bolców, prowadził warsztat rzemieślniczo – ślusarski. Działacz samorządu rzemiosła, członek Rady Nadzorczej „Spółdzielni – metal”, prezes „Spółdzielni – metal”, radny Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni. Jeszcze tego samego dnia tj. 21 grudnia 1987 r. skierowałem list do inż. Lecha Łapińskiego prezesa Cechu Rzemiosł Różnych w Gdyni: „Proszę przyjąć wyrazy serdecznej wdzięczności za społeczne wykonanie repliki „Horn Trophy” (Kamień Skalny) i przekazanie go na rzecz statku-muzeum „Dar Pomorza”. Ten kolejny piękny gest Cechu Rzemiosł Różnych w Gdyni godny jest najwyższego uznania. Jest on wyrazem związku Cechu, wszystkich Jego pracowników z miastem, z gospodarką morską”. Podobny list skierowałem do Londynu, Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, którego prezesem był Bolesław Pogorzelski. Dziękujemy za cenną replikę! Dziękuję Wam za wiele cennych uwag życiowych.

Pierwsze przejście Polaków przez CAPE HORN – na „Darze Pomorza”, pod dowództwem kpt. ż.w. Konstantego Maciejewicza miało miejsce 1 marca 1937 r.



Fotografia „HORNU” w zbiorach Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (autor nieznany)



*Znaczek opłynięcia przez „Dar Pomorza” – „Cape Hornu”
(zbiory Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni)*



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



Kapitan statku: Matyjewicz-Maciejewicz Konstanty
Pierwszy oficer: Kowalski Konstanty

Oficerowie odwachowi:

Lipowski Henryk II oficer
 Gorazdowski Stefan III Oficer
 Abramowski Bronisław IV oficer

Załoga zawodowa:

Perzanowski Jerzy I mechanik
 Kwiatkowski Alojzy radiooficer
 Michałak Stefan lekarz
 Głowczewski Wojciech kapelan
 Hrycakiewicz Tadeusz intendent
 Stadnicki Kazimierz wykładowca
 Hałaszczyński Teodozy instruktor
 Rogaczewski Zbigniew instruktor
 Konopnicki Krzysztof instruktor
 Wojciechowski Tadeusz instruktor
 Ulankiewicz Stefan instruktor
 Leszczyński Jan I bosman
 Klusiewicz Tadeusz II bosman
 Grzelak Józef zagłomistrz
 Mielcarek Józef marynarz
 Kohnke Franciszek cieśla
 Sobieraj Feliks I motorzysta
 Filipiak Bronisław II motorzysta
 Kuhnke Brunon III motorzysta
 Aljaszewicz Zygmunt elektryk
 Kuropatwa Andrzej kucharz
 Pechradt Aleksander pomocnik kucharza
 Paliga Dominik magazynier

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

Uczniowie:

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

Frey Paweł
 Grabowski Wojciech
 Iliński Marek
 Jagiełło Bolesław
 Kaczyński Jan
 Kotwin Jan
 Kubicki Józef
 Kudzin Jerzy
 Kunde Janusz
 Lisowski Aleksander
 Langowski Józef
 Łysakowski Andrzej
 Marczenko Michał
 Marszałek Stanisław
 Matuszewski Stanisław
 Nowakowski Leon
 Niezgoda Jerzy
 Ojczyński Jerzy
 Olczak Tadeusz
 Oljnik Bogdan
 Przesmycki Tadeusz
 Polański Jerzy
 Przysłolik Henryk

Rabijas Kazimierz
 Rożnowski Zbigniew
 Rzewski Władysław
 Skurski Tadeusz
 Smolowski Ludwik
 Sobolewski Wojciech
 Sokolowski Stanisław
 Szczepański Leon
 Szaffarczyk Erwin
 Szlosowski Kazimierz
 Tabęcki Jerzy
 Waczkow Zorjan
 Walczak Stanisław
 Wdowiak Bogusław
 Wengrynowicz Teodor
 Wichrowski Edmund
 Wiedman Olgierd
 Wyszowski Stefan
 Zapoth Jan
 Zubrej Orest
 Zuber Władysław
 Żyżka Jerzy
 Żukowski Jerzy
 Żmuda Wilhelm

Gdynia, 02 marzec 2007 r.

Przygotował:
 Prof. dr kpt. ż. w. DANIEL DUDA

LITERATURA:

1. Duda Daniel, Rejs „Daru Pomorza” wokół Capre Horn (1936-1937)
2. Gralak Zenon, Żeglarski Nobel na 50-lecie, Studia i Materiały CMM w Gdańsku, „Dar Pomorza” nr 4. Gdańsk 2009
3. (JK) Ostatni rejs, Kalejdoskop Młodych nr. 36 (1196) Rok. zał. 1959
4. Kaszowski Aleksander – Bractwo Żółtej Chusty. Żeglarz nr 1/1988
5. Koszur Marek – Kapitan Kapitanów. Glob. Szczecin 1987.
6. Maciejewicz Konstanty – „Morze” lipiec/1937
7. Osajda Andrzej, Następca, Kalejdoskop Młodych nr 38 (1198) Rok zał. 1959
8. Perepeczko Andrzej – Biała Fregata Gdańsk 1974.
9. Pokłon Hornowi – Gdyńska Fundacja Żeglarska 1994.
10. Studia i materiały CMM w Gdańsku – „Dar Pomorza” – 3. Gdańsk 2008
11. Święcicki Wojciech, Wiemy już gdzie stanie „biała fregata”. „Wieczór Wybrzeża” Gdańsk – Gdynia – Sopot 22 grudnia 1987 r.

Marek Grzybowski

Port Elbląg otwarty na Bałtyk. Nowe szanse na rozwój połączeń morskich i biznesu

Kanał żeglugowy między Zatoką Gdańską a Mierzeją Wiślaną już funkcjonuje. W czerwcu pokonała go pierwsza jednostka. Port w Elblągu uzyskał bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej, a przez nią do portów Morza Bałtyckiego. Port w Elblągu ma szansę na lepsze rozwinięcie współpracy z portami położonymi na morskiej trasie E80.

Elbląg uniezależnia się od przejścia przez Cieśninę Pilawską, planuje rozwój i wdraża innowacyjne rozwiązania przyjazne środowisku. Elbląg i okolice zyskają szansę na rozwój usług i przemysłu.

Dziennikarze Bałtyckiego Klubu Publicystów Morskich mieli niedawno okazję poznać aktualną sytuację i perspektywę rozwoju największego portu morskiego w województwie warmińsko-mazurskim.

Spotkanie odbyło się na zaproszenie Arkadiusza Zglińskiego, dyrektora – prezesa Zarządu Portu Morskiego Elbląg. Wspierali go informacjami o inwestycjach i projektach kapitan Jacek Kościuch z Urzędu Morskiego w Gdyni, Delegatura w Elblągu oraz eksperci Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego.

MORZEM DO ELBLĄGA

– Kanał przez Mierzeję Wiślaną tworzy nowe warunki rozwojowe – mówił Arkadiusz Zgliński – prezes – dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg, który powitał gości, wśród których był również Tomasz Limon, prezes Pracodawców Pomorza oraz zespół projektowy Klastra.

– Kapitan Jacek Kościuch z Urzędu Morskiego w Gdyni, Delegatura w Elblągu powitał obecnych silnym akcentem podkreślając: „My doprowadzamy morze do Elbląga”.

– Początki Elbląga jako miasta portowego sięgają XIII w. Czynniki sprzyjającymi lokalizacji i funkcjonowania portu były



istniejące, ówczesne warunki naturalne związane z narastaniem delty Wisły. Port położony był w głębi dobrze osłoniętej zatoki nad rzeką Elbląg, w pobliżu jej ujścia do wód zalewu. Osłonięte przed falą morza otwartego niewielkie akwatorium portowe o stosunkowo małych wymaganiach batymetrycznych wystarczało dla potrzeb ówczesnej nawigacji, postoju i obsługi statków w porcie – pisał prof. Tadeusz Palmowski z Uniwersytetu Gdańskiego.

OD HANZY DO POLSKI

Wstąpienie Elbląga do Hanzy w 1285 r. było otwarciem się na świat. Dziś takim otwarciem będzie uruchomienie Kanału Żeglugowego. Przez Elbląg eksportowano zboża i artykuły leśne. Docierały one do Francji, Flandrii, Niderlandów, Anglii, Szwecji, Danii i Rosji. – Droga morską importowano sukno, sól, śledzie,





olej i figi – przypominał Stanisław Gierszewski, autor monografii Elbląga.

Podkreślmy, że Elbląg był również jednym z ważniejszych miast, obok Gdańska, które znajdowało się w kręgu polityki morskiej królów polskich. Mieszczanie elbląscy złożyli hołd królowi Władysławowi Jagielle po bitwie pod Grunwaldem. Ofiarowali mu wówczas zajęty przez miejscowych zamek krzyżacki.

Elbląg włączony został w skład państwa polskiego dopiero ponad 55 lat później, po pokoju Toruńskim. Wówczas mieszczanie Elbląga otrzymali przywileje od królów polskich. Elbląg stał się ważnym portem morskim związanym z Polską. Wojny, zarazy, grabieże w XVI i XVII w. to był zły czas dla mieszkańców grodu nad rzeką Elbląg.

OD „SCHICHAU WERKE” DO PRZEMYSŁU 4.0

Ożywienie nastąpiło dopiero gdy w 1837 Schichau uruchomił tu swoje zakłady. „Schichau Werke” produkowało maszyny parowe, lokomotywy, a potem statki specjalne i handlowe oraz okręty, kutry torpedowe i małe okręty podwodne. Zbudowano tu ponad 1600 statków i okrętów. W Elblągu wytwarzano również samochody osobowe i ciężarowe, maszyny rolnicze i pompy osuszające. Automobilfabrik Komnick AG miał swój istotny wkład w przemysłowy krajobraz miasta.

Między Elblągiem a Braniewem kursowała kolej, którą wożono towary. Działała Kolej Nadzalewowa – korzystali z niej aktywnie mieszkańcy i turyści. Dziś mówi się o jej przebudowie w ścieżkę rowerową. Znak czasów, czy lokalna niemoc?

Po wojnie w Elblągu aktywnie działała stocznia i zakłady produkujące śruby stałe i nastawne na statki i okręty, turbiny stacyjne dla elektrowni (w tym dla Żarnowca), przekładnie lądowe i morskie, stery strumieniowe, maszyny do obróbki plastycznej i wiele innych urządzeń. Wszystko to w czasach Przemysłu 2.0. Dziś Elbląg staje przed szansą wielkiego skoku technologicznego i wejścia w Przemysł 4.0.

ZMIENNE LOSY PORTU

W okresie transformacji tereny portu i zakłady tu funkcjonujące przechodziły radykalne zmiany własnościowe. W ich wyniku Zarząd Portu nie jest właścicielem wszystkich terenów położonych wzdłuż rzeki Elbląg i uzbrojonych w nabrzeża. Nie jest również właścicielem dróg dojazdowych i torów.

Do należących do miasta Elbląga terenów i działających tu terminali portowych dojeżdżamy dziurawymi drogami. Do niektórych terminali i obiektów prowadzą szyny zarośnięte trawą. Elbląg był jednym z pierwszych portów przekazanych władzom miasta (pierwszym skomunalizowanym polskim portem była Stepnica).

A były czasy, że port w Elblągu tętnił życiem. W szczytowym okresie rejestrowano tu od ponad tysiąca do ponad 1800 cumowań statków towarowych i pasażerskich oraz barek. Obroty ładunkowe (głównie węgla) przekroczyły nawet 600 tys. ton. Potem było już tylko gorzej.

Władze Elbląga nie wykorzystały w pełni potencjału i faktu posiadania portu morskiego. Dziś mają nową szansę. Tworzy ją przejście przez Mierzę Wiślaną oraz rozwój portu Elbląg i nowa sytuacja geopolityczna.

SUWERENNY DOSTĘP

– Uzyskanie swobodnego, suwerennego dostępu Elbląga i portów Zalewu Wiślanego do Morza Bałtyckiego stanowi szansę na ożywienie gospodarki miasta i regionu. Mogą tu powstać nowe miejsca pracy we wszystkich obszarach gospodarki morskiej, w transporcie, logistyce, rybołówstwie i turystyce – wyliczał prezes Arkadiusz Zgliński, wskazując na możliwości i szansę, jakie będzie miał Elbląg z chwilą uruchomienia nowej drogi wodnej.

Przejście jednostek pływających na trasie Elbląg – Trójmiasto zostanie skrócone o ponad 90 km, a dokładniej o 52 mile morskie. Dostęp do Portu Morskiego Elbląg uzyskają statki morskie, jednostki straży granicznej oraz okręty o długości do 100 m oraz szerokości do 20 m. Dzięki pogłębieniu torów wodnych do 5 m i budowie obrotnicy, będą mogły tu wchodzić jednostki o zanurzeniu do 4,5 m,

– Większe jednostki, to szansa na zwiększenie potencjału przeładunkowego. Możliwe jest osiągnięcie przez Port Morski Elbląg przeładunków co najmniej 3,5 mln ton rocznie, czyli o około 3 mln ton więcej, niż gdyby nie było kanału żeglugowego – prognozuje Zgliński.

DUŃCZYK NAM POMOŻE

Dostęp do Zatoki Gdańskiej stwarza szansę na aktywizację wymiany handlowej z portami basenu Morza Bałtyckiego. W maju podpisane zostanie porozumienie z portem duńskim Vordingborg z Zelandii.



– Podpisanie listu intencyjnego ma na celu wymianę doświadczeń związanych z rozwojem małych portów. We wrześniu zaplanowana jest w Elblągu konferencja, podczas której zostanie zawarta umowa o współpracy między naszymi portami – zapowiedział prezes Portu Morskiego Elblągu.

Port Elbląg ma już dobre zaplecze, by funkcjonować w morsko-lądowych łańcuchach transportowych UE. Po kilku latach starań w porcie uruchomiono Punkt Kontroli Sanitarnej. W Elblągu jest terminal pasażersko-samochodowy z rampą dla małych promów. Tu mieszczą się wszystkie placówki zapewniające graniczną obsługę pasażerów i pojazdów na granicy Unii Europejskiej. To duże inwestycje zrealizowane w Elblągu.

INWESTYCJE W PORTACH ZALEWU WIŚLANEGO

Jednak największy zakres prac hydrotechnicznych w okolicznych portach realizowany jest przez Urząd Morski w Gdyni.

– W otoczeniu Elbląga zakończone zostały lub finalizowane są liczne inwestycje w portach Zalewu Wiślanego – mówił kpt. ż.w. Jacek Kościuch z Urzędu Morskiego w Gdyni, Delegatura w Elblągu.

– Sfinalizowana została przebudowa nabrzeży w porcie rybackim we Fromborku, wykonana przebudowa portu rybackiego w Nowej Pasłęce, rozbudowa Pirsu Pasażerskiego w morskim porcie w Krynicy Morskiej, budowa falochronów osłonowych dla morskiej przystani w Krynicy Morskiej – prezentuje kapitan Jacek Kościuch aktywność inwestycyjną Urzędu Morskiego w Gdyni w ciągu ostatnich lat.

Zaawansowana jest również budowa basenu III w Piaskach – Nowej Karczmie, a także przebudowy portu rybackiego w Krynicy Morskiej, przystani Kąty Rybackie II oraz w Suchaczu i przystani w Kamienicy Elbląskiej.

ELBLĄG INNOWACYJNY

Port w Elblągu stawia również na innowacje i ochronę środowiska. Położony blisko miasta, port z terminalami masowymi może być źródłem hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Właśnie jesteśmy świadkami przeładunku kamiennych blików na budowę instalacji hydrotechnicznych.

Dlatego Bałtycki Klastr Morski i Kosmiczny wspomógł port i ze środków Horyzont 2020 uzyskał środki na opracowanie nowoczesnego monitoringu zanieczyszczeń.

Dr Zdzisław Długosz – ekspert w projekcie GALATEA



Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego oraz Krzysztof Anzelewicz – wiceprezes zarządu Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego, poinformowali, że w ramach projektu GALATEA Port Elbląg otrzymuje najnowocześniejszą instalację monitorującą stan środowiska w porcie. Na cały projekt realizowany przez polski podmiot z partnerami z Hiszpanii i Francji ma wartość 240 tys. euro.

Możliwe jest również zbudowanie statku bezemisyjnego, np. promu elektrycznego lub z napędem wodorowym, który przewoziłby towary i ludzi z Trójmiasta do Elbląga. Działający w Klastrze Bałtycki hub statków zeroemisyjnych (Baltic ZEV Innovation HUB) może również zbudować lądowe systemy zasilania takich statków. Terminal samochodowo-pasażerski uzyskałby w ten sposób do-



datkowe atuty, a port w Elblągu wpisałby się w strategię rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, której celem jest przenoszenie ładunków z dróg na szlaki wodne. Ten projekt mógłby zostać sfinansowany ze środków UE.

GMINA INWESTUJE

Gmina Miasta Elbląg również myśli o aktywizacji terenów portowych. Miasto ma projekt finansowany z Regionalnego Programu Operacyjnego. Za ponad 200 mln zł Elbląg chce modernizować te-



reny portowe, co uznano jako przedsięwzięcie strategiczne dla województwa warmińsko – mazurskiego.

Jest szansa, że zaktywizuje się również środowisko biznesowe Elbląga. – Działa tu oddział Pracodawców Pomorza w Elblągu – mówił prezes Pracodawców Pomorza, Tomasz Limon, który podkreślił, że Elbląg był i jest silnie związany gospodarczo z Gdańskiem.

Kanał żeglugowy łączy nie tylko wody Zatoki Gdańskiej z wodami Zalewu Wiślanego, ale Port Elbląg i sąsiednie porty i szlaki wodne z otoczeniem gospodarczym Trójmiasta i regionu Morza Bałtyckiego. Inwestycje Urzędu Morskiego w Gdyni stworzyły tkankę na której można budować nowe sieci logistyczne i rozwijać usługi i produkcję. W Elblągu jest wola, by wypłynąć na szerokie wody. Wystarczy postawić żagle, łapać pomysły i trzymać mocno ster na kursie inwestycji i innowacji.

Zdjęcia: Marek Grzybowski

Marek Grzybowski

Incone60 ożywi małe porty morskie Bałtyku



W samo południe, w majowy dzień, do nabrzeża polskiego portu we Władysławowie dobił sprawnie duński statek „Anita Hagedorn”. To silny akcent projektu Incone60, którego liderem jest Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego, a partnerami są małe porty z Polski, Litwy i Belgii.

W projekcie aktywnie zaznaczył swoją obecność Vordingborg Port. Dwa dni wcześniej przedstawiciele miast portów Vordingborg i Elbląg podpisali w ambasadzie polskiej w Kopenhadze list intencyjny o rozwijaniu współpracy między miastami i portami.

WŁADYSŁAWOWO NA SZLAKU

– Wejście statku o długości 75 m i zanurzeniu 10 m to dowód, że może rozwijać się żegluga towarowa – podkreślił Tomasz Hermann, pucki starosta powiatowy. Starostwo Powiatowe w Pucku jest bowiem właścicielem portu we Władysławowie i wspiera wszelkie inicjatywy rozwojowe podkreślał Starosta Pucki Tomasz Hermann.



Starosta Pucki Tomasz Hermann

– Port we Władysławowie ma potencjał i może przyjmować duże jednostki i takie były obsługiwane w porcie – przypomniał kpt. ż.w. Leszek Łęgosz, Kapitan Portu Władysławowo. Przypomniawszy, że regularnie zawijał tu w latach 80-tych 75 m statek rybacki – baza z ładunkiem norweskiego śledzia. Potem we Władysławowie obsługiwano przerobione z barek desantowych statki o długości ok. 80 m. Wozily one na trasie Afryka – Władysławowo nawozy sztuczne. Tu odbywał się również załadunek drewna na nabrzeżu przy Falochronie Północnym.

– Plany rozwojowe przewidują rozwój portu we Władysławowie jako portu wielofunkcyjnego – informował Witold Wawrzonkoski, Prezes Zarządu Szkuner, który zarządza portem i zakładami, które tu funkcjonują.

Przypomnijmy, że Władysławowo jest dziś największym portem rybackim, w którym stacjonuje około 100 jednostek rybackich i zajmujących się wędkarstwem morskim. Działa tu stocznia remontująca statki rybackie i małe jednostki. Zakłady przetwórstwa



Witold Wawrzonkoski, Prezes Zarządu Szkuner Sp. z o.o.



Kpt. ż.w. Leszek Łęgosz



Jan Jaap Cramer, Dania

rybnego posiadają zdolności produkcyjne 10 tys. t rocznie oraz chłodnie o pojemności 1,8 tys. t. Szkunier jest również armatorem 5 dużych kutrów rybackich.

Z VORDINGBORGU DO WŁADYSŁAWOWA, ELBLĄGA I KŁAJPEDY

Międzynarodowa droga wodna E60 łączy porty na trasie z Gibraltaru, przez porty wybrzeża polskiego prowadzi do Kłajpedy, portów Łotwy i Estonii, a poprzez Kanał Białomorski, wzdłuż wybrzeża Morza Białego do Archangielska.

Uczestnicy projektu poprzednio zorganizowali dwa przejścia pilotażowe. Podczas jednego z nich, we wrześniu 2020 roku, ciężarówka oraz statek należący do Danii jednocześnie opuściły port w Vordingborgu, kierując się do Stepnicy w Polsce. Choć oba środki transportu przybyły do celu prawie równocześnie, statek był w stanie przewieźć tyle ładunku co 50 ciężarówek – informuje Rafał Koba, kierownik projektu Incone60.

Dynamiczny rozwój portu w Vordingborgu szeroko omówił Jan Jaap Cramer, prezes zarządu Vordingborg Port. W czasie prezentacji dowiódł, że mały port może dynamicznie rozwijać. Na terenach wyrwanych morzu rozwinął się w Zelandii port z dostępem o głębokości 10,4, kilkoma nowoczesnymi nabrzeżami i aktywnie pracującymi terminalami.

– W ciągu 10 lat przeładunki wzrosły z około 260 tys. t do ponad 1 mln t – informował Jan Jaap Cramer prezentując kolejne inwestycje.

Obecny rejs z Vordingborg jest zadaniem podsumowującym projekt. Po krótkim postoju statek „Anita Hagedorn” udał się Kłajpedy.

INCONE60 – TRANSPORT EKOLOGICZNY

– W projekcie chodzi o to by promować ekologiczny transport towarów morzem zamiast wykorzystywać transport drogowy między portami Południowego Bałtyku i Morza Północnego – mówi Marcin Kalinowski, kierownik Zakładu Ekonomiki i Prawa Instytutu Morskiego.

W czasie realizacji projektu dokonano wielu analiz rynku i ustalono, że w żegludze bliskiego zasięgu tkwi znaczny potencjał. Na przykład, opracowane w projekcie narzędzie symulacyjne pozwala operatorom transportowym na porównywanie kosztów transportu drogowego i morskiego. Projekt ma ułatwić podjęcie decyzji co do przyszłych kierunków działań i inwestycji.

– Projekt skierowany jest do władz portowych, podmiotów zajmujących się przeładunkiem towarów, operatorów logistycznych i innych operatorów transportowych – mówi Rafał Koba w czasie prezentacji projektu zachęcając do skorzystania z wnikliwych opracowań partnerów projektu.



Incone60 zespół projektowy i uczestnicy

– W ramach projektu powstało wiele perspektywicznych koncepcji transportowych wspierających aktywny rozwój obszarów przybrzeżnych Południowego Bałtyku, skupiając się na lokalnych portach jako centrach rozwoju – wyjaśnia Koba.

SYMULATOR KOSZTÓW TRANSPORTU

Operatorzy działający na rynku żeglugi bliskiego zasięgu otrzymali m.in. model przepływu ładunków. Umożliwia on gestorom ładunków i spedytorom, operatorom statków i innym użytkownikom porównanie kosztów transportu drogowego oraz transportu pomiędzy 68 portami.

– Rozwiązanie to uwzględnia kategorie wszystkich kosztów zewnętrznych i związanych z transportem, takich jak wypadki, zanieczyszczenie środowiska i degradacja infrastruktury – wyjaśnia Kalinowski i podkreśla, że symulator będzie również dostępny tak-

że po zakończeniu projektu i stanowi narzędzie wspierające unijną politykę zrównoważonego rozwoju.

– Jest to pierwszy symulator transportu opracowany dla Południowego Bałtyku. W celu jego przygotowania przeprowadzono badania dotyczące stanu trasy E60, jej wpływu na regiony przybrzeżne oraz sieci transportowych krajów, przez które przebiega trasa – informuje Koba.

Na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich oraz map gęstości sieci transportowej dla statków pasażerskich i towarowych przeanalizowano możliwości poprawy efektywności żeglugi w tym rejonie.

Myśli się również o promowaniu wprowadzenia na szlak E60 na szeroką skalę statków z napędem zeroemisyjnym.

Symulator dostępny jest na stronie: <https://simulator.incone60.eu/>

Zdjęcia: Marek Grzybowski, Krzysztof Anzelewicz

Klasy morskie z Polski, Norwegii i Chorwacji rozwijają innowacje w biznesie morskim

Na Nor-Shipping wystawiało się około 600 firm, a targi i konferencje odwiedziło około 20 tys. uczestników. W Bergen odbyło się spotkanie projektowe klastrów morskich z Polski, Norwegii i Chorwacji, na którym firmy działające w klastrach prezentowały swój potencjał innowacyjny.

Norwegia postawiła na innowacyjne klasy morskie i jak przystało na kraj z oceanicznymi ambicjami wspiera je na każdym kroku. Przed około 10 laty utworzono nawet rządowy program i fundusz Norwegian Innovation Clusters, z którego wspierano rozwój klastrów morskich.

Jednym z wiodących jest GCE Blue Maritime. GCE oznacza, że klaster ten osiągnął najwyższy poziom w hierarchii Norweskich Klastrów Innowacyjnych. Klaster ten, to jedno z trzech centrów eksperckich – Global Centers of Expertise – w Norwegii. Działający w regionie Møre klaster wykreował partnerstwo charakteryzujące się dynamicznymi relacjami biznesowymi, która skoncentrowało się na inkubacji i wdrażaniu innowacji w przemysłach i usługach morskich. W wyniku tego GCE Blue Maritime charakteryzuje się dużym potencjał wzrostu na rynkach krajowych i międzynarodowych.

KLASTER Z EKSPERCKIM POTENCJAŁEM

Klaster liczy 200 firm i jest największym klastrem przemysłowym w Norwegii. Reprezentuje bardzo mocno norweski biznes morski. Co oczywiste, bardzo ważny dla tego kraju sektor aktywności. Integruje w dużym stopniu norweski przemysł stoczniowy i żeglugę, a szczególnie usługi związane z pasażerską żeglugą arktyczną oraz promową. Firmy działające w klastrze zapewniają zatrudnienie 14 tys. pracowników i generują roczne przychody w wysokości przekraczającej 50 mld NOK.

– Program klastrowy to genialne rozwiązanie dla firm morskich – mówił Daniel Garden prezes GCE Blue Maritime na jednym ze spotkań klastra i przypomniał, że od 2004 r. finansowana przez rząd Norwegian Innovation Clusters pokrywa 50% kosztów funkcjonowania klastra, a pozostałe 50% pokrywają firmy członkowie klastra.

Przychody z działalności produkcyjnej i usługowej klastra działającego w regionie Møre spadły o 5% w porównaniu z 2019 r. Jednak nie wszystkie grupy klastra morskiego zanotowały spadek przychodów ze sprzedaży w 2020 r. Producenci wyposażenia okrętowego i sprzętu odnotowali wzrost przychodów aż o 11%, przekraczając tym samym dynamikę przychodów stoczni. W wymiarze finansowym łączna sprzedaż tego klastra w 2020 r. osiągnęła 49,2 mld NOK.

INNOWACJE NAPĘDZAJĄ KLASTROWY EKSPORT

– Jak dla większości światowej gospodarki, rok 2020 był trudnym rokiem również dla klastra morskiego w Møre – informują norwescy ekonomiści Av Erik W. Jakobsen, Lars Hallvard Lind and Serli Abrahamoglu z Menon Economis, autorzy raportu GCE Blue Maritime: Cluster Performance And Market Prospects 2021.

Z analizy dokumentów finansowych wynika, że ogólna wartość dodana wśród firm morskich w klastrze Møre zaczęła się poprawiać w 2019 r.

– Ponieważ mamy teraz dostępne dane księgowe za 2020 r., możemy zauważyć, że całkowita wartość dodana wzrosła o 30 procent od 2018 r. i przekroczył poziom z 2016 r. – informują eksperci Menon Economis.

– Poprzez sieć Norwegian Innovation Clusters, GCE Blue Maritime zapewnia wspólną płaszczyznę generowania innowacji między firmami morskimi, władzami, instytucjami badawczymi, bankami i przedsiębiorcami – mówił Daniel Garden.

W latach 2018-2019 eksport z klastra morskiego w Møre wzrósł znacznie bardziej niż łączne przychody. Tym samym udział eksportu klastra wzrósł z 47 do 54 proc. Po tej zmianie nastąpił spadek udziału przychodów pochodzących z rynku lokalnego/regionalnego z 18 do 15 proc. Jednak podczas pandemii zmiana została odwrócona, a udział eksportu szacuje się na 53 proc. w 2020 r. i 52 proc. w 2021 r. wynika z obliczeń Menon Economis.

MORSKIE RYNKI W 2025 R. SZANSA DLA NAS

Menon Economis przeprowadził niedawno wśród członków klastra GCE Blue Maritime badanie opinii na temat biznesu morskiego w 2021 r. i jego przyszłości. Członkowie klastra z regionu Møre zapytani o uszeregowanie segmentów rynku według ich oczekiwanego znaczenia w 2025 r. postawili na rozwój morskiej energetyki wiatrowej.

Oczekuje się również, że akwakultura i rybołówstwo pozostaną ważne dla członków klastra w 2025 r. Rynek wydobywania ropy i gazu również traktowany jest w Norwegii jako perspektywiczny. A wynik badania nabiera nowego wymiaru w tle wojny prowadzonej przez Rosję na terenie Ukrainy. Tylko około 5 procent respondentów spodziewa się, że rejsy wycieczkowe będą najważniejszym segmentem rynku w 2025 r., a dodatkowe 5 procent respondentów pozycjonuje rejsy wycieczkowe na drugim lub trzecim miejscu pod względem oczekiwanego znaczenia.

Warto zwrócić uwagę, że istotną rolę przypisuje się również rynkowi promów. Około 8% uważa go za ważny i perspektywiczny, a kolejne 8% stawia ten rynek pod względem atrakcyjności biznesowej na 2 lub 3 miejscu.

Należy zwrócić uwagę na te obszary aktywności norweskiego klastra ponieważ nasze stocznie Crist, Nauta i Remontowa Shipbuilding oraz ich kooperanci mają potencjał by zaistnieć z konkretnymi wyrobami.



3 KLASTRY W BERGEN I ZEIVINNATION HUB

Właśnie z tym klastrem norweskim Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny wraz z partnerami z Chorwacji utworzył platformę



ZEVinnovation HUB. Klaster norweski reprezentują firmy AKP i Vinco, a klaster chorwacki CTT oraz IIR.

Niedawno w Bergen odbyło się spotkanie projektowe, na którym firmy działające w klastrach prezentowały swój potencjał innowacyjny. Możliwości produkcji statków elektrycznych przedstawił Jacek Milewski, dyrektor finansowy, członek zarządu CRIST. Możliwość wykorzystania magazynów energii w morskim i lądowym transporcie omówił Arkadiusz Marat, prezes zarządu Elmech-ASE.

Polskie firmy i uczelnie na tej platformie mogą informować o swoim potencjale produkcyjnym i usługowym, a także usytuować na platformie swoje techniczne innowacje i pomysły mające szansę na komercjalizację. Wchodząc na stronę <https://zevinnovation.eu/hub/> polskie firmy mogą bezkosztowo zaistnieć na rynku norweskim i chorwackim. Już zadeklarowały swój udział w projekcie pierwsze polskie firmy.



Chęć współpracy z morskim biznesem norweskim zgłosił m.in. prof. Andrzej Stateczny, prezes Marine Technology oraz Tomasz Świątkowski, prezes StoGda Ship Design & Engineering. Na platformie swoje firmy zarejestrowali kpt. ż.w. Bartłomiej Bobko, prezes EasyMarine Solution oraz Tomasz Lisiecki, prezes Centrum Nowych Kompetencji.

Na platformę ZEVinnvation HUB swoje firmy i innowacyjne rozwiązania skierowali Rafał Frączek, prezes Eko-konsult oraz Arkadiusz Marat, prezes Elmech-ASE. Silnie reprezentowana jest więc Grupa Technologiczna ASE, której prezes Dariusz Jachowicz koordynuje działalność Hubu GreenTech. Zgłoszenie swoich pomysłów zadeklarowali dziekan Wydziału Inżynierii i Okrętownictwa prof. dr hab. inż. Andrzej Seweryn oraz prodziekan dr hab. prof. PG Mariusz Deja, a także dr hab. inż. prof. Wojciech Litwin, dyrektor Instytutu Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej.

Polskie uczelnie i firmy mają silne wsparcie w hubie statków zeroemisyjnych BSSC, którego koordynatorem jest dyrektor Jacek Milewski ze stoczni Crist.

Jak widać, polska posiada potencjał innowacyjny, by zaistnieć nawet w tak silnym zespole jaki tworzą klastry morskie z Norwegii, Chorwacji i Polski. Istotą jest pozycjonowanie się na rynkach międzynarodowych zespołowo, oferowanie projektów i procesów kompleksowych. Jesteśmy wtedy lepiej widoczni i mamy większą szansę na uczestniczenie z własnymi rozwiązaniami i produktami na dynamicznie rosnących rynkach. A do takich należy zarówno rynek skandynawski, jak i rynek Adriatyku, gdzie popyt na statki zeroemisyjne dynamicznie rośnie.

Zdjęcia: BSSC, GCE Blue Maritime

Duda Daniel

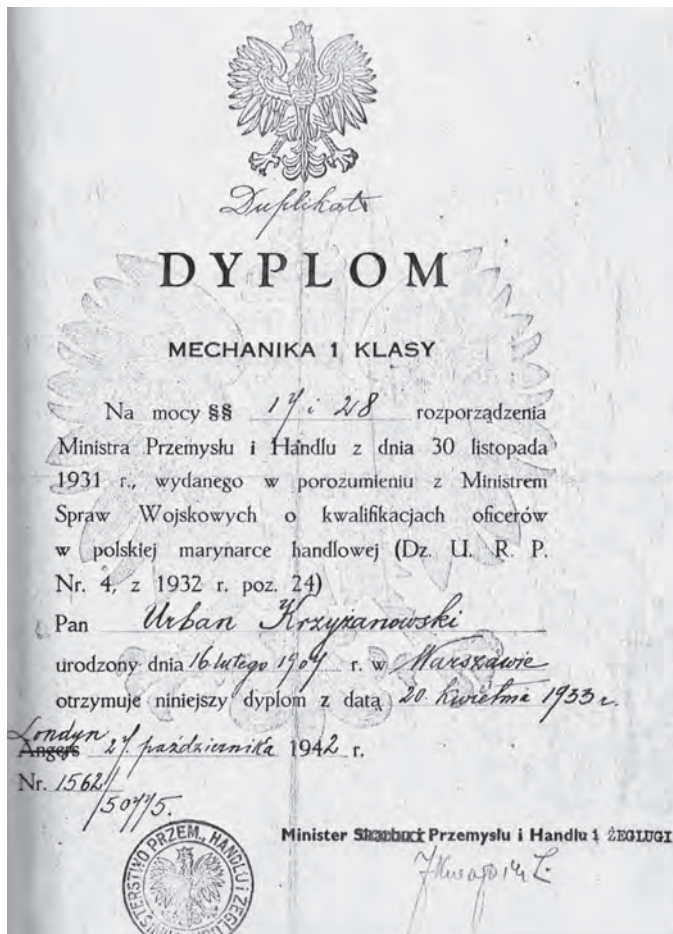
Starszy mechanik inż. Urban Krzyżanowski (1907-1985 r.), współtwórca Stowarzyszenia Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, bohater konwojów podczas drugiej wojny światowej



Urban Krzyżanowski (źródło: *Na morze po chleb i przygodę*. Warszawa, Instytut Wydawniczy PAX – 1972)

Urban Krzyżanowski urodził się 16.02.1907 r. w Warszawie: był synem Szymona i Celiny z domu Paudyn. Po zdaniu matury w 1924 r. w Gimnazjum Państwowym im. Stefana Batorego w Warszawie przystępuje do egzaminu konkursowego, w którym ubiega się o około 300 osób, na wydział mechaniczny Szkoły Morskiej w Tczewie. Już w drugiej połowie lipca 1924 r. okrętuje na s.v. „Lwów” w charakterze kandydata, praktykę kończy pomyślnie zostaje słuchaczem Szkoły Morskiej w Tczewie, gdzie naukę kończy w 1927 r. W trakcie studiów odbywał praktykę na żaglowym statku szkolnym „Lwów”, rzeczonym statku s.s. „Kopernik”, który służył Szkole Morskiej nie tylko do praktyk, ale również jako tani środek transportu na trasie Tczew – Gdańsk. W gdańskim porcie bazował „Lwów”, który należało zaopatrywać, na okres zimowy przewieźć wszystkie urządzenia do przeglądu, remontu i konserwacji; żagle, olinowanie, wiadra, pokrowce na nawiewniki, urządzenia pomocnicze, ubrania robocze, itd.

Urban Krzyżanowski odbywał praktykę w Stoczni Gdańskiej, i w zakładach Orthweina-Karasińskiego pod Warszawą. Pływał w latach 1927-1943 początkowo na statkach Towarzystwa „Wisła – Bałtyk” – holownika s.s. „Orkan”, a w listopadzie 1927 r. podejmuje pracę w w.p.p. „Żegluga Polska” gdzie został zatrudniony na statku pasażerskim s.s. „Gdynia”, kolejno okrętuje w charakterze mechanika wachtowego na s.s. „Tczew” w żegludze międzynarodowej. Dramatyczne chwile w czasie postoju tego statku na Bałtyku w lodach przez około 40 dni opisuje w swoich publikacjach. W roku 1929 Urban Krzyżanowski awansuje na II mechanika, nadal pracując w Żegludze Polskiej – podejmuje pracę na nowo zbudowanym dla obsługi linii bałtyckiej w stoczni duńskiej w Nakskov statku s.s. „Śląsk” eksploatowanego w relacji porty Gdańsk – Gdynia, Libawa, Ryga, Tallin. Zawijali również do innych bałtyckich portów. „Wszystko było ciekawe, atrakcyjne i młode, wszystko do nas uśmiechało się. Zimy na Ryskiej Zatoce miały urok i powab, wszędzie mówiono wszystkimi językami, nawigacja w Moon Sundzie z pozostałościami pierwszej wojny światowej był niezgorszą lekcją historii; wszędzie na brzegu byli bliscy ludzie, kuchnia według najlepszych petersburskich wzorów, a kobiety... Tutaj najlepiej odczuwało się nieporównaną kulturę, etniczną i językową moza-



Dyplom (duplikat) mechanika 1 klasy – Urbana Krzyżanowskiego, wydany w Londynie 27 października 1942 r. nr rej. 1562/50775, na podstawie Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z 1932 o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (DZ.U.R.P. Nr 4, poz. 24, kopia w posiadaniu autora)

ikę wschodniego Bałtyku. W Ryskiej „Cafe de Opera” codziennie leżały świeże warszawskie gazety, człowiek czuł się jakby tuż, tuż pod polskimi rogatkami. Teatr polski grał dwa razy w tygodniu, a w pozostałe występował Dramat Rosyjski grający o dziwo – pod wodzą tego samego reżysera. Działalność Polskiego Gimnazjum była jeszcze bardzo widoczna, były polskie kościoły i dosyć liczna polska kolonia”. („Okólnik” nr 148 /1983, s. 22). Awans na starszego mechanika Urban Krzyżanowski otrzymuje w 1935 r. na statku s.s. „Toruń”.

Wybuch II wojny światowej zastał Urbana Krzyżanowskiego w Londynie, gdzie był zaokrętowany na statku s.s. „Hel” w charakterze I mechanika (02.03.1939 r. – 01.08.1940 r.) dowodzonym przez kpt. ż.w. Tadeusza Szczygielskiego. Po dość długim postoju w Londynie w którym rozładowano statek, przystąpiono do naprawy maszyny okrętowej, czyszczenia kotłów okrętowych, ogłoszono zarządzenie o mobilizacji statku i załogi, przeprowadzono szkolenie w zakresie obrony p. lotniczej statku i innych alarmów, marynarce



Urban Krzyżanowski, przypuszczalnie początek lat trzydziestych
(źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)

polscy rozpoczęli wojenną służbę przewożąc głównie węgiel i zboża w oparciu o francuskie i brytyjskie porty, Islandię, portugalską Lizbonę, i Gibraltar. Po zejściu ze statku Urban Krzyżanowski udaje się do Londynu, gdzie spotyka kpt. ż.w. Michała Leszczyńskiego i włącza się w proces organizacji Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

Zatrudnienie U. Krzyżanowskiego na statkach w okresie 26.08.1936 r. do 08.03.1946r. (Taniewski s.162):

- 1 mechanik s.s. „Toruń” 26.08.1936 – 21.11.1936 r.
- 1 mechanik s.s. „Hel” 26.11.1936 – 5.02.1937 r.
- 1 mechanik s.s. „Chorzów” 1.05.1937 – 10.06.1937 r.
- Starszy mechanik s.s. „Hel” 23.07.1937 – 28.10.1937 r.
- 1 mechanik s.s. „Hel” 13.11.1937 – 18.02.1938 r.
- 1 mechanik s.s. „Hel” 02.03.1939 – 01.08.1940 r.
- 1 mechanik s.s. „Lwów” 11.10.1940 – 19.07.1941 r.
- 1 mechanik s.s. „Poznań” 25.05.1942 – 22.06.1942 r.
- 1 mechanik s.s. „Wilno” 17.08.1942 – 19.09.1942 r.
- 1 mechanik s.s. „Kraków” 29.12.1942 – 8.10.1943 r.

Dalej za Stanisławem Kozakiem (Biografie Oficerów..., s. 82-83):

- s.s. „Jefferson Davis” 14.02.1944 r. –
- „Kirry Smith” 26.05.1944 – 5.07.1944 r.
- „Falcon” 22.07.1944 – 7.08.1944 r.
- „S.M. Shoemaker” 20.09.1944 – 8.11.1944 r.
- „Carrillo” 18.11.1944 – 20.01.1945 r.
- „Elisha Mitchel” 1.03.1945 – 25.10.1945 r.
- s.s. „Harry Kirby” 29.10.1945 – 8.03.1946 r.

Urban Krzyżanowski podaje: „Od stycznia 1944 r. do marca 1946 r. pływałem pod banderą USA. Były to podróże do

Murmańska i Archangielska. Kilkakrotne trawersaty Atlantyku, Morze Karaibskie, Śródziemne. W ostatniej fazie wojny 1945 roku pływałem do Kaliforni, Nowej Gwinei i na Filipiny. Po zakończeniu wojny brałem udział w repatriacji japońskich jeńców wojennych z Filipin do Japonii”. (S. Kozak, Biografie Oficerów..., s. 82).

Równolegle zajmował się publicystyką na łamach miesięcznika dla oficerów PMH „Praca na Morzu”. W latach 1944-1946 pływał pod banderą Stanów Zjednoczonych, do 1947 r. zatrudniony był w Gdyni Ameryka Linie (GAL-u), od 1948 r. pracował w instytucjach lądowych, w resorcie żegluga, w administracji morskiej (Gdański Urząd Morski).

Do Gdyni U. Krzyżanowski wraca 27 stycznia 1947 r. na statku s.s. „Borysław”, gdzie pełnił obowiązki 1 mechanika. Kolejno kieruje maszynami na statkach s.s. „Jagiello” i s.s. „Kiliński”. W lutym 1948 r. rozpoczyna pracę w Ministerstwie Żegluga w Warszawie. Po zaledwie kilku miesiącach pracy w Warszawie wraca na wybrzeże i podejmuje pracę w Gdańskim Urzędzie Morskim.

W 1952 r. Urban Krzyżanowski został aresztowany w Gdańsku za posiadanie wydawnictw zagranicznych i po trzymiesięcznym śledztwie skazany, na wniosek Generalnego Prokuratora przez Komisję Specjalną do Walki z Nadużyciami i Szkodnictwem Gospodarczym w Warszawie, na 18 miesięcy pracy przymusowej w obozie pracy za przechowywanie książek wydania zagranicznego „szkalującego ustrój Polski Ludowej i Związku Radzieckiego”.

Starszy mechanik okrętowy Urban Krzyżanowski z ruchem związkowym był związany już od 1935 r. Po zejściu ze statku s.s. „Hel” udaje się do Londynu gdzie włącza się w organizację Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, już w czerwcu 1940 r. zostaje pierwszym prezesem tego związku i funkcję tę pełnił do 25. października 1941 r. („Okólnik nr 1351978, s. 28). Po powrocie do Polski (27.01.1947 r.) nadal był czynnym członkiem tego Związku, utrzymywał kontakt z londyńskim „Okólnikiem”.

Praca w nowo założonym Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej Związku w Wielkiej Brytanii nie była łatwą – dwaj główni twórcy kpt. ż.w. Michał Leszczyński i 1 mechanik Urban Krzyżanowski, szczególnie trudny okres wystąpił już w roku 1940 [straty m.s. „Piłsudski” (26.11.1939 r.), m.s. „Chrobry” (13/15.05.1940 r.), m.s. „Oksywie” (w czerwcu 1940 r. internowany w Casablance), s.s. „Częstochowa” (20.08.1941 r.), s.s. „Zbraz” (15.07.1940 r.)]. Oni też wpadli na pomysł przejęcia statków handlowej floty francuskiej, która się schroniła się w Wielkiej Brytanii i stała w portach na tzw. „sznurku”. Uzyskali wielką pomoc Szefa Związku Brytyjskich Oficerów Marynarki Handlowej kapitana Coombsa, kolejno zgodę Ministerstwa Transportu Wojennego Wielkiej Brytanii, dyrektora Departamentu MPiH Leonarda Możdżeńkiego, ministra Przemysłu i Handlu Henryka Strasburgera, uzyskali akceptację Sztabu Wolnych Francuzów – Generała De Gaulle’a. Pozyskali do obsadzenia francuski statek „Ile de Batz” o pojemności 5527 BRT i 3385 NRT, statek o napędzie turbinowym, który posiadał prędkość 14 w. Na statku tym znalazło zatrudnienie 40 polskich marynarzy w tym kapitan – Edward Gubała. Udającemu się celem objęcia statku „Ile de Batz” – kapitanowi E. Gubale, na dworcu kolejowym Kings Cross w Londynie – Urban Krzyżanowski „przypominał, że w Afryce Południowej, prawdopodobnie w Capetown, mieszka nasz były profesor języka angielskiego w Szkole Morskiej, komandor Rojński...” (Edward Gubała, Przegląd mojego życia s. 168). Po latach w „Okólniku” nr 148/83 s. 25, 26 Krzyżanowski napisał: „Idea oparta na organizacji naszego związku, (mowa o Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie DD) i na związkach brytyjskich – to była idea „Pigła” (ksywa – Michał Leszczyński), niech Mu będzie wspomniane po wsze czasy. Ja kroczyłem wtedy raczej utartą drogą. Drugim wyczynem było uruchomienie sławnego „Ile de Batz”, co też powinno być Mu zaliczone. To był wyczyn dużej klasy”.



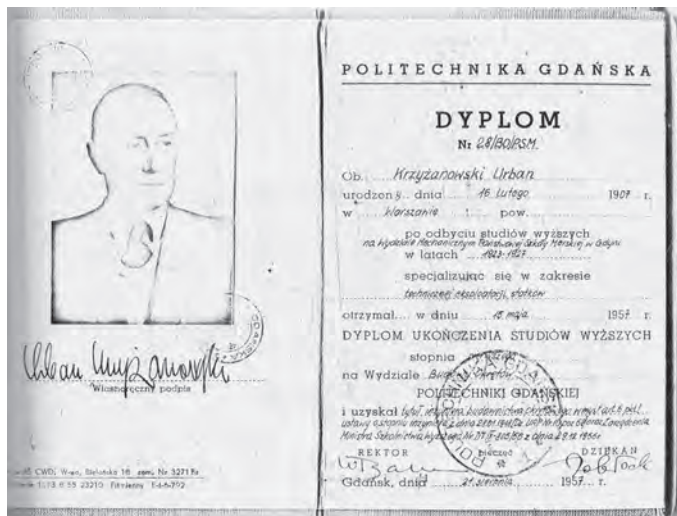
Nagłówek listownika „KLUB MECHANIKÓW I-ej Klasy Polskiej Marynarki Handlowej, który istniał i działał w latach 1943-1945 na terenie Wielkiej Brytanii z siedzibą w Londynie – dosłownie było to mieszkanie I mechanika Jana Stępnia, który pełnił funkcję prezesa („Okólnik” nr 141/1983 s. 34)

Podczas wojny w Londynie powstał Klub Mechaników I-ej Klasy. Klub w okresie istnienia wydawał „Biuletyn” redagowany przez zarząd, jednak główną rolę w tym procesie odgrywał starszy mechanik Jan Stępień, w którym współpracował Urban Krzyżanowski.

Do najważniejszych osiągnięć Klubu należy zaliczyć:

- Przeprowadzenie poprzez Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej zasady indywidualnych umów 1 mechaników o pracę z armatorami na wzór umów dla kapitanów statków,
- udział w opracowaniu nowej Ustawy Żeglarskiej,
- wydanie zlecenia zawartego w Biuletynie skierowanym do 1 mechaników, by natychmiast po otrzymaniu pisma założyli czwarty pasek na rękawach mundurów, II mechanik – trzy paski, III mechanik dwa paski, czwarty mechanik 1 pasek. Spotkało się to z pełnym zrozumieniem wśród mechaników. Członkiem tego Klubu był również Urban Krzyżanowski. Klub uległ likwidacji z chwilą zakończenia II wojny światowej („Okólnik” nr 141/1980).

Tak U. Krzyżanowskiego scharakteryzował Józef Dąbkowski, prezes Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie: „już przed wojną znany jako działacz ruchu zawodowego i nie zwracający uwagi na osobiste konsekwencje ze swoich myśli, rzuconych na platformę społeczną i dążący usilnie do zrealizowania swoich myśli dla dobra pływających i Związku” (źródło: „Okólnik” nr 94/ 1960 s. 6, U. Krzyżanowski był zarejestrowany jako członek Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej pod nr 80 „Okólnik” nr 136/1978 s. 23).



Dyplom inżyniera – uzyskany w dniu 15 maja 1957 r. na podstawie art. 6 pkt. 1 Ustawy o stopniu inżyniera z dnia 28.01.1948 r. (Dz.U. RP nr 10 poz. 68) oraz Zarządzenia Ministra Szkolnictwa Wyższego nr DT IX-805/56 z dnia 29.12.1956 r.

Urban Krzyżanowski opublikował:

- Warunki pracy oficerów w polskiej marynarce handlowej. Skład Główny w Księgarni H. Niemierkiewicz ul. ABRAHAMA nr 18. Gdynia 1937

- Praca na morzu, nr 1 artykuł wstępny „Praca na morzu” – styczeń 1939 r.
- Praca na morzu, nr 2 „Ostatnie żaglowce” nr 2 luty 1939 r.
- Praca na morzu, nr 3 „My i wybory” – marzec 1939 r.
- Spotkanie z Europą, „Morze”, listopad 1957 r.
- Nasze dwudziestolecie. Na morze po chleb i przygodę. PAX. Warszawa 1972, s. 219-261.
- „Gdynią” po Bałtyku, „Morze” maj 1973 r.
- Specjalny pasażer. Wydawnictwo Morskie. Gdańsk 1966 (Książka ta została wyróżniona nagrodą gen. Mariusza Zaruskiego).

Zbliżał się 1980 r. i dwie ważne rocznice w historii Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 50. rocznica podniesienia bandery na s.v „Dar Pomorza” i 60. rocznica powstania Szkoły Morskiej w Tczewie. Poprosiłem inż. Urbana Krzyżanowskiego, którego znałem jak osobę o wielkim talencie publicystycznym, posługującym się pięknym językiem, dodatkowo osobę z poczuciem humoru, do składu Komitetu Organizacyjnego Światowego Zjazdu Absolwentów Szkoły Morskiej. Znając jego dobre pióro i kontakty z kolegami w kraju i zagranicą poprosiłem o zajęcie się biogramami kolegów i utrzymywania łączności ze Związkiem Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie. Postawiliśmy sobie trudne zadanie, nie posiadając środków (a i przydział papieru był niewielki), opracowania 80-100 biogramów, bez jakiegokolwiek wynagrodzenia!

W „Okólniku” nr 137/1978 Urban Krzyżanowski podaje, a więc już na dwa lata przez Zjazdem, że już jest opracowanych 20 biogramów.

W „Okólniku” nr 138/1979 r. umieszcza informację datowaną na 12 marca 1979 r. „Komitet Organizacyjny Zjazdu Absolwentów Szkoły Morskiej w Gdyni, spodziewa się pomyślnie sfinalizować sprawę ulg wizowych i pobytowych dla uczestników Zjazdu. Faktu uzyskania ulg w opłatach i wszelkie związane z tym szczegóły będą podane do wiadomości wszystkich zainteresowanych” (źródło: „Okólnik” nr 138/1979 s. 40. Urban Krzyżanowski nadzoruje przebieg powielania pracy Taniewskiego (Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945), celem przesłania egzemplarzy do redakcji „Okólnika”, Instytutu im. Generała Władysława Sikorskiego w Londynie, Rodziny kpt. ż.w. Wadima Konstanty Taniewskiego-Elliota, ale i również by egzemplarze pozostały w Sali Tradycji WSM.

W „Okólniku” nr 148/1983 Urban Krzyżanowski pisze: „Z inicjatywy Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni i z okazji sześćdziesięciolecia, opracowano około setki monografii osób związanych ze Szkołą Morską i Państwową Szkołą Morską zarówno wykładowców, oficerów statków szkolnych, personelu administracyjnego i absolwentów. Ówczesnemu rektorowi WSM kapitanowi Danielowi Dudzie należy się niemała wdzięczność i uznanie, że wykorzystując okazję – zrobił jednocześnie wielki krok w kierunku wypełnienia przeraźliwej pustki jaka nas otacza. Tu muszę zareklamować trochę i własną, latami steraną osobę. Jak tygrys rzuciłem się na nadarzające się pole pracy, i w przeciągu czterech lat opracowałem jednak równo czternaście pozycji. W przeciągu tych czterech lat harowałem jak mogłem grafomańskie skłonności, poza drobnymi fragmentami własnych pamiętników – nic nowego nie napisałem. Całkowicie przemieniłem się w historyka, zbieracza, szperacza i w wielu wypadkach w interpretatora znanych mi ludzi, którzy w większości wypadków nie wykryli własnej wartości i jej historycznej interpretacji (...) Myślę, że w ten sposób udało mi się uratować od zapomnienia wielu ludzi, a przede wszystkim tamtej epoki, czasów i obyczajów. Jestem przekonany, że wielu Kolegów z zainteresowaniem przejrzy listę moich bohaterów:

MATERIAŁY

- | | |
|--------------------------|--|
| 1. Michał Kisielewski | Mech. 23 |
| 2. Feliks Daniec | Mech. 33 |
| 3. Florian Hłasko dr | (1920-1921) |
| 4. Stanisław Sioma | Mech. 28 |
| 5. Antoni Zieliński | Naw. 24 |
| 6. Roland Liedtke | Mech. 26 |
| 7. Jan Forkiewicz | Mech. 33 |
| 8. Władysław Kossakowski | Mech. 46 |
| 9. Jan Herman | Mech. 27 |
| 10. Jerzy Perzanowski | Mech. 32 |
| 11. Witold Karpowicz | Naw. 24 |
| 12. Franciszek Głowacki | 1920-1921 (członek pierwszej załogi „Lwowa”, który jednocześnie śle pozdrowienia). |
| 13. Wojciech Czerski | Mech. 34 |
| 14. Jan Kuczyński | Naw. 29 |

W tej liście nie należy doszukiwać się jakiegokolwiek koncepcji rzeczowej. Po prostu pisałem o Tych, których najbliższe znałem osoby, i wreszcie oddając hołd wszystkim Zmarłym śmiercią żołnierza na polach bitew i tym, którzy ponieśli śmierć w Stutthofie, Katyniu i Piaśnicy. Ciekawe, ale byłem jedynym ze środowiska który wziął udział w tej robocie...” (źródło: „Okólnik” nr 148/1983 s. 25-26). No cóż przyjacielu znałem Cię trochę. Byłeś osobą o dużym talencie publicystycznym, operującym pięknym językiem, zawsze z humorem, nie pozbawionym krytycyzmu, z którym nigdy się nie chował, co w tych powojennych czasach nie zawsze mu to „uchodziło”. Dodatkowy ważny argument – nigdy nie pytał za ile? (źródło: „Okólnik” nr 148/1983 s. 25-26)

Inż. Urban Krzyżanowski brał udział w Światowym Zjeździe Absolwentów Szkoły Morskiej (14-17.VI.1980) na którym został wyróżniony przez rektora WSM prof. Daniela Dudę medalem 60. lecia Szkolnictwa Morskiego i medalem 50. lecia podniesienia polskiej bandery na „Darze Pomorza”. Kończącym akcentem Zjazdu było zawieszenie w dniu 27.09.1981 r. w Tczewskim Kościele Farnym vota, w postaci znaczka Absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie 1920-1930. W kościele zameldowali się nieliczni „TCZEWIACY”: kpt. ż.w. Stefan Ciundziejewicki, starszy mechanik okrętowy Jan Skibniewski, starszy mechanik okrętowy inż. Urban Krzyżanowski, kpt. ż.w. Romuald Cielewicz, starszy mechanik okrętowy Stanisław Gwiazda, kpt. ż.w. Zbigniew Rybiański, kpt. ż.w. Henryk Borakowski, kpt. ż.w. Kazimierz Rembowski, uczelnię reprezentowali pani Hanna Olewniczak kustosz Sali Tradycji i rektor WSM prof. Daniel Duda. Votum zostało zakotwiczone podczas mszy świętej. Starszy mechanik okrętowy Urban Krzyżanowski tak opisał to wydarzenie w liście datowanym z dnia 27.11.1981r., którego skróty ukazał się w „Okólniku”: „Więc w Tczewie było pięknie i wzruszająco. Kościół był po prostu nabity, my siedzieliśmy tuż koło ołtarza (w stallach przy ołtarzu D.D.), kazanie było naprawdę serdeczne. A jak naród ruszył do ołtarza i komunii, to czuło się i widziało tłum i masę. Ale z naszego punktu widzenia – nie wykorzystano wszystkich walorów propagandowych. Nie było fotografa, no i po małym cercle w zakrystii pobiegliśmy na dworzec, bo staruszkom spieszyło się na telewizję, czyli środki masowego ogłupiania (...). W tym miejscu uderza mnie myśl błyskotliwa, że właściwie to od lat powinniśmy wydawać coś w rodzaju niewielkiego okólnika w ilości powiedzmy 50 egzemplarzy, który rozchodziłby się po całym świecie. W epoce istnienia xero, tego rodzaju publikacje nie nastroczają trudności, ale cóż – nasze towarzystwo ma raczej tendencje pod każdym względem zniżkowe (...)” (źródło: „Okólnik” nr 145/1982 s. 12). Dodać się godzi, że w uroczystościach brali również udział dr Mieczysław Węglewski (lekarz Szkoły Morskiej w Tczewie i na „Lwowie” oraz mgr Bożena Deja z dzisiejszej Szkoły Tczewskiej.



Votum wychowanków Szkoły Morskiej w Tczewie 1920-1930 znajdowało się w specjalnej gablotce pod szkłem w otoczeniu 4-ch serduszek połączonych. Umieszczono je na ścianie w kaplicy Matki Boskiej („Okólnik” nr 145/1982 s. 11)



Pan inż. Urban Krzyżanowski na emeryturze (źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)

Starszy mechanik okrętowy inż. Urban Krzyżanowski zmarł 28.08.1985 r. w Starogardzie Gdańskim, pochowany na cmentarzu parafialnym w Gdańsku-Oliwie. Nekrolog ukazał się również w „Okólniku” Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej Londynie nr 152/1985, s.30.

LITERATURA

Źródła i opracowania:

1. Babnis M., Sawicki J.K., *Polska Bibliografia Morska 1919- 1991*. Tom 1. Żegluga, Gdynia 1992.
2. Krzyżanowski Urban, [w:] *Encyklopedia Gdyni*, pod red. Sokołowska M., Greczanik-Filipp I., Kwiatkowska W., Gdynia 2006.

3. Kozak S., *Biografie oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z II Wojny Światowej 1939-1945*, Gdynia 1989.
4. Krzyżanowski U., *Nasze dwudziestolecie. Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972.
5. Krzyżanowski U., Trochę tego i tamtego... (list) publikowany w „Okólniku” nr 148/1983.
6. Miciński J., Huras B., Twardowski M., *Księga statków polskich 1918-1945*, Tom 3. Gdańsk 1999.
7. Miciński J., *Księga statków polskich 1918-1945*, Tom 1, Gdańsk 1996.
8. Miciński J., *Księga statków polskich 1918-1945*, Tom 2, Gdańsk 1997.
9. Milewski W., *Na morzu i na lądzie*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976.
10. Sawicki J.K., *Podróże Polskich Statków 1939-1945*, Gdynia 1989.
11. Taniewski-Elliott W. K., *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*. Gdańsk 1982.
12. „Okólnik” nr 137/1978, nr 138/1979, nr 145/1982, nr 148/1983, nr 152/1985.
- 13.

INTERNET

1. <https://dawnityczew.pl>
2. <http://www.wajszczuk.pl>

Załączniki

PRACA NA MORZU

MIESIĘCZNIK OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Rok I. GDYNIA, STYCZEŃ 1939 Nr 1.

KRZYŻANOWSKI URBAN

Biblioteka Jagiellońska

1002045269

Praca na morzu

Powojenne, polskie pokolenie, któremu danem było stać się pierwszym pokoleniem Polaków na Morzu, z miejsca stanęło wobec wielkich trudności i rozległych, a zmieniających się aspektów, jakie towarzyszyły polskiemu wyjściu na morze.

Młodzież, jak zawsze powołana do apelu tam — gdzie brak tradycji i zawodowej rutyny domagał się powołania pod brzo nowych elementów, z pasją ruszyła na nieknięte polskim plugiem morskie nogi.

Takie jest bowiem przeznaczenie młodości, chadzać tam gdzie jeszcze nie ma ścieżek wydeptanych.

Młodzież, prąc instynktownie ku nieubudzonemu odcinkowi pracy polskiej, szła na niewiadome, wywołując wzruszenie ramienną i zgorszenie starszych a doświadczonych.

Tu tkwił pierwszy moment próbniczy: między bytowaniem człowieka lądowego a życiem na morzu, leży cała przepaść, do której trzeba było wrzucić wszystkie wyobrażenia, pojęcia i uświęcone nawyki, w których się dotychczas wzrastalo.

Rzeczywistość mówi, że pierwszy etap przeżyto gromadnie, uparcie posuwając się w pionierskim pochodzie.

Ten dziwny exodus ludzki, stanowiący arcydzieło, a dotychczas nieomówiony punkt historii Polski Odrudzonej, będący tak rzadkim u nas rozbudzeniem zdobywczych instynktów Narodu, minął niespostrzeżony i niedoceniony w sensie dokonanego przełomu psychicznego.

Dalszy spłot trudności i zagadnień domagał się natychmiastowego rozwiązania, przyniosła ze sobą specyficzną epokę, w której nasza bandera ukazała się na Bałtyku.

Wielka Wojna, tworząc cały szereg ekonomicznych przyczyn, których doniosłe skutki po dziś dzień przeżywamy, niezmniejszą rewolucję zdziałala i na morzu, stawiając nielowy ślip w dziedzinie systemów eksploatacji portów i statków.

2

Dział ogólny

PRACA

A my, w pracy na morzu, jak nigdziein-dziej mamy zaszczyt przewodzenia w budowanej od podstaw nowej twórczości. Wszystko, co inni robią w Polsce, jest w granice rzeczy tylko przedstawianiu, rozszerzaniem, ulep-szaniem, a w najlepszym razie — pomnażaniem istniejących wartości duchowych i ma-terjalnych.

Nam jednym danem jest współuczestnicze-nie w tworzeniu wartości nowych, wprowadzanie w czyn nowych, nieznanych dotąd form narodowego dynamizmu.

Nie zdajemy sobie często sprawy, jak dła-łec nasz codzienny, szary trud, identyfikuje się z pomnażaniem Polski.

Przecież nasza Marynarka Handlowa jest bardziej polską niż jakikolwiek inna dziedzi-na własności, bardziej polską niż tytuły włas-ności w rolnictwie wielu polaci kraju, nie mo-wią o handlu, przemyśle czy rzemiośle.

Nasza Marynarka Handlowa, której ar-matorem jest całe wielkie ludzkie zaplecze,

Stare, dobre sposoby poszły w kąć pod o-buchem modernizacji, która w szybkim tempie zaczęła wdzierać się i na morze, dotychczas-ny rezerwat tradycji.

Szybko postępująca przebudowa gospo-darstwa świata, również nie szczędziła przy-krych niespodzianek.

Zalanywały i dalej zalamują się najwięk-sze szlaki handlowe i emigracyjne, których obsługa stanowiła o powstawaniu i rozwoju obcych marynarek.

Dodajmy do tego konieczny proces psy-choicznego przekształcenia, jakiemu poddać się musi jednostka, wyrosła na atawistycznej gle-bie wielu lądowych pokoleń, aby stać się za-czątkiem nowego morskiego pokolenia, a u-trzymaniu dopiero lapidarny skrót trudności, jakie przeżywać musiały w pierw-szym rzędzie przez tych, którzy bezpośrednio, fizycznie włączyli obce dotąd Morze, w skład nowej, poszerzonej Ojczyzny.

Ten pierwszy, pionierski okres został już dokonany i zamknięty. Polska włączyła na stałe Morze do swoich ziem uprawnych.

Kulejący od wieków psychiczny i gospo-darczy organizm Rzeczypospolitej, wzbogacił się o nowy instrument wykonawczy, jakim jest własna handlowa morską.

Polska, dobudowała sobie nową, mocniej-szą z roku na rok ręką, która systematycznie odrabia zaległości.

Tę rękę na imię Gdynia, Gdańsk, i to wszystko — co pod narodową banderą z tych portów wychodzi.

Należyte oświetlenie dotychczas tego re-zezuowego i psychicznego przełomu — to drugie, arcyważne zadanie prawdziwej literatury ma-rynistycznej.

Bo nie masz odcinka bardziej eksponowa-nego niż gospodarcza wolność na morzu.

Nie masz prądu bardziej godnego, stania się dominanta wzbierającego przyplwu na-rodowej energii, jak PRACA NA MORZU, i rozbudowa morskiego oka Rzeczypospolitej.

Załącznik 1. Wstępny artykuł U. Krzyżanowskiego w „Praca na morzu”, miesięcznik Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, Urbana Krzyżanowskiego należy traktować jako współzałożyciela miesięcznika. ROK 1. Gdynia 1939

Londyn, czerwiec 1940.

Okólnik No. I.

Niniejszym podajemy do wiadomości następujące szczegóły, dotyczące działalności Związku Oficerów P.M.H. we wrześniu roku ubiegłego.

Dnia 14 września 1939 r. wszystkie akty Związku zostały komisyjnie spalone. Bezpiecznie schowano jedynie dowody legalizacji Związku i pieczęcie. Maszyna do pisanja została skonfiskowana przez władze wojskowe. W chwili wkroczenia Niemców do Gdyni, na koncie Związku było ok. 2000 zł., które podzieliły los wszystkich kapitałów, złożonych w P.K.O. Z powodu zmobilizowania członków Zarządu pieniędzy nie można było podjąć.

Członkowie Zarządu: p.Lekki Władysław, Smitkowski Zbigniew i doradca prawny mec.T.Trzeciak dostali się do niewoli. Zagranicą przebywają tylko dwaj członkowie Zarządu t.j. prezes i vice-prezes p.Kaczorowski Adolf. Sekretariat Związku był czynny do chwili wybuchu wojny.

Według posiadanych wiadomości p.Leśniewski Stanisław, skarbnik kasy W.P.O.P.M.H., zdołał uratować cały portfel wekslowy kasy; należy więc po wojnie spodziewać się rewindykacji należności.

Z chwilą uruchomienia naszych statków i powstania naszych specyficznych problemów, Zarząd Związku w ramach swych ograniczonych możliwości rozpoczął akcję informacyjną i organizacyjną.

Akcja postępowała w dwóch kierunkach: poinformowano odpowiednie czynniki rządowe i parlamentarne o istotnym stanie rzeczy w Marynarce Handlowej, przyczynach, które ten stan wywołały, z drugiej strony - nawiązano kontakt z brytyjskimi organizacjami zawodowymi.

Po wszechstronnym zbadaniu sprawy, uwzględniając istniejące warunki pracy organizacyjnej i zasięgnąwszy opinii osób kompetentnych, uznaliśmy za najkorzystniejsze następujące rozwiązanie:

Ponieważ niema możliwości zwołania Walnego Zebrania Członków Związku, ani nawet możliwości zwołania Zebrania Zarządu, jedynym rozwiązaniem jest powołanie do życia nowej organizacji, której Związek Oficerów P.M.H. zleci prowadzenie spraw.

W chwili obecnej Związek Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej /Association of Polish Captains, Navigating, Engineers and Radio Officers/, został już zgłoszony odpowiednim władzom angielskim. Niezależnie od obowiązującej nas rejestracji u władz angielskich, Konsulat Generalny R.P. zostanie poinformowany o powstaniu nowego Związku i zostaną wdrożone kroki o legalizację Związku u Władz Polskich.

W przeciągu najbliższych tygodni zostanie zwołane Walne Zebranie w Londynie /zgodnie z listem okrężnym, podpisanym 2.IV.40 i rozesłanym/, które na podstawie statutu, uchwalonego przez Komitet Założycieli, dokona wyboru Zarządu.

Do chwili dokonania formalnych wyborów, kierownictwo całej akcji spoczywa w rękach przewodniczącego Komitetu Założycieli Michała Leszczyńskiego.

Biorąc pod uwagę wojenną sytuację i wyjątkowe obecne warunki, doszliśmy do wspólnego przekonania, że do pracy nad utrzymaniem naszej bandery muszą być wciągnięte wszystkie zdrowe elementy, wszyscy ludzie, wszystkie serca i wszystkie umysły. Tylko nasz wspólny, uparty wysiłek może przywrócić naszej Marynarce Handlowej siły moralne i fizyczne, konieczne dla utrzymania na morzu naszej bandery i ustrzeżenia ludzi, tego najcenniejszego elementu w każdej sprawie.

Dlatego też wzywamy wszystkich Oficerów, aby w miarę swoich sił i środków poparli tę formę organizacyjną, jaka w obecnych, wojennych warunkach mogła być jedynie nadana naszemu ruchowi zawodowemu. Zarządowi, który zostanie wybrany na najbliższym Walnym Zebraniu, muszą być dostarczone odpowiednie środki materialne. Należy więc możliwie szybko przysyłać podpisane deklaracje i składki.

Za Zarząd

Urban Krzyżanowski

Za Komitet Założycieli

Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych
i Radiotelegrafistów
/Association of Polish Captains, Navigating, Engineers
and Radio Officers/

Michał Leszczyński

- 3 -

Załącznik 2. „Okólnik” nr 1 Związku Polskich Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie (zbiory DD)

Dla Polaków w Rosji

My Polacy, którzy znaleźliśmy się w W. Brytanii, stanowimy najszcześniejszą część emigracji. Mamy możność dalszego prowadzenia walki, żyjemy w kraju najwyższego poszanowania praw jednostki, w kraju najwyższego, mimo wojny, dobrobytu materialnego. Marynarze i wszyscy pracownicy z morzem związani należą również do grona tych uprzywilejowanych.

Nakłada to na nas obowiązek niesienia pomocy naszym rodakom żyjącym w nieporównanie gorszych warunkach. Nie możemy chwilowo nieść tej pomocy najbliższym w Kraju, lecz możemy i musimy pomagać żyjącym w głodzie i nędzy braciom naszym, których wojna rozrzuciła po niezmiernych przestrzeniach Rosji.

Pomoc Rządu nie jest w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb setek tysięcy Polaków wypatrujących ratunku i nie może zwalniać nas od obowiązku przyjsia z pomocą ani stanowić łatwego usprawiedliwienia naszej dotychczasowej obojętności. Winniśmy się zdobyć na największy wysiłek, abyśmy kiedyś obojętności tej nie musieli się wstydić.

Podpisane Związki postanowiły wezwać wszystkich kapitanów, oficerów i marynarzy oraz wszystkich pracowników zatrudnionych na łodzi w urzędach i biurach żeglugowych do składki jednorazowej oraz zadeklarowania stałej miesięcznej ofiary na pomoc dla polskich uchodźców cywilnych w Rosji.

Związek Armatorów Polskich ze swej strony, niezależnie od indywidualnych składek swoich członków, postanowił złożyć jako ofiarę taką sumę, jaka zostanie zebrana przez pracowników. Niezależnie od tego Związek Armatorów Polskich postanowił pokryć wszelkie koszty związane z akcją zbiórki, tak aby zebrane sumy nie były obciążane żadnymi kosztami administracyjnymi.

Związek Oficerów Pol. Mar. Handl.
Urban Krzyżanowski
Związek Armatorów Polskich
St[efan] Gorazdowski
Związek Zawodowy Transportowców RP
Leon Passalski¹³³.

Załącznik 3 (źródło: J.K. Sawicki Polska Marynarka Handlowa s. 297)

POLISH STEAMSHIP AGENCY LTD.
LONDON

LIST ANGAŻUJĄCY

ANGAŻUJEMY PANA Z DNIEM 24-go grudnia 1942. 194 2-r, NA
STANOWISKO 1-go mechanika NA S.S. "KRAKÓW"
NA CZAS nieograniczony. ZA WYNAGRODZENIEM MIESIĘCZNEM

£30.0.0.

(SŁOWAMI : trzydzieści funtów)

POZA POWYŻSZYM WYNAGRODZENIEM PRYZNAJEMY PANU DODATEK

£4.0.0.

(SŁOWAMI : cztery funty) MIESIĘCZNIE

WARUNKI PRACY PANA SĄ OKREŚLONE W ZARZĄDZENIU MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU Z DNIA 27, 4, 1933 R, WYDANEM W POROZUMIENIU Z MINISTREM OPIEKI SPOŁECZNEJ W SPRAWIE OCHRONY PRACY ŻEGLARSKIEJ OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

LONDON, DNIA 15-go stycznia 194 3-R

I ZAŁ.

POLISH STEAMSHIP AGENCY LTD.

WYDZIAŁ PERSONALNY

DO PANA KRZYŻANOWSKIEGO Urbana.

w Londynie.

Załącznik 4. Angaż Urbana Krzyżanowskiego na statek s.s. „Kraaków” w charakterze 1-go mechanika (zbiory DD)

Załącznik 5. Gratyfikacja dla 1-go mechanika Urbana Krzyżanowskiego (zbiory DD)

TELEPHONE:
MANSION HOUSE 1338.
(3 LINES)

TELEGRAMS
"POLSTEAM" FEN LONDON

ZWIAZEK

Ka. nów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych
i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej

78-79 Leadenhall Street,
London, E.C.3

No. Członkowski

Otrzymano od P. KRZYZANOWSKIEGO

URBANA

sume. TWO POUNDS

tytuł i składki za okres

od 15.8.42 do 15.12.42 104

£2.0.0 D.L.

5th July 1947

C.P.S., Tudor St., R.O. 4-20935

W uznaniu pracy dla dobra Polskiej Marynarki Handlowej przyznajemy Panu jednorazową gratyfikację:-

£20.--. (słownie: funtów dwadzieścia),

która to suma jest do dyspozycji Pana w Kasie Okrętowej.

Z poważaniem
POLISH STEAMSHIP AGENCY LTD.

Dyrektor,

Załącznik 5. Gratyfikacja dla 1-go mechanika Urbana Krzyżanowskiego (zbiory DD)

*Załącznik 6. Opłata na rzecz Związku
Kapitanów, Oficerów Pokładowych,
Maszynowych i Radiotelegrafistów
Polskiej Marynarki Handlowej
(zbiory DD)*

MINISTER
PRZEMYSŁU, HANDLU I ŻEGLUGI

43, LOWNDES SQUARE,
LONDON, S.W.1.

dnia 2 lipca 1943 r.

Do
Pana Urbana Krzyżanowskiego
Mechanika I klasy
s.s. "Kraków"
c/o Polish Steamship Agency Ltd.,
London. E.C.3.

MOR. 4042

Zgodnie z Zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 maja 1941 r. odwołuję Pana, jako Członka Komisji Egzaminacyjnej kandydatów na szyprów i maszynistów oraz na aspirantów poruczników żeglugi małej i aspirantów mechaników okrętowych III klasy.

MINISTER
PRZEMYSŁU, HANDLU I ZEGŁUGI

J. Kwapiński.

*Załącznik 7. Odwołanie U. Krzyżanowskiego z Członka Komisji Egzaminacyjnej,
przypuszczalnie łączy się z przejściem do pracy w ramach alianckiego
porozumienia na statki amerykańskie (zbiory DD)*

The Director, Staff and Cadets
of the Department of Navigation,
University College, Southampton,
request the pleasure of the company of

Mr. Krzyzanowski

at the

Cadets' Speech Day

to be held at

South Stoneham House

on Wednesday, 4th August-1943

at 2.30 p.m.

Tea 4 o'clock to the Secretary,
R.S.V.P.;
South Stoneham House,
Swaythling.

Załącznik 8. Zaproszenie 1-go mechanika U.
Krzyżanowskiego przez dyrektora, kadre i kadetów
Department of Navigation, University College,
Southampton na Cadet's Speech Day (zbiory DD)

Ryszard Techman

Ignacy Antoniewicz (1889-1984), kpt. mar., komendant Szkoły Marynarzy, kapitan portu w Helu, pilot portów w Gdyni i Gdańsku – oficer nie bez skazy



Zdjęcie wizowe I. Antoniewicza (1919 r.).
WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

Osoba, o której piszemy, doczekała się wprawdzie w literaturze przedmiotu obszernego biogramu¹⁾, jednak nie spełnia on w pełni kryteriów naukowego opracowania. Przede wszystkim dlatego, że autorka nie wykorzystała istotnych źródeł, sięgając jedynie po materiały zebrane przez służbę bezpieczeństwa, jednostronne i ubogie w faktograficznej warstwie. Z tych też m.in. powodów publikacja pomija ważne fragmenty życia Ignacego Antoniewicza, zawiera przy tym szereg nieścisłości, powstałych w wyniku niedo-

informowania wspomnianych służb, jak i niecałkowitej wiedzy dotychczasowego biografa. Poniższy tekst rozwiewa różne wątpliwości związane z losami wymienionego, przynosi wiele nieznanych do tej pory faktów (przy całym zastrzeżeniu, że nie udało się dotrzeć do archiwaliów rosyjskich oraz zbiorów rodzinnych), na tyle istotnych, by rzucić nowe światło na charakteryzowaną postać.

Ignacy Antoniewicz urodził się 14 stycznia 1889 roku w miasteczku Berezyna (nad pobliską rzeką o tej nazwie rozegrała się w listopadzie 1812 r. bitwa wojsk rosyjskich z Napoleonem), w powiecie ihumeńskim, guberni mińskiej Imperium Rosyjskiego, obecnie w granicach Białorusi²⁾. Był synem Józefa, rolnika gospodarującego w majątku w nieodległej miejscowości Raczybórki, i matki Franciszki z domu Skuratowicz. Wolno zaryzykować twierdzenie, iż mógł nie posiadać rodzeństwa, gdyż milczą o tym przedwojenne i powojenne dokumenty, którymi dysponujemy³⁾. Oboje rodzice zmarli przed końcem I wojny światowej: matka już w 1904 roku, ojciec dekadę później (1916 r.)⁴⁾.

Nieznane są piszącemu początki edukacji I. Antoniewicza, który w dostępnych źródłach nie podnosił tej kwestii. Wiemy natomiast, że w wieku jeszcze młodzieńczym opuścił rodzinny dom (rodzice pozostali na Białorusi) i co najmniej w 1907 roku znalazł się w stolicy Azerbejdżanu - Baku nad Morzem Kaspijskim, gdzie rozpoczął naukę w tutejszej Szkole Morskiej żegluga wielkiej Imperatora Aleksandra II. Jakie motywy kierowały nim przy podejmowaniu tej decyzji, obecnie nie jest to możliwe do zweryfikowania. Być może synowi rolnika marzyło się żeglowanie po dalekich morzach i zdobycie zawodu marynarskiego, który zapewne dawał wtedy lepsze możliwości zarobkowania niż pozostanie przy uprawie roli. Nie można wykluczyć, że zmusiła go do podjęcia tego kroku sytuacja rodzinna, zupełnie przemilczana w życiorysach i notach personalnych. W każdym razie w ostatnich dniach marca 1910 r. Antoniewicz ukończył pełny kurs trzech klas Szkoły Morskiej i przy „celującym prowadzeniu” (ówczesna piątka) uzyskał spośród 16 przedmiotów 11 ocen najwyższych, a więc celujący, w tym np. z nawigacji, praktyki morskiej (dobrze radził sobie podczas zajęć na morzu), mechaniki okrętowej, oceanografii, prawa morskiego; pozostałe przedmioty zaliczył na stopień niższy, czyli czwórkę. Absolwentowi Szkoły Morskiej w Baku (otrzymał tzw. atestat, czyli świadectwo ukończenia) przysługiwało najprawdopodobniej prawo otrzymania stopnia porucznika małej żegluga, ale dopiero po odbyciu przewidzianej przepisami odpowiedniej praktyki na morzu⁵⁾. Sam Antoniewicz twierdził, czemu nie możemy za-

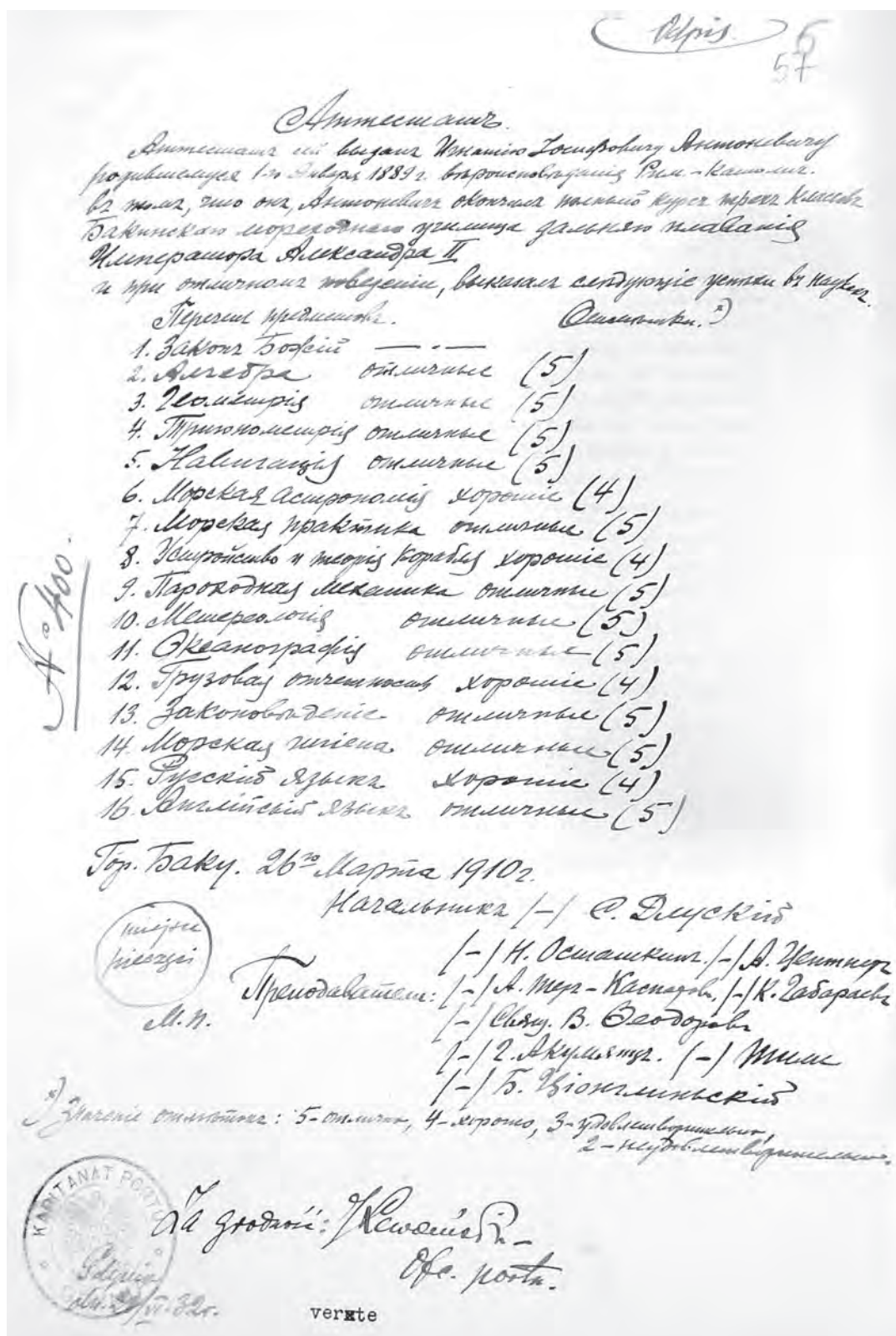
¹⁾ H. Głogowska, Kpt. mar. Ignacy Antoniewicz – komendant Szkoły Marynarzy i pracownik przedwojennego Urzędu Morskiego w Gdyni, „Zeszyty Gdynińskie”, nr 8. 2013, s. 81-87. Krótka notka o I. Antoniewiczu: Kadry morskie Rzeczypospolitej, t. II, Polska Marynarka Wojenna, cz. I Korpus oficerów 1918-1947, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, Gdynia 1996, s. 304.

²⁾ Autor miał problem z jednoznacznym ustaleniem miejsca i daty urodzenia I. Antoniewicza. W dokumentach z okresu międzywojennego podawany był zawsze Mińsk lub Ziemia Mińska (nigdy Berezyna, raz wspomniana była pobliska miejscowość Raczybórki, gdzie gospodarował jego ojciec) i najczęściej 1 stycznia 1889 roku. Przedział czasowy dwóch tygodni wynika z pewnością z różnicy w dacie między kalendarzem gregoriańskim a juliańskim. Berezyna pojawia się najczęściej w powojennych aktach służby bezpieczeństwa, ale też w gdyńskiej karcie meldunkowej i wydaje się być prawdopodobniejsza, ze względu na bliskość tego miasteczka z gospodarstwem ojca w Raczybórkach, a przy tym zbyt dużą odległością (niemal 100 km) do Mińska. Przekazany autorowi przed samym oddaniem tekstu do druku przez USC w Częstochowie odpis aktu zgonu I. Antoniewicza, skomplikował dodatkowo sytuację. Widnieje w nim bowiem data urodzenia 5 stycznia 1889 r., nie ma z kolei danych o miejscu urodzenia wymienionego, których USC nie znał. Czasu narodzin nie znał Zakład Pogrzebowy, dokonujący pochówku.

³⁾ Wojskowe Biuro Historyczne (dalej WBH), Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), sygn. I.481.A.1834 (teczka personalna I. Antoniewicza), s. 76: „Stan Służby” z 2 V 1919 r., „Lista Personalna” z 7 X 1919 r.

⁴⁾ Co ciekawe - w jednym z dokumentów z 1919 r. pisał Antoniewicz, iż rodzice żyją na Białorusi.

⁵⁾ Autor, nie dysponując materiałami z Baku, posłużył się tu statusem polskiej Szkoły Morskiej w Tczewie, przy uruchamianiu której korzystano ze wzorów rosyjskich, jako najbardziej odpowiadających warunkom polskiemu – zob. Państwowa Szkoła Morska. Zarys monografii, Tczew 1929, s. 22-23; A. Garnuszewski, Pierwsze lata Państwowej Szkoły Morskiej, „Technika i Gospodarka Morska”, 1960, nr 11, s. 345-346.



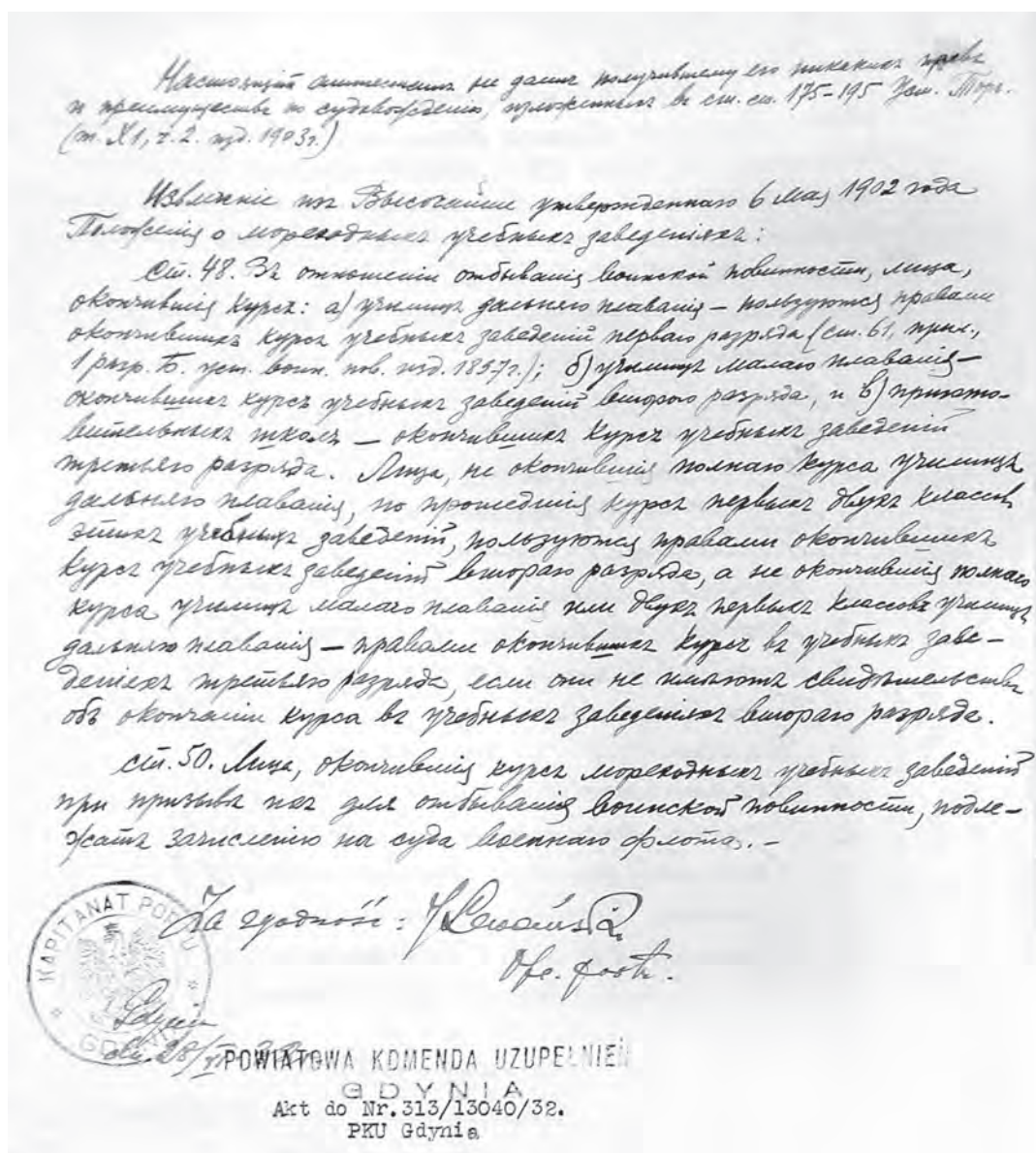
Odpis świadectwa (atestat) ukończenia Szkoły Morskiej w Baku. WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

przeczyć, choć budzi to pewne wątpliwości, iż złożył egzamin przed Państwową Komisją w Baku na stopień kapitana I klasy marynarki handlowej⁶⁾. Z pewnością jednak po bakijskiej Szkole Morskiej zdobywał przez niemal dwa lata doświadczenie w pływaniu na statkach handlowych, na których - jak podawał - był starszym pomocnikiem kapitana⁷⁾.

Z początkiem stycznia 1912 r. wstąpił jako ochotnik do carskiej marynarki wojennej i po odbyciu trzymiesięcznego stażu w charakterze marynarza, został skierowany na pancernik „Cesariewicz”, należący do Floty Bałtyckiej. Na tym okręcie awansował na podoficera (1 IX 1913), a 23 grudnia (niekiedy w źródłach 6 lub 13) 1913 r. na chorążego. Wtedy też z nieznanych do końca powodów złożył

⁶⁾ WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834: „Karta Ewidencyjna” z 27 III 1920 r.

⁷⁾ Ibidem, s. 25, 36. Wiele lat później (1953 r.) twierdził, że pływał w charakterze oficera, co nie wyklucza wcześniejszej wypowiedzi.



Одпис świadectwa (atestat) ukończenia Szkoły Morskiej w Baku. WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

podanie o przeniesienie do rezerwy⁸⁾. Być może dlatego, iż po zwolnieniu ze służby otrzymał zapewne dobrze płatną posadę pilota morskiego w Helsinkach (Helsingfors)⁹⁾.

Po wybuchu I wojny światowej został w końcu lipca 1914 roku zmobilizowany w ostatnio wspomnianym stopniu, i powołany do czynnej służby we Flocie Czarnomorskiej. Przez pierwszy miesiąc nie uczestniczył w walkach: był w komisji kontrolnej rozbudowy portu w Sewastopolu i w kadrze admiralicji. Od 2 września 1914 r. do 8 lipca następnego roku znalazł się w składzie 2 Morskiego Batalionu i walczył na lądzie na froncie kaukaskim (baon desantowy), z początku jako młodszy oficer, a potem dowódca kompanii. Wykazał się wtedy wielką odwagą i walecznością, czego wyrazem był przyspieszony awans 27 marca 1915 r. na podporucznika, a w połowie następnego miesiąca otrzymał za osiągnięcia w boju Order Św. Stanisława III klasy. W pierwszej dekadzie lipca tego roku trafił na transportowiec „Bieriezań”, gdzie do początku kwietnia 1916 r. był dowódcą kompanii. Został wówczas odkomenderowany do Piotrogradu i 2 kwietnia 1916 roku (podawał niekiedy

datę 31 V) złożył eksternistycznie egzamin oficerski z przedmiotów ogólnych i specjalności morskich według programu Korpusu Morskiego oraz cały kurs szkoły średniej. Powrócił zaraz na Morze Czarne i do 5 czerwca 1916 r. pełnił funkcje rewizora na transportowcu „Dniepr”. Został następnie skierowany do brygady okrętów podwodnych Floty Czarnomorskiej na stanowisko młodszego oficera (rozpoczął, ale nie udało mu się skończyć ze względu na radziecką rewolucję kurs i praktykę dla oficerów na łodzi podwodnej). W pierwszym okresie (do 15 marca 1917 r.) był na okręcie podwodnym „Tiulen”, pełniąc tu funkcję oficera wachtowego. W dniu 28 sierpnia 1917 r. Ignacy Antoniewicz został awansowany na miczman (porucznika), a w marcu tego roku objął stanowisko starszego adiutanta (flag oficera) w sztabie tej brygady, które pełnił do wejścia wojsk niemieckich na Krym i do Sewastopola. 1 maja 1918 r. odszedł z rosyjskiej marynarki wojennej¹⁰⁾.

W trakcie służby w głównej bazie Floty Czarnomorskiej – Sewastopolu, zmienił stan cywilny. 14 stycznia 1917 roku wziął ślub z Lucją z domu Hammersmidt, córką Jana, kupca oraz Julii

⁸⁾ WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834: „Karta Ewidencyjna” z 27 III 1920 r.; „Lista Personalna” z 7 X 1919 r.

⁹⁾ Instytut Pamięci Narodowej (dalej IPN), sygn. BU 0423/3984 (teczka: Sprawa operacyjna dot. Ignacego Antoniewicza...): „Charakterystyka” z 13 XI 1953 r.

¹⁰⁾ WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834: „Lista Personalna” z 7 X 1919 r.; „Karta Ewidencyjna” 27 III 1920 r.; s. 3-4: „Przebieg służby wojskowej” [1922].

A T E S T A T.

Atestat niniejszy wydany Ignacemu synowi Józefa Antoniewiczowi, urodzonemu 1-go stycznia 1889 r. religji Rzym.-Katel. w tym, iż on Antoniewicz ukończył pełny kurs trzech klas Bakinśkiej Morskiej Szkoły wielkiej Żeglugi Imperatora Aleksandra II i przy celującym prowadzeniu, okazał następujące postępy w naukach:

Zbiór przedmiotów: Stopnie:

1. Religja. ---,---
2. Algebra. celujące /5/
3. Geometria. celujące /5/
4. Trygonometria. celujące /5/
5. Nawigacja. celujące /5/
6. Morska astronomia. dobre... /4/
7. Morska praktyka. celujące /5/
8. Urządzenie i teoria okrętu. dobre... /4/
9. Porostatkowa mechanika. celujące /5/
10. Meteorologia. celujące /5/
11. Oceanografia. celujące /5/
12. Ładunkowa rachunkowość. dobre... /4/
13. Prawo morskie. celujące /5/
14. Morska higiena. celujące /5/
15. Rosyjski język. dobre... /4/
16. Angielski język. celujące /5/.

Miasto Baku 26-go marca 1910 r.

Naczelnik /-/ S. Dżuski.

Miejsce
pieczętki.

/-/N. Ostaszkin. /-/A. Centner.
/-/A. Ter-Kasperow. /-/K. Gabarajew.

Preferencje: /-/Ka. W. Feederow.

M.P.

/-/G. Akumjanc. /-/Time.

/-/B. Ciegliński.

Znaczenie stopni: 5-celujące, 4-dobre, 3-dostatecznie, 2-niedostatecznie.

Za zgodność 10. I. 1923. Naczelnik Urzędu /-/J. Poznański.

Pieczęć okrągła: "Urząd Marynarki Handlowej Wajherow".-

Za zgodność
verte

Atestat ukończenia Szkoły Morskiej w Baku. WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

(z domu Kamper), ur. 5 grudnia 1897 r. w Charkowie¹¹⁾. Z tego związku urodziła się 5 maja 1918 r. córka Felicia, Helena.

Po zwolnieniu z czynnej służby, podjął – jak pisał – pracę na statkach handlowych, zapewne w charakterze oficera, którą wykonywał do początków marca 1919 roku, kilka więc miesięcy po odzyskaniu niepodległości przez Rzeczpospolitą. Zgłosił się następnie do Polskiej Misji Wojskowej na Wschodzie w Odessie, gdzie 24 marca otrzymał rozkaz wyjazdu do Warszawy i stawienia się w Komendzie Garnizonu¹²⁾. Po przybyciu do stolicy 22 kwiet-

nia złożył podanie do Departamentu Spraw Personalnych przy Ministerstwie Spraw Wojskowych z prośbą o przyjęcie do Wojska Polskiego i zaliczenie lat służby w obcej marynarce wojennej. Jej przebieg potwierdzili zaraz, poświadczając jak najlepsze pełnienie obowiązków służbowych, kontradmirał Wacław Kłoczowski, osobiście znany Antoniewiczowi, kapitan Stefan Frankowski (po latach pośmiertnie awansowany na kontradmirała), komandor (przez kilka lat główny oficer nawigacyjny Floty Czarnomorskiej) Jerzy Świrski (od 1931 r. kontradmirał)¹³⁾.

¹¹⁾ Ibidem, „Lista Personalna” z 7 X 1919 r.; Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni (dalej AP Gdynia), Zarząd Miejski: kartoteka meldunkowa mieszkańców Gdyni, karta nr 968.

¹²⁾ WBH CAW, sygn. I.481.A.1834: „Lista Personalna” z 7 X 1919 r.

¹³⁾ Ibidem, s. 37-39.

Wyciąg z zatwierdzonego dn. 6 maja 1902 r. Rozkazem Jego Cesarskiej Mości Rozpo-
rządzenia o Morskich Naukowych Zakładach:

Art. 48. W stosunku odsługiwania wojska osoby, które ukończyły kursy: a/ szkół żeglugi dalekiej korzystają z praw kończących kurs naukowych zakładów wyższego stopnia /art. 61. zał. 1, st. B, ust. o służbie wojsk. wyđ. 1897 r./, b/ szkół żeglugi malej kończących kurs średnich naukowych zakładów, c/ przygotowawczych szkół - kończących kurs naukowych zakładów trzeciego stopnia. Osoby, które nie skończyły pełnego kursu szkół żeglugi dalekiej, lecz które skończyły pierwsze dwa kursy tych naukowych zakładów, korzystają z praw kończących kurs średnich naukowych zakładów, a którzy nie skończyli pełnego kursu szkół żeglugi malej, lub dwóch pierwszych kursów szkół żeglugi dalekiej - korzystają z praw kończących kurs w naukowych zakładach trzeciego stopnia, jeżeli oni nie mają zaświadczeń o ukończeniu kursu średnich naukowych zakładów.

Art. 50. Osoby, które ukończyły kurs morskich naukowych zakładów, przy powołaniu ich do odsłużenia wojska, podlegają wcieleniu na okręty Marynarki Wojennej.-

За годнаго Финассина 2 Ронжовского

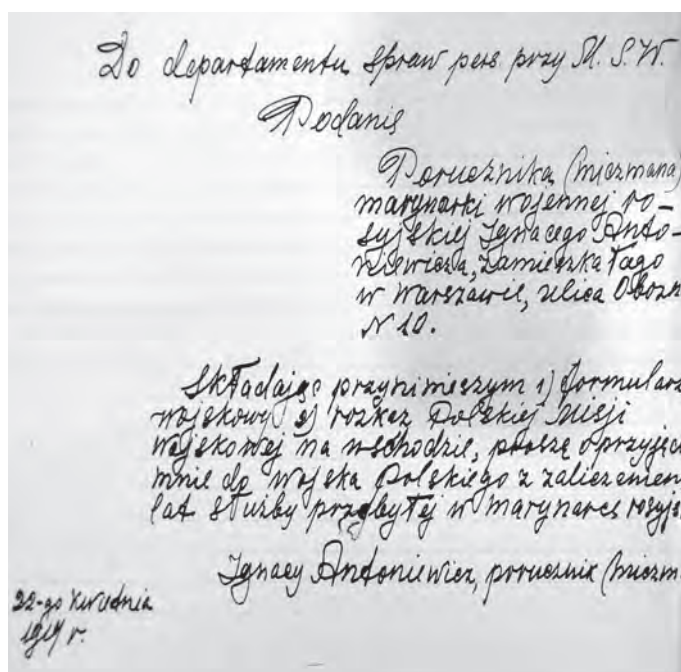


POWIATOWA KOMENDA UMIE
GDYNIA
Akt do Nr. 313/13080/32
PKU Gdynia

Tłumaczenie świadectwa (atestat) ukończenia Szkoły Morskiej w Baku. WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834



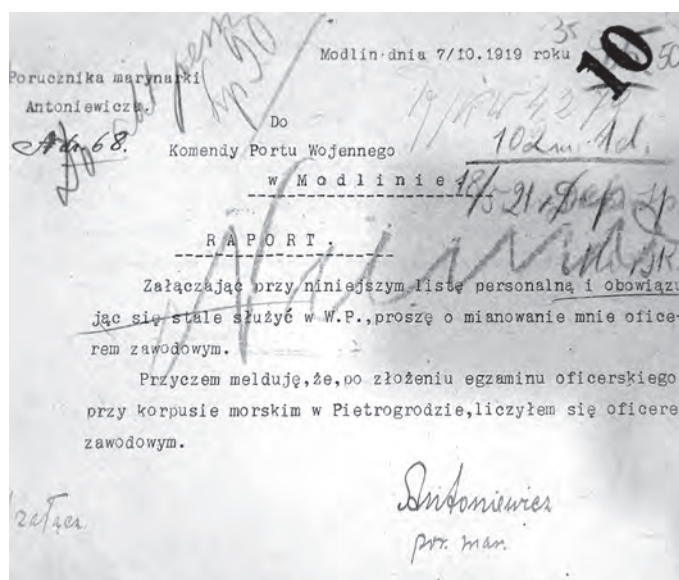
Wiza ze zdjęciem I. Antoniewicza. WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834



Podanie o przyjęcie do służby w Wojsku Polskim z 22 IV 1919 r.
WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

Przyjęty z dniem 24 marca 1919 r. do służby w Wojsku Polskim, pozostawał do końca kwietnia w dyspozycji Komendy Garnizonu i Placu Warszawy, po czym został przydzielony jako referent do Sekcji Organizacyjnej Departamentu Spraw Morskich. Z początkiem lipca tego roku odkomenderowano go do Portu Wojennego Modlin na stanowisko komendanta Oddziału Zapasowego Marynarki (OZM), który gromadził poborowych (rekrutów) i ochotników kierowanych przez Powiatowe Komendy Uzupełnień do służby w marynarce wojennej oraz prowadził dla nich szkolenie¹⁴⁾. OZM był również rezerwuarem żołnierzy dla uzupełnienia sformowanego Batalionu Morskiego wyznaczonego do przejścia wybrzeża. Funkcję tę pełnił właściwie przejściowo, ponieważ już z dniem 19 sierpnia (niekiedy podawana jest data 18 sierpnia) 1919 r. został wyznaczony na pierwszego komendanta nowo tworzonej Szkoły Marynarki (późniejsza nazwa: Szkoła Specjalistów Morskich) zlokalizowanej w Kazuniu, w forcie znajdującym się na lewym brzegu Wisły, naprzeciwko Modlina¹⁵⁾. W związku z planowanym objęciem brzegu morskiego i podjętymi już pertraktacjami w sprawie otrzymania pierwszych okrętów wojennych, miała ona przygotowywać ich załogi w różnych specjalnościach¹⁶⁾.

Przy powstaniu Szkoły Marynarki wspierali Antoniewicza w pracach organizacyjnych kierownicy wydziałów: por. inż. A. Czesnowicki, por. G. Niezabitowski i por. J. Boreyko. Pierwszymi wykładowcami byli wykwalifikowani oficerowie: por. inż. K. Siemaszko i por. W. Hawro., później m.in. por. K. Rakusa-Suszczewski. We wrześniu tego roku został uruchomiony, trwający 3 miesiące, pierwszy kurs specjalistów morskich, którego obejmował



Raport I. Antoniewicza z 7 X 1919 r.
WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

następujące specjalności: motorzystów, maszynistów, elektrotechników, artylerzystów, sterników, sygnalistów i palaczy¹⁷⁾. W tym też okresie przełożeni wystawiali Antoniewiczowi wiele korzystną opinię, określając go następująco: „Dobry oficer. Bardzo pilny i staranny. Bardzo dobrze umie dowodzić ludźmi”¹⁸⁾.

W trakcie trwania pierwszego kursu doszło 24 października 1919 roku do wydarzenia, które całkowicie zachwiało jego karierą w Polskiej Marynarce Wojennej. Nie wiemy co właściwie się stało, możemy jedynie spekulować na podstawie pewnych poszlak (wobec braku akt sądu wojkowego), iż doszło w porcie modlińskim do zajścia z jednym z marynarzy, których zresztą dyscyplina nie była wówczas najlepsza. Ignacego Antoniewicza zatrzymano i osadzono w areszcie do wyjaśnienia całej sprawy¹⁹⁾.

Konsekwencje tego zdarzenia były dla niego wyjątkowo negatywne i dalekosiężne. Wyrokiem Sądu Wojskowego Okręgu Generalnego Warszawa z dnia 18 lutego 1920 r. został „skazany na łączną karę 5 lat więzienia z wydaleniem z wojska za występki niesubordynacji i nadużycia władzy wojskowej oraz zbrodniego rozruchu wojskowego”. Ten ostatni zarzut musiał szczególnie wybrzmieć w kontekście trwającej wojny polsko bolszewickiej i konfliktów Polski z sąsiadami – walki o ostateczny kształt terytorialny Rzeczypospolitej. Naczelny Sąd Wojskowy uchwalił z dnia 26 maja tego roku zniósł wprawdzie powyższy wyrok Sądu I instancji co do występku niesubordynacji i nadużycia władzy wojskowej, polecając przeprowadzenie ponownej rozprawy, utrzymał natomiast w mocy wyrok tyczący „zbrodni rozruchu wojskowego”²⁰⁾.

Na skutek prośby szefa Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, Naczelny Wódz WP decyzją z dnia 27 czerwca 1920 roku zarządził przerwanie wykonania kary, już prawomocnie orzeczonej, oraz odroczenie do demobilizacji jej

¹⁴⁾ J. Przybylski, *Marynarze w walce o niepodległość Polski 1918-1920*, Warszawa 1999, s. 27.

¹⁵⁾ WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834: „Lista Personalna” z 7 X 1919 r.; „Karta Ewidencyjna” z 27 III 1920 r.; „Karta Kwalifikacyjna dla Komisji Weryfikacyjnej” z 28 X 1920 r.; E. Kosiarz, *Departament dla Spraw Morskich, jego działalność i rola w dziejach Marynarki Wojennej w latach 1919-1921*, „Biuletyn Historyczny Marynarki Wojennej”, Gdynia 1963, s. 172.

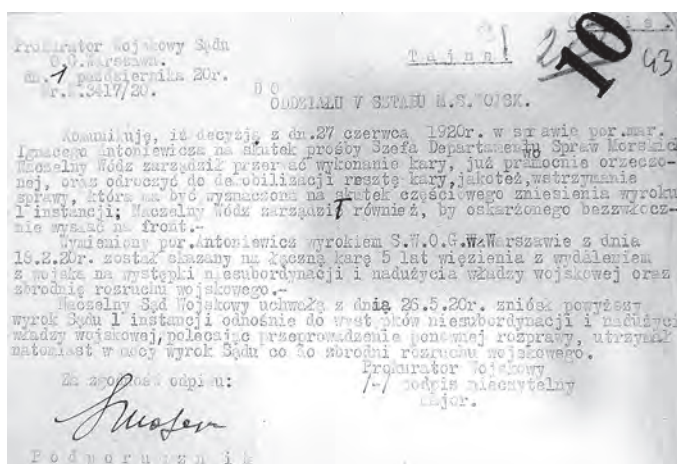
¹⁶⁾ Cz. Ciesielski, *Szkołnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1974, s. 210.

¹⁷⁾ Ibidem, s. 210-221; E. Kosiarz, op. cit. s. 172.

¹⁸⁾ WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834: „Karta Ewidencyjna” z 27 III 1920 r.

¹⁹⁾ Ibidem, s. 3-4: „Przebieg służby wojskowej”. Autor nie dotarł do akt sądowych, i nie znalazł naświetlenia tej sprawy w ważnej literaturze przedmiotu. Co interesujące nie odnotował jej na przykład bezpośredni świadek ówczesnej rzeczywistości - zob. Jerzy Kłossowski, *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*, Warszawa 1977.

²⁰⁾ WBH, CAW, sygn. I. 481.A. 1834, s. 43, 49, 54: pismo prokuratora Wojskowego Sądu Okręgu Generalnego Warszawa z 1 X 1920 r. do Oddziału V Sztabu Min. Spraw Wojsk.



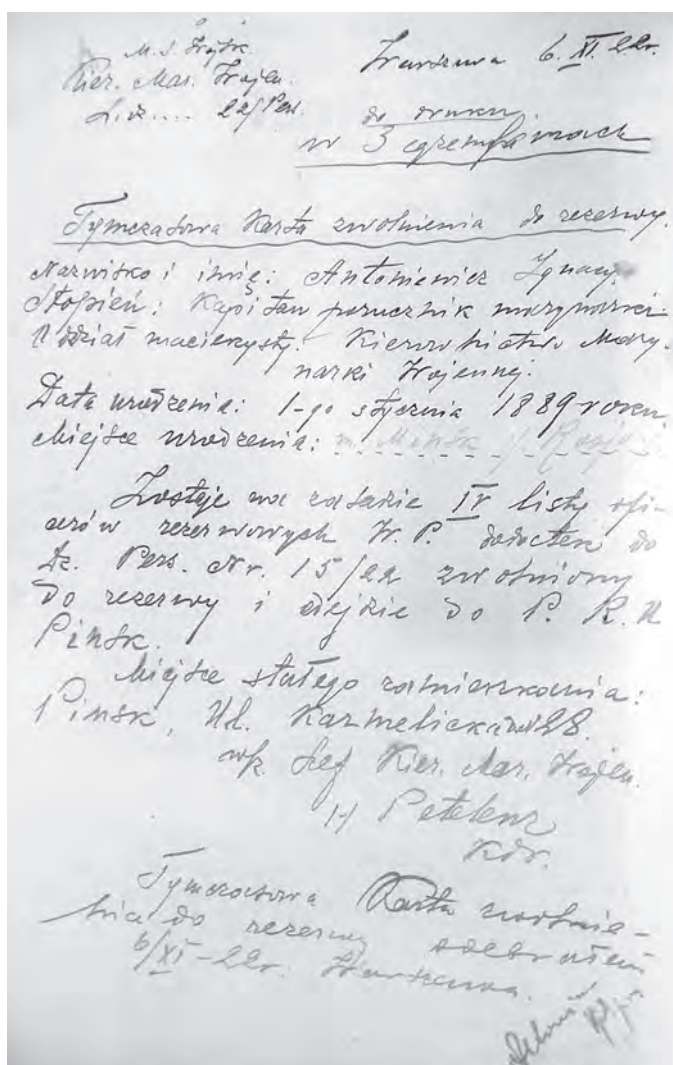
Pismo prokuratora Wojskowego Sądu Okręgu Generalnego Warszawa z 1 X 1920 r. WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

reszty; zarządził również, by oskarżonego bezzwłocznie wysłać na front. I. Antoniewicz nie został pozbawiony szarży, gdyż wyrok Sądu I instancji został uchylony przez uchwałę Naczelnego Sądu Wojskowego²¹⁾.

Opuścił areszt 13 sierpnia 1920 roku i szef Departamentu dla Spraw Morskich odesłał go do dyspozycji Flotylli Wiślanej na stanowisko młodszego oficera oddziału motorówek. Wkrótce odkomenderowany (3 października) do Flotylli Pińskiej, przejął dowodzenie Dyonem Motorówek. W trakcie służby na Polesiu, gdzie brał udział w starciach w wojnie polsko-bolszewickiej, został 8 października 1921 r. zatwierdzony w stopniu kpt. por. mar. (później kpt. mar.), korpusu morskiego z dniem 1 IV 1920 r.²²⁾

W listopadzie 1921 r. Antoniewicz objął funkcję zastępcy dowódcy Oddziału Detaszowanego Flotylli Pińskiej na Prypecu. Z kolei w okresie 12 II-15 III 1922 r. pełnił nawet obowiązki dowódcy Flotylli Pińskiej, a następnie, do końca czerwca d-cy Portu Wojennego Pińsk. Pomny zapewne obciążeń, jakie na nim nadal ciążyły po wydarzeniach w porcie modlińskim, wywiązywał się nienagannie ze swych zadań, o czym świadczyły pochwała i podziękowanie przełożonych²³⁾. Znalazł się jednak na tzw. IV liście (czarnej) oficerów przeznaczonych do rezerwy w korpusie oficerów Marynarki Wojennej²⁴⁾.

W trakcie służby we Flotylli Pińskiej nadal była procedowana sprawa zajścia w Modlinie. Na posiedzeniu Sądu Wojskowego Okręgu Generalnego Warszawa w dniu 27 czerwca 1921 r. uchwalono w związku z wcześniejszą ustawą amnestijną puścić w niepamięć przestępstwa I. Antoniewicza i st. mar. Jana Kaczmarka z §§ 94 i 120 wojskowego kodeksu karnego i darować nieodbyłą część kary za przestępstwa z §§ 108 i 129 wkk²⁵⁾. Niemniej Wojskowy Sąd Okręgowy DOK VIII jako tzw. admirałski półtora roku później (3 XI 1922 r.) postanowił uchylić areszt śledczy wobec Ignacego Antoniewicza, dodając, że śledztwo trwa nadal i ma się toczyć przeciwko obwinionemu z wolnej stopy. Ze względu na



Tymczasowa karta zwolnienia do rezerwy z 6 XI 1922 r. WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

poczynione zarzuty, wniósł jednak o tymczasowe zawieszenie go w służbie oraz przytrzymanie w swojej siedzibie w Grudziądzu do ukończenia postępowania karnego²⁶⁾.

Nie znamy ostatecznego werdyktu tej sprawy, wiemy natomiast, iż kpt. mar. Ignacy Antoniewicz został zwolniony z PMW do rezerwy (ze wspomnianej tzw. IV listy oficerów) w dniu 6 listopada 1922 roku i odesłany do PKU w Pińsku, gdzie wcześniej mieszkał przy ul. Karmelickiej²⁷⁾. O motywach tej decyzji, wiceadmirał Kazimierz Porębski pisał następująco: „Wykroczenie przeciw niesubordynacji zmazał całkowicie rzetelną i uczciwą służbą w formacji. Nie posiada [jednak – RT] kwalifikacji do służby czynnej wojskowo-morskiej”... i „nieodpowiedni do służby czynnej jako oficer, który był karany sądowno za niesubordynację (zajście w porcie wojennym Modlin)”²⁸⁾.

²¹⁾ Ibidem, s. 55: pismo prokuratora Wojskowego Sądu Okręgu Generalnego Warszawa z 15 XI 1920 r. do V Oddziału Sztabu Min. Spraw Wojsk.

²²⁾ Ibidem, s.3-4: „Przebieg służby wojskowej”, s. 48: pismo Dowództwa Flotylli Wiślanej w Modlinie z 12 X 1920 r. do Departamentu Spraw Morskich. Według rocznika oficerskiego z 1923 r. był kapitanem marynarki, poprawiono starszeństwo na 1 VI 1919 r. lokata 6 w korpusie oficerskim MW.

²³⁾ WBH, CAW, sygn. I. 481.A. 1834, s. 12-13: pochwała z 24 XI 1921 r., podziękowanie z 2 II 1922 r., „Przebieg służby wojskowej” b.d.

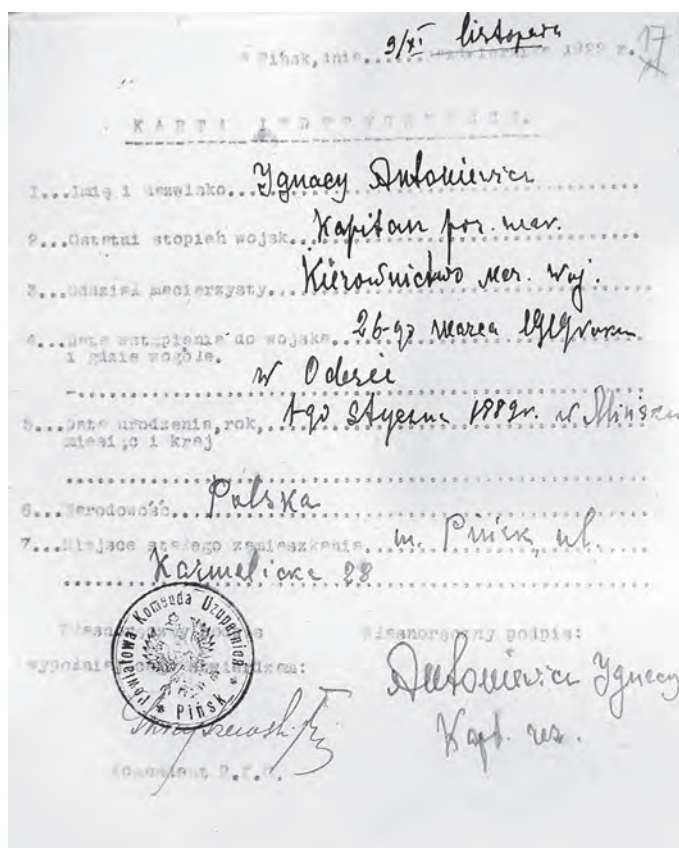
²⁴⁾ Ibidem, s. 3-4: „Przebieg służby wojskowej”, s. 44: pismo Min. Spraw Wojsk. z 13 X 1920 r. do Sekcji „I”: uprasza się o wciągnięcie na czarna listę por. mar. Antoniewicza Ignacego; J.W.Dyskant, Flotylla rzeczna Marynarki Wojennej 1919-1939, Warszawa 1994, s. 101-102.

²⁵⁾ WBH, CAW I. 481.A. 1834, s. 47: pismo prokuratora Sądu Wojskowego Okręgu Generalnego w Warszawie z 29 VII 1921 r. do Departamentu Spraw Morskich.

²⁶⁾ Ibidem, s. 24: pismo prokuratora wojskowego przy Sądzie Okręgowym DOK VIII w Grudziądzu z 3 XI 1922 r. do Ministerstwa Spraw Wojskowych (Kierownictwo Marynarki Wojennej). Zapisek na stronie: zawiadomić prokuratora Sądu Admiralskiego w Grudziądzu, że kpt. por. mar. Antoniewicz został zwolniony do rezerwy 4-tą listą rezerwy i został oddany do dyspozycji PKU Pińsk.

²⁷⁾ Ibidem, pismo Kierownictwa MW z 11 XI 1922 r. do prokuratora przy Wojewódzkim Sądzie Okręgowym Korpusu Okręgu nr VIII w Grudziądzu; „Tymczasowa karta zwolnienia do rezerwy” z 6 XI 1922 r.

²⁸⁾ Ibidem, s. 52 - zał. Nr 1 : formularz nr 5 do pkt. III z rozk. MS Wojsk. 78320: „Opinia co do przeniesienia z listy zawodowych do rezerwy”, Warszawa 23 XII 1921 r.



Karta Identyfikacyjna z 9 XI 1922 r.
WBH, CAW, sygn. I.481.A.1834

Zaraz po zwolnieniu ze służby wojskowej Antoniewicz przybył na polskie wybrzeże w poszukiwaniu pracy²⁹⁾. Trafił właściwie na dobry moment, gdyż Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie, władza terenowa administracji morskiej, szukał od jakiegoś czasu kandydata na stanowisko kapitana portu w Helu. Już w marcu 1922 roku spodziewając się większej liczby statków morskich, a co za tym idzie konieczności czuwania nad ruchem i porządkiem portowym, UMH wytypował do pełnienia tej funkcji osobę dozorcy rybołówstwa Ignacego Barlasza, jednego z nielicznych Polaków wśród helskich mieszkańców, zarazem pierwszego komisarycznego sołtysa wsi, a krótko także urzędnika stanu cywilnego. Był on niewątpliwie najlepiej obeznany z miejscowymi stosunkami, i mimo braku stosownych kwalifikacji, zyskał aprobatę-pozwolenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu³⁰⁾. Kandydatura Barlasza została jednak odrzucona przez władze Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu, które uznały, że wymieniony nie jest w stanie wypełniać należycie obowiązków związanych z trzema różnymi funkcjami³¹⁾.

W związku z odmową Urząd Marynarki Handlowej zatrudnił z dniem 3 czerwca 1922 roku w roli kapitana w Helu Jana

Mazalskiego, do niedawna czynnego por. mar., który dwa tygodnie wcześniej odszedł do rezerwy ze służby w PMW. Jednak po kilku miesiącach zrezygnował on z tej pracy, najprawdopodobniej ze względu na otrzymanie posady sekretarza wejherowskiego UMH³²⁾.

Przyjmując z dniem 1 stycznia 1923 roku angaż na kapitana portu helskiego, Ignacy Antoniewicz spełniał właściwe warunki kwalifikacyjne ustalone kilka miesięcy później (7 września) w „Tymczasowych Przepisach dla Kapitanatów Portów”, chociaż wymagany dyplom „nie niżej kapitana małej żeglugi” zapewne nie mógł się okazać³³⁾. Wspomniane przepisy zapewniały wszakże możliwość obejmowania tego stanowiska przez oficerów rezerwy korpusu morskiego, których kwalifikacje dawały prawo do otrzymania takiego dyplomu. Obowiązki kapitana portu, formalnie nie różnicowane w zależności od jego wielkości, dotyczyły różnych spraw, niemniej dotyczyły przede wszystkim: pilnowania porządku i bezpieczeństwa żeglugowego oraz przestrzegania przepisów portowych, zarządzania rozmieszczeniem jednostek, nadzoru nad działaniem znaków nawigacyjnych, zwierzchnictwa nad policją portową i żeglugową, zawiadywania obszarem portowym itd.³⁴⁾

W tym okresie Hel był największym portem rybackim na odzyskanym skrawku wybrzeża, zyskując z każdym rokiem również jako kurort chętnie odwiedzany przez turystów, zwłaszcza gdy radykalnie zmieniły się warunki komunikacyjne po wybudowaniu kolei żelaznej z Pucka do Helu. Sam port, wybudowany w ostatniej dekadzie XIX stulecia, zaniedbany w czasie I wojny światowej, przechodził w czasie urzędowania Antoniewicza znaczące remonty. W efekcie wysiłki inwestycyjne władz morskich doprowadziły w ciągu kilku lat do jego znacznego unowocześnienia i poprawy warunków pracy rybołówstwa oraz możliwości rozwoju żeglugi przybrzeżnej³⁵⁾.

Wiązał się z tym fakt, iż kapitan Antoniewicz zmuszony był w tym czasie w sposób szczególnie dbać o dobry stan majątku portowego, do czego przywiązywał dużą wagę, co niekiedy kolidowało z interesami rybaków dla których liczyła się przede wszystkim eksploatacja. Wydanie na przykład przepisów zabraniających, do czasu ukończenia napraw, chodzenia po zachodnim molo w godzinach nocnych wobec wypadków łamania oraz kradzieży jego drewnianych części i niebezpieczeństwa związanego z uszkodzonymi poręczami, napotkało przy ich egzekwowaniu silny opór tej grupy zawodowej, której trzeba było tłumaczyć, że nie chodzi o stosowanie represji, lecz konieczność zachowania bezpieczeństwa³⁶⁾.

Z tych samych względów w listopadzie 1925 r. kapitan portu helskiego wprowadził zakaz używania na molach zachodnim i wschodnim taczek i wózków z okutymi kołami, które niszczyły betonowe podłoże³⁷⁾. Dawała tu o sobie znać niedogodność portu helskiego dla ruchu kołowego w związku z brakiem odpowiednich nabrzeży dla operacji ładunkowych i wyładunkowych. Sprawa wywołała jednak ogromne pretensje rybaków, którzy zwrócili się ze skargą do wojewódzkiej administracji państwowej. Wsparły ich władze rybackie, obie strony uznały, że zakaz kapitana utrudnia korzystanie z portu i jego urządzeń, hamuje wręcz uprawianie ry-

²⁹⁾ Ibidem: pismo Powiatowej Komendy Uzupełnień w Pińsku z 24 I 1923 r. do Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie.

³⁰⁾ AP Gdynia, Morski Urząd Rybacki w Gdyni (dalej MUR Gdynia), sygn. 217/298, s. 8: pismo Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie z 28 III 1922 r. do MUR.

³¹⁾ Ibidem, s. 14: pismo wojewody pomorskiego z 10 V 1922 r. do Morskiego Urzędu Rybackiego w Wejherowie.

³²⁾ D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, Z dziejów polskiej administracji morskiej. Lata 1918-1928, Gdynia 2008, s. 96; J. Tymiński, Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność, Gdynia 2020, s. 85.

³³⁾ D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, Z dziejów polskiej..., s. 111-114: zał. Nr 7 „Tymczasowe Przepisy dla Kapitanatów Portów, 7 września 1923 r.

³⁴⁾ Ibidem.

³⁵⁾ Z. Adamski, L. Mistat, Prace administracji morskiej na wybrzeżu, w: XV lat polskiej pracy na morzu, pr. zb. pod red. A. Majewskiego, Gdynia 1935, s. 217-218; D. Duda, B. Wandtke, Port Hel (przyczynek do 100-letniej historii), Urząd Morski Gdynia, 1993, s. 14-19.

³⁶⁾ AP Gdynia, MUR, sygn. 217/298: pismo Urzędu Marynarki Handlowej z 14 III 1923 r. do kapitana portu Hel; pismo Urzędu Marynarki Handlowej z 3 IV 1923 r. do Morskiego Urzędu Rybackiego.

³⁷⁾ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej AP Bydgoszcz), Urząd Wojewódzki Pomorski (dalej UWP), sygn. 12430, s. 171, 181: pisma Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 1 VI i 20 VIII 1926 r. do wojewody pomorskiego.



Kadra Kapitanatu Portu w Gdyni, siedzą: dyr. Departamentu Morskiego MPiH Dionizy Nosowicz (w środku), z prawej Ignacy Antoniewicz, z-ca kpt. portu, z lewej Władysław Zalewski, kpt. portu (1930 r.). AP Gdańsk, Oddział Gdynia, Gd. UM, sygn. 3/863, skan nr 627

bołówstwa³⁸⁾. Skargę rozpatrywało nawet Ministerstwo Przemysłu i Handlu, podtrzymując decyzję administracji morskiej, która po pewnym czasie poczyniła jednak pewne ustępstwa, umożliwiając ograniczony dostęp do mola zachodniego. Molo wschodnie uporządkowano i przystosowano do przybijania statków rybackich, a wzdłuż niego został położony ochronny odbijacz z drzewa³⁹⁾.

Niezadowolone rybaków wywołał także zakaz stawiania im sieci wewnątrz portu, niekiedy nawet w jego wejściu i miejscach przybijania statków, co było niezgodne z przepisami⁴⁰⁾. Podobne reakcje występowały i wtedy, kiedy kapitan starał się pilnować, by wszystkie statki były oświetlone podczas wchodzenia i wychodzenia z portu helskiego, czego najczęściej rybacy nie przestrzegali. Narzekał tedy Antoniewicz przełożonym, że „każde zarządzenie kapitanatu napotyka protesty i skargi, gdyż rybacy jeszcze dotychczas uważają za obowiązujące wszystkie przepisy wydane do założenia kapitanatu i we wszystkich sprawach zwracają się do leśnictwa, policji lub Urzędu Rybackiego tylko nie do kapitanatu”⁴¹⁾.

Problemem nierozwiązanym w tym czasie, z którym Antoniewicz musiał się zmagać, była latarnia morska, gdyż z powodu oświetlenia naftowego i przestarzałej konstrukcji, rzucała niedostatecznie silny snop światła. Zagrażało to bezpieczeństwu statków na morzu, wywoływało niepochlebne komentarze ze strony cudzoziemców, dając pożywkę niemieckiej propagandzie i antypolskiej agitacji⁴²⁾.

Na tle wprowadzanych obostrzeń wobec rybołówstwa, lecz także pomówień i osobistych zadrażeń, nie układały się najlepiej stosunki między kapitanem portu a helskim instruktorem rybackim. Antoniewicz, charakteryzując kilkuletnią pracę, pisał do przełożonych w Wejherowie: „nabyłem wrogów na Helu nie w życiu prywatnym, ale wykonując swoje obowiązki służbowe i stając w obronie interesów Skarbu Państwa”⁴³⁾.

Być może rozogniona się sytuacja w helskim porcie była dla niego ważnym argumentem, by zmienić miejsce zatrudnienia. Dostał propozycję korzystniejszej ekonomicznie i bardziej prestiżowej po-

³⁸⁾ Ibidem, s. 85: pismo instruktora rybackiego w Helu do Morskiego Urzędu Rybackiego z 22 II 1926 r., s. 161: pismo MUR z 20 II 1926 r. do Urzędu Marynarki Handlowej; s. 154: pismo MUR w Wejherowie z 26 II 1926 r. do wojewody pomorskiego.

³⁹⁾ Ibidem, s. 165: pismo Urzędu Marynarki Handlowej z 5 III 1926 r. do kapitana I. Antoniewicza.

⁴⁰⁾ AP Gdynia, MUR Gdynia, sygn. 217/48: akta osobowe Edwarda Seltenreicha – pismo I. Antoniewicza z 13 VI 1926 r. do naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie.

⁴¹⁾ Ibidem, sygn. 217/298, s. 62: wyciąg z meldunku Kapitana Portu Hel nr 24 z 25 III 1923 r.

⁴²⁾ AP Bydgoszcz, UWP, sygn. 9622: pismo wojewody pomorskiego do Wydziału Przemysłu i Handlu z 24 VIII 1926 r.; pismo Wydziału Przemysłu i Handlu UWP z 31 VIII 1926 r. do Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie.

⁴³⁾ AP Gdynia, MUR Gdynia, sygn. 217/48: akta osobowe Edwarda Seltenreicha – pismo I. Antoniewicza z 13 VI 1926 r. do naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie.

i wobec niego pojawiły się posądzania o postępowanie niezgodne z etyką urzędnika państwowego, przeto w początkach stycznia 1933 roku dyrektor Urzędu Morskiego zawiesił go w obowiązkach służbowych, a minister przemysłu i handlu 27 kwietnia 1933 r. „przeniósł w stan nieczynny”⁴⁶⁾.

Zwolnienie Antoniewicza nastąpiło w związku z podejrzeniem o czerpanie korzyści majątkowych, które wypłynęło w sprawie Witolda Mosiewicza (oraz kilku innych osób), dyrektora firmy „Atlantic” Towarzystwo Transportowe z o.p. w Gdyni, oskarżonego o malwersacje finansowe na szkodę Skarbu Państwa. Według oceny prokuratora miał on jakoby nakłaniać Antoniewicza do traktowania transportów tego przedsiębiorstwa w sposób szczególnie uprzywilejowany przy wprowadzaniu statków do załadunku węgla względnie wyładunku złomu, odpowiednio go nagradzając⁴⁷⁾.

28 listopada 1933 r. odbył się przed Sądem Okręgowym w Gdyni proces w sprawie W. Mosiewicza i innych o nadużycia i przekupywanie urzędników. Wyrokiem SO z 2 lutego następnego roku główny oskarżony otrzymał wyrok więzienia, natomiast Antoniewicza uznano winnym przyjmowania datków pieniężnych od firmy „Atlantic” za czynności związane z jego obowiązkami służbowymi i wymierzono mu grzywnę w wysokości 200 zł. Kara ta została wkrótce darowana w związku z wcześniejszą ustawą o amnestii. Obradujący później Sąd Apelacyjny w Poznaniu z braku dostatecznych podstaw uniewinnił wszystkich oskarżonych, co oznaczało, że Antoniewicz został całkowicie uwolniony od wszelkich zarzutów⁴⁸⁾.

Pomimo sądowego oczyszczenia i swoistej satysfakcji, nie wydaje się, by powiązanie go z tzw. aferą firmy „Atlantic” nie wpłynęło na jego sytuację życiową. W jakimś stopniu pozostał bowiem uszczerbek na reputacji i skaza wizerunkowa, które nie ułatwiały dalszej kariery zawodowej. W 1934 r. otrzymał pracę w firmie „Progress” Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie sp. z o.o. w Katowicach Oddział w Gdyni⁴⁹⁾, mającej siedzibę w porcie na nabrzeżu Śląskim. Był tu na początku zatrudniony jako kontroler wagowy, a później ekspedient (dysponent) przy wywozie węgla drogą morską za granicę⁵⁰⁾.

Przed wybuchem II wojny światowej Ignacy Antoniewicz został zmobilizowany, i według posiadanych danych, obsadzono go w roli komendanta Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Pucku. Opuścił miasto przed wkroczeniem wojsk niemieckich, i – jak później twierdził – przez kilka najbliższych kilka lat ukrywał się w Gdyni i jej okolicach, pracując w charakterze marynarza na holownikach i barkach w portach gdyńskim i gdańskim⁵¹⁾.

Aresztowany przez gestapo w 1944 roku i wywieziony na roboty przymusowe do Prus Wschodnich, trafił do obozu w Królewcu. Ewakuowany stamtąd przed nacierającą armią radziecką został na krótko osadzony w obozie w Stuthoffie, gdzie doczekał wyzwolenia⁵²⁾.

Przybył do Gdyni 15 maja 1945 roku⁵³⁾ i z początkiem sierpnia podjął pracę w utworzonym kilka miesięcy wcześniej Głównym Urzędzie Morskim, II instancji terenowych władz administracji morskiej. Olbrzymie potrzeby kadrowe i konieczność obsługi dopiero co uruchomionej żeglugi międzynarodowej do polskich portów handlowych wschodniego Wybrzeża, umożliwiły mu z racji dużego doświadczenia otrzymanie stanowiska starszego pilota w porcie gdańskim, które pełnił przez ponad cztery lata⁵⁴⁾.

W końcu lat czterdziestych XX wieku, kiedy stalinizm wchodził w swój najgorszy okres, a szukanie wrogów nowego ustroju przybrało na sile, Antoniewicz wzbudził zainteresowanie gdyńskiej służby bezpieczeństwa⁵⁵⁾. Otrzymała ona bowiem doniesienia od kilku informatorów o jego przynależności do organizacji uznawanej za nielegalną - aktywnym udziale w okresie okupacji hitlerowskiej w działalności Komitetu Białoruskiego w Gdyni⁵⁶⁾. Polskie organy bezpieczeństwa nie traktowały tej instytucji jako narodowo-białoruskiej, lecz kolaborującej z Niemcami i antyradzieckiej, stąd też jej członkowie podlegali agenturalnemu rozpracowaniu⁵⁷⁾. Centrala Komitetu mieściła się w Berlinie, skąd szło ekonomicznie i propagandowe wsparcie dla oddziałów w Polsce. Wiadomości jednego z donosicieli, mocne w swej wymowie, lecz właściwie jednoznacznie nie potwierdzone przez inne źródła, komunikowały jakoby Antoniewicz miał największy wpływ na przyjmowanie i usuwanie z szeregów nowych członków do gdyńskiej organizacji, kierując się ich pozytywnym stosunkiem do Niemiec, a wrogim do ZSRR. Rzekomo zajmował się także sprawami propagandowymi, otrzymując z Berlina broszury i pisma, wychwalające wszystko co niemieckie a szkalujące radziecki ustrój. Tenże informator wskazywał nawet, że Antoniewicz został aresztowany przez gestapo i osadzony potem w obozie za przekroczenia popełnione przy rozdzielaniu kart żywnościowych Komitetu Białoruskiego, którymi miał niby handlować bez zgody Niemców⁵⁸⁾.

Dużo słabiej wybrzmiał donos innego informatora, który podawał, że „podobno należał do Białoruskiej Organizacji”, ale „zachowywał się podczas okupacji nienagannie, wierząc, że okupant zostanie zniszczony”⁵⁹⁾. Niemożność jednoznacznego przesądzenia o faktycznej działalności Antoniewicza w Komitecie

⁴⁶⁾ AP Gdynia, Kapitanat Portu Gdynia, sygn. 793/2, s. 69; pismo Kapitanatu Portu Gdynia z 9 I 1933 r. do Urzędu Morskiego; s. 127: pismo Kapitanatu Portu Gdynia z 9 I 1933 r. do Urzędu Morskiego; pismo Urzędu Morskiego z 28 IV 1933 r. do kapitana portu w Gdyni.

⁴⁷⁾ Archiwum Straży Granicznej z siedzibą w Szczecinie, Pomorski Inspektorat Okręgowy Straży Granicznej w Bydgoszczy, sygn. 189/102, s. 247: Akt oskarżenia tymczasowo aresztowanego Witolda Mosiewicza z 24 X 1933 r.

⁴⁸⁾ „Republika” z 28 XI 1933 r., nr 331: „Wielka afera „Atlanticu” w Gdyni”; „Słowo Pomorskie” z 2 II 1934 r., nr 14: „Wyrok w procesie węglowym w Gdyni. Sąd uznał słuszność tylko dwu punktów obszernego aktu oskarżenia”; „Gazeta Gdańska” z 27 X 1934 r., nr 244: „Wszyscy oskarżeni „Atlanticu” uniewinnieni przez Sąd Apelacyjny” – powyższe materiały prasowe autor otrzymał od pana Waldemara Bocheńskiego. Zob. też J. Rummel, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980, s. 281.

⁴⁹⁾ Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdyńskich w latach 1932-1938, wstęp, wybór i opracowanie Piotr Kołakowski, Ryszard Techman, Słupsk 2010, s. 93: dok. nr 37.

⁵⁰⁾ IPN BU 0423/3984, s. 18: wywiad w sprawie ob. Antoniewicz Ignacy z 30 IV 1951 r.

⁵¹⁾ Ibidem, „Charakterystyka” z 13 XI 1953 r.

⁵²⁾ Ibidem, „Ankieta personalna” z 18 IX 1952 r.; wywiad w sprawie ob. Antoniewicz Ignacy z 30 IV 1951 r. W posiadanej przez Muzeum w Stuthoffie ewidencji I. Antoniewicz nie figuruje, ale nie jest ona kompletna, zwłaszcza dla ostatnich miesięcy przed zakończeniem II wojny światowej i dla transportów z Prus Wschodnich. Kustosze Muzeum do którego autor zwrócił się 8 kwietnia 2022 roku, nie wykluczył więc, iż był mógł być w tym obozie.

⁵³⁾ AP Gdynia, Zarząd Miejski w Gdyni, Kartoteka meldunkowa mieszkańców Gdyni, karta nr 968.

⁵⁴⁾ IPN BU 0423/3984: „Ankieta personalna” z 18 IX 1952 r.

⁵⁵⁾ Problem bardzo szeroko potraktowała w swoim artykule Helena Głowacka.

⁵⁶⁾ Zob. H. Głogowska, *Komitet Białoruski w Gdyni w czasie II wojny światowej i zainteresowanie nim w okresie powojennym*, „Zeszyty Gdyńskie” nr 7, 2012, s. 29-42.

⁵⁷⁾ Ibidem, s. 41.

⁵⁸⁾ IPN BU 0423/3984, s. 63-64: pismo kier. MUBP w Gdyni z 28 III 1956 r. do Urzędu do Spraw Bezpieczeństwa Publicznego m. st. Warszawy (kier. Delegatury Ochota), s. 11: doniesienie agenturalne „Stachowski” z 22 VI 1949 r., s. 90: doniesienie agenturalne „Wojciech” (to nowy pseudonim informatora „Stachowski”) z 14 IX 1956 r.

⁵⁹⁾ Ibidem, s. 15: doniesienie agenturalne „Alfa” z 24 IV 1950 r.

Białoruskim, brak najważniejszych świadków, którzy mogli o tym zaświadczyć, prowadzenie przez niego po wojnie spokojnego i niewzbudzającego podejrzeń trybu życia, były w istocie powodem poniesienia po połowie lat pięćdziesiątych przez służbę bezpieczeństwa zainteresowania jego osobą i dalszego prowadzenia sprawy operacyjnej. Trafił jednak do Kartoteki Centralnej SB jako były kierownik organizacji białoruskiej na terenie Gdyni podczas II wojny światowej⁶⁰.

Ignacy Antoniewicz pracował w Gdańskim Urzędzie Morskim (powstałym po zniesieniu Głównego Urzędu Morskiego z początkiem 1948 r.) najprawdopodobniej do pierwszych miesięcy 1950 roku⁶¹, co zbiegło się z reorganizacją systemu zarządzania portami. Ta tzw. komercjalizacja (m.in. pilotaż portowy przeszedł z urzędów morskich do zarządów portów) nie była jednak – jak wolno domniemywać – przyczyną zmiany jego miejsca zamieszkania. Otóż według akt służby bezpieczeństwa, które zawsze należy przyjmować z dużą ostrożnością, musiał opuścić wybrzeże wobec nacisków Brygady Ochrony Pogranicza w Gdańsku. Informowała ona że Antoniewicz „nosił się z zamiarem przekroczenia granicy państwowej w związku z powyższym został wysiedlony do Warszawy”. Być może więc podejrzenie o sam zamiar ucieczki z kraju, jeśli była to prawda, stało się czynnikiem wywołującym zakaz pobytu w strefie nadgranicznej (wprowadzony ponoć w maju 1948 r.) skutkujący koniecznością opuszczenia Gdańska⁶².

Osiadł w miejscowości Włochy pod Warszawą, wkrótce włączonej w granice administracyjne stolicy, i od 16 maja 1950 r. podjął pracę jako kier. komórki taboru pływającego w Warszawskim Zjednoczeniu Wodnych Melioracji. Z początkiem lutego 1952 r. otrzymał właściwie identyczny etat w Zarządzie Okręgowym Dróg Wodnych. Był tutaj ceniony za spokojny charakter, obowiązkowość i pracowitość. Doświadczony przez życiowe zwroty i koleje losu, szybko zorientował się, że w istniejącym systemie nie może pozwolić sobie na otwartość sądów. Ponieważ zachowywał pełną powściągliwość, przeto informatorzy służby bezpieczeństwa zauważali że „nie zabiera głosu na tematy polityczne, jak również nie wypowiada swego zdania co do obecnego ustroju i rzeczywistości”⁶³.

Nie wiemy, czy po śmierci żony (zmarła najprawdopodobniej w końcu lat czterdziestych) pozostał sam, czy był później w innym związku. Z aktu zgonu wynika że do końca swych dni był wdowcem. Jedyne córka Felicja, Henryka (ur. 5 V 1918 r. w Sewastopolu) wyjechała do Szwecji i 17 lutego 1945 r. zawarła związek małżeński z obywatelem tego kraju o nazwisku Nils Olof Bertil Fjalman, z zawodu redaktorem (literatem) – z tego co wiemy zamieszkali w Falun⁶⁴.

Przypuszczalnie przed końcem lat pięćdziesiątych XX wieku Ignacy Antoniewicz wyjechał do Częstochowy i tam spędził jako rencista jeszcze długie lata. Dożył w tym mieście sędziwego wieku, zmarł bowiem 17 sierpnia 1984 roku, przeżywszy 95 lat. Został pochowany na miejscowym cmentarzu Kule⁶⁵.

⁶⁰ H. Głowacka, Kpt. mar. Ignacy Antoniewicz..., s. 87.

⁶¹ Ibidem, „Charakterystyka” z 13 XI 1953 r. Autorowi nie udało się odnaleźć akt osobowych I. Antoniewicza zarówno z przedwojennego, jak i powojennego Urzędu Morskiego w Gdyni.

⁶² Ibidem, „Streszczenie sprawy dotycz. Antoniewicz Ignacy s. Józefa ur. 14 I 1889” z 22 VI 1956 r., wywiad w sprawie ob. Antoniewicz Ignacy z 30 IV 1951 r. Według innej wersji „przeniósł się do Warszawy ze względu na konflikt, który miał z żoną czy też jakąś kobietą, której zostawił całe mieszkanie” – „Notatka służbowa” z 23 VI 1956 r. Z tego co wiemy I. Antoniewicz został wdowcem przed 1952 rokiem.

⁶³ IPN BU 0423/3984, s. 44: „Ankieta personalna” z 18 IX 1952 r., doniesienie agenturalne „Rys” z 23 IX 1954 r.

⁶⁴ Ibidem, s. 18: wywiad w sprawie ob. Antoniewicz Ignacy z 30 IV 1951 r.; H. Głowacka, Kpt. mar. Ignacy Antoniewicz..., s. 84.

⁶⁵ Data zgonu według odpisu aktu zgonu w posiadaniu autora, według danych cmentarza nastąpił on 12 sierpnia 1984 r. Zob. <https://czestochowakule.grobonet.com/grobonet/start.php?id=detale&idg=30903&inni=0&cinki=1>. Autor zwrócił się 25 lutego 2022 r. do administracji parafialnego cmentarza Kule z prośbą o umożliwienie kontaktu z osobami opiekującymi się grobem I. Antoniewicza, mając nadzieję na ich informacje, które pozwoliłyby na uzupełnienie składanego do druku tekstu. W odpowiedzi z 15 kwietnia tego roku została mu przekazana wiadomość następującej treści: „Żyją tylko córki [sic!] śp. Ignacego i będą się z Panem kontaktować”. Do oddania tekstu do druku nie nawiązały kontaktu z autorem.

Jacek Baranowski, Daniel Duda

Komandor dyplomowany Witold Zajączkowski (1892-1977), wybitny oficer Polskiej Marynarki Wojennej, wieloletni dowódca Floty Pińskiej, Komendant Szkoły Podchorążych MW, Szef Misji Morskiej w Kanadzie



Kmdr Witold Zajączkowski jako dowódca pińskiej Floty Rzecznej (zbiory AMW)

Witold Zajączkowski urodził się 17 marca w 1892 r. w Symferopolu na Krymie, wywodził się z rodziny szlacheckiej pochodzącej z Wileńszczyzny. Jego ojciec Bronisław (1860-1930) ukończył Instytut Inżynierów Cywilnych w Petersburgu. Trudności ze znalezieniem pracy, głównie z powodu dyskryminacji inteligencji polskiej, zmusiły go do wyjazdu wraz z żoną na Krym, gdzie objął stanowisko architekta miejskiego w Symferopolu. Matka osierociła Witolda, gdy miał niespełna cztery lata. Witold po ukończeniu w roku 1908 r. sześciu klas gimnazjum klasycznego w Symferopolu, udaje się do Petersburga, gdzie po złożeniu egzaminu zostaje słuchaczem Korpusu Morskiego i kończąc go otrzymuje jednocześnie prawa maturalne. W trakcie nauki w Korpusie Morskim odbywa corocznie przepisane praktyki morskie na okrętach po Morzu Bałtyckim, Śródziemnym i Oceanie Atlantyckim. W październiku 1913 r. Witold Zajączkowski został awansowany na stopień miczmana rosyjskiej marynarki wojennej i przydzielony do Floty Bałtyckiej. Służył na kontrtorpedowcu „Moskwitianin” na stanowisku oficera wachtowego wkrótce jednak, bo na początku 1914 r., przeniesiono go na krążownik „Rossija” na stanowisko młodszego oficera. Po ogłoszeniu mobilizacji W. Zajączkowski pozostawał czasowo w dyspozycji Sztabu Głównego Marynarki Wojennej, jednak na własną prośbę został skierowany do służby w 1. Dywizjonie Kontrtorpedowców Floty Bałtyckiej. Przydzielono go na bazujący w Helsingforsie kontrtorpedowiec „Mielkij” i powierzono stanowisko oficera artylerii oraz dowódcy załogi, jednostka ta brała udział w patrolowaniu wód Morza Bałtyckiego. Kolejny jego przydział to nowoczesny kontrtorpedowiec o nazwie „Zabijaka”,

na którym piastował stanowisko II oficera artylerii. Na tym okręcie brał udział w patrolach bojowych na Bałtyku. Po przewrocie bolszewickim w 1917 r. zniechęcony postępującym rozprzężeniem wśród marynarzy Floty Bałtyckiej Witold Zajączkowski porzucił służbę w rosyjskiej flocie wojennej. Przez kilka miesięcy przebywał w Helsingfors, a w maju 1918 r. przedostał się drogą morską do okupowanego przez wojska niemieckie Rewla (obecnie Tallin). W grudniu 1918 r., gdy Estonia zagrożona agresją zbrojną ze strony Rosji bolszewickiej ogłosiła powszechną mobilizację zaciągnął się do służby w tworzonej od podstaw estońskiej marynarce wojennej. Po zakończeniu wojny estońsko-sowieckiej w lutym 1920 r. na własną prośbę został zwolniony ze służby w estońskiej flocie i wiosną 1920 r. udał się do Warszawy. W lecie 1920 r. zaciągnął się jako ochotnik do polskiej armii, przeszedł skróconą weryfikację i otrzymał stopień kapitana, po czym skierowany został do 8 Pułku Saperów w Poznaniu. Wkrótce został przeniesiony do polskiej marynarki wojennej, gdzie w Toruniu otrzymał przydział dowódcy 3 kompanii marszowej – batalionu Pułku Morskiego. Jego pododdział nie wyruszył jednak na front, gdyż w tym czasie bolszewicy zostali rozbici w Bitwie Warszawskiej. Jesienią 1922 r. Pułk Morski został rozformowany.

Z dniem 30 stycznia 1921 r. na podstawie dekretu weryfikacyjnego Naczelnego Wodza Wojska Polskiego J. Piłsudskiego Zajączkowski awansuje na stopień kmdr ppor. W grupie oficerów marynarki wyjeżdża do Wielkiej Brytanii po odbiór 6 poniemieckich kontrtorpedowców przyznanych Polsce przez Radę Ambasadorów mocarstw Ententy. Rozkazem nr 1 z dnia 10 lutego 1921 r. Witold Zajączkowski (S. Piaskowski Tom 1., s. 38 Piaskowski podaje ppłk. mar.) zostaje wyznaczony na dowódcę ORP „Mazur” (ex.V-108) torpedowca remontowanego w szkockiej stoczni ale tylko w takim zakresie by mógł powrócić do Polski, by dalej przejść remont w warsztatach remontowych w Pucku. ORP „Mazur”, ORP „Ślązak” i ORP „Podhalanin” zostały przyholowane przez holownik „Bullger” przedsiębiorstwa Leith Salvage & Towage Co. Ltd. do Gdańska w dniu 14. IX. 1921 r. Długotrwałym remontem zajęły się Warsztaty Portowe w Pucku i zakończyły go dopiero w dniu 2 sierpnia 1922 r. W tym samym dniu uroczystie została podniesiona bandera, okręt wszedł do służby pod dowództwem kmdr ppor. W. Zajączkowskiego (Zajączkowski był dowódcą ORP „Mazur” w okresie 1.II.1921 – 1.X.1922 r.) Okręt ten wraz z ORP „Kaszub” z dniem 14 IV 1922 r. zostały wydzielone z Dywizjonu Torpedowców jako szkolna grupa okrętów. Podlegała ona Dowódcy Floty, natomiast programowo komendantowi Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej kmdr ppor. Adamowi Mohucemu. Na ORP „Mazur” podniesiony został proporczyk „Dyonu Szkolnego”. Praktyki odbywały się w miesiącach od 1 maja do 1 lipca. Okręty te należy uważać jako pierwsze szkolne jednostki Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

W czerwcowym numerze „Morze”, 1925 rok, Józef Unrug w artykule „O żaglowy okręt szkolny dla Marynarki Wojennej” podkreślił konieczność zakupienia specjalnego okrętu, na którym przyszli oficerowie Marynarki Wojennej będą mogli przejść odpowiednią praktykę morską (Piaskowski T. 1, s. 63).

W dniu 1 października 1922 roku rozpoczął się w Toruniu trzeci i ostatni Tymczasowy Kurs Instruktorski dla Oficerów



ORP „Mazur”, polski torpedowiec typu V, zbudowany w Szczecinie, wcielony do służby 23 marca 1915 r. Przydzielony został Polsce po podziale okrętów Kaiserliche Marine po pierwszej wojnie światowej. Wymagał wielkiego remontu, który przeprowadzono w Warsztatach Portu Wojennego w Pucku i Lotnictwa Morskiego. Okręt ten wziął udział w dniu 29 kwietnia 1923 r. w uroczystości otwarcia i poświęcenia „Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków” w Gdyni. Podstawowym zadaniem „Mazura” było praktyczne szkolenia kadr dla Marynarki Wojennej. Zatopiony został w dniu 1 września 1939 r. przez niemieckie lotnictwo, zginęło około 40. członków załogi (źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Mazur_\(1914\)#/media/Plik:Mazur.jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Mazur_(1914)#/media/Plik:Mazur.jpg))

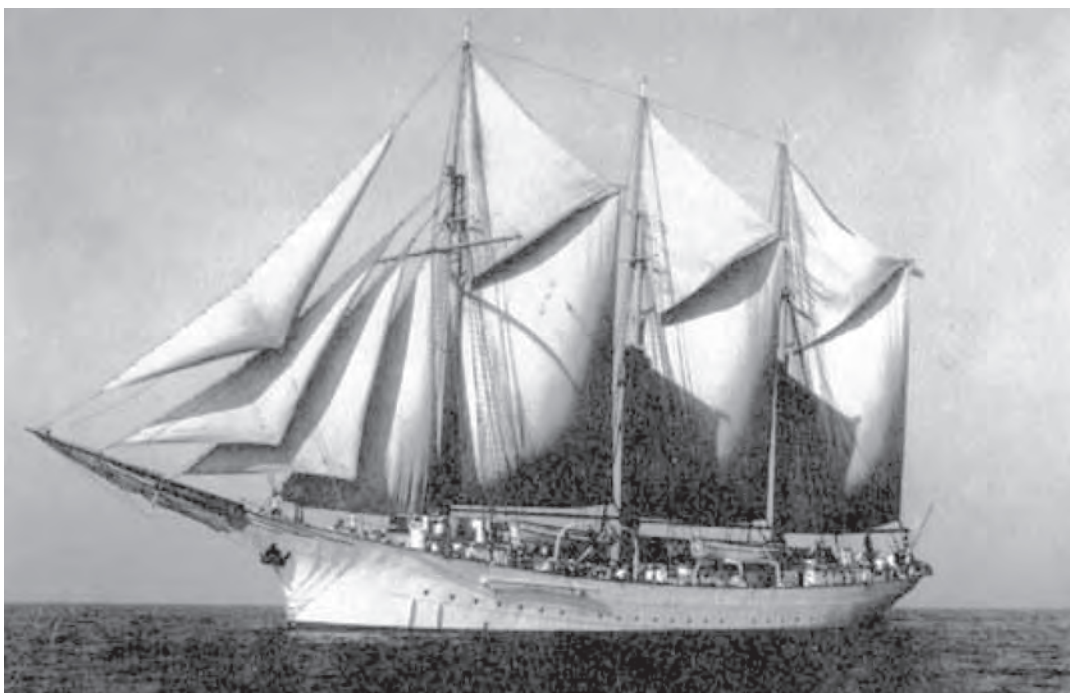
(TK i O), na który przyjęto 14 słuchaczy. Jednocześnie w tym samym dniu w rozkazu Ministra Spraw Wojskowych nr. 48 powołana została 2-letnia Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej w Toruniu (19 października 1928 r. Minister Spraw Wojskowych dokonał zmiany nazwy Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej), która dwa lata później stała się szkołą o trzyletnim okresie nauczania. Komendantem Szkoły został mianowany kmdr ppor. Adam Mohuczy, stanowisko dyrektora nauk objął kmdr ppor. Witold Zajączkowski, a wykładowcą nauk morskich został kpt. mar. Michał Borowski, nauk technicznych kpt. mar. inż. Stanisław Kamiński, kierownikiem ćwiczeń por. mar. Stanisław Hryniewiecki, oficerami kursowymi: kpt. mar. Tadeusz Podjazd- Morgenstern i kpt. mar. Roman Stankiewicz, adjutantem komendanta por. mar. Stefan Gebethner. W. Zajączkowski jako zastępca i pomocnik komendanta opracował strukturę organizacyjną szkoły, programy nauczania i odpowiadał za dobór kadr dydaktycznych, kierował procesem nauczania teoretycznego i praktycznego,

odpowiadał za wyniki nauczania, porządek, dobór kadr, zarządzał skromnymi pomocami naukowymi, laboratoriami i biblioteką. Witold Zajączkowski już w 1926 r. opublikował pierwszy polski podręcznik w zakresie dowodzenia okrętem – „Wiedza Okrętowa”. W 1928 r. Szkoła uzyskała do praktycznego szkolenia podchorążych żaglowy okręt ORP „Iskra”. Z początkiem roku szkolnego 1931/32 uruchomiony został nowy wydział, którego zadaniem było szkolenie oficerów mechaników okrętowych. W roku 1935 uruchomiono kolejny wydział.

W dniu 29.10.1925 r. odbyła się w Toruniu pierwsza promocja Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, którą ukończyło 10 podchorążych, którzy zostali mianowani na pierwszy stopień oficerski – podporucznika marynarki w korpusie morskim ze starszeństwem z dniem 1. lipca 1925 r. Oprócz podchorążych szkołę ukończyło 2 poruczników, którzy wstąpili do marynarki wojennej z wojsk lądowych:

1. Brunon Jabłoński
 2. Władysław Salamon
 3. Tadeusz Wysocki
 4. Jan Bartlewicz
 5. Leonard Piątkowski
 6. Marian Romanowski
 7. Jerzy Latour
 8. Jerzy Kossakowski
 9. Wiktor Łomidze
 10. Jan Podgórski
- por. mar. Stanisław Dzienisiewicz,
por. mar. Konrad Namieśniowski
(St. Piaskowski Tom. 1., s. 67).

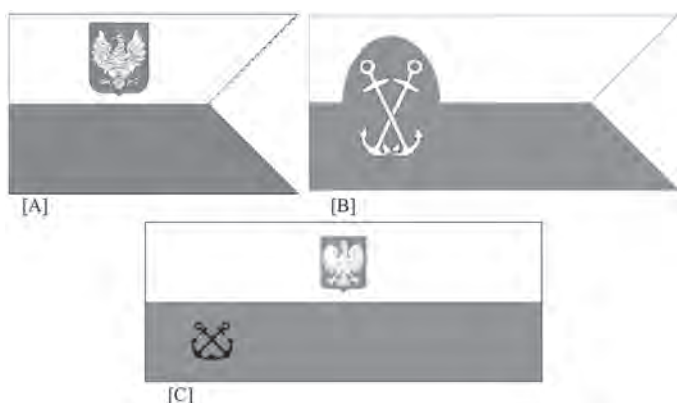
Z dniem 25 lutego 1927 r. kmdr por. Witold Zajączkowski przejął obowiązki dowódcy flotyli rzecznej w Pińsku, i na tym stanowisku będzie służył do 6 października 1939 r. Jego zasługą jest przekształcenie zaniedbanej Flotyli Pińskiej w pełnowartościową jednostkę bojową poprzez podniesienie dyscypliny i wyszkolenia taktycznego oficerów i marynarzy, utrzymywanie jednostek w należyтым stanie technicznym oraz wyszukiwanie i wdrażanie nowych rozwiązań technicznych. W uznaniu zasług 1 stycznia 1929 r.



ORP „Iskra” trzymasztowy szkuner gaflowy, do szkolenia Polskiej Marynarki Wojennej, wcielona do służby 6 maja 1928 r. Wycofana ze służby 26 listopada 1977 r. (źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Iskra_\(1917\)#/media/Plik:ORP_Iskra_I.jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Iskra_(1917)#/media/Plik:ORP_Iskra_I.jpg))



Jednostki Flotylli Pińskiej (źródło: <https://muzeummw.pl>)



Bandery Wojenne. [A] Bandera wojenna RP z lat 1919-1930. Podnoszono ją na statkach czynnych floylli rzecznej oraz łodziach do nich należących. [B] Flaga wojskowych statków żeglugi śródlądowej z lat 1930-1938. [C] Flaga wojskowych statków żeglugi śródlądowej z lat 1938-1939 (źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Flotylla_Reczna_Marynarki_Wojennej)

Witold Zajączkowski otrzymuje awans na stopień komandora porucznika.

Rozkazem nr. 35 z dnia 22 kwietnia 1931 r. zatwierdzony został skład redakcji „Przeglądu Morskiego”, który stał się głównym pismem Marynarki Wojennej i w którym kmr por. Witold Zajączkowski został jednym z redaktorów. Przewodniczącym składu redakcyjnego został kmr dyplomowany Stefan Frankowski.

Jesienią 1934 roku Witold Zajączkowski wraz z inżynierem Aleksandrem Potyrałą (pracownik cywilny w KMW – opracował dokumentację techniczną zamówienia na okręty podwodne typu „Orzeł”, żołnierz Armii Krajowej – walczył w Powstaniu Warszawskim, profesor, dziekan i rektor na Politechnice Gdańskiej, współtwórca Polskiego Rejestru Statków), delegowani zostali do Pragi Czeskiej celem zapoznania się z systemem napędowym „raketowo – wodnym dla jednostek rzecznych” produkcji firmy „Pokorny”. W uznaniu zasług w dniu 18 lipca 1935 r. W. Zajączkowski zostaje mianowany do stopnia komandora. Z ini-

cjatywy W. Zajączkowskiego zorganizowano Rzeczną Eskadrę Lotniczą wyposażoną w wodnosamoloty, eksperymentowano z nowymi środkami walki (tzw. amunicja chemiczna, miny rzeczne) oraz budowano prototypowe jednostki pływające.

Natrafiono na ciekawą informację podaną przez Stanisława M. Piaskowskiego w jego słynnych Kronikach (Kroniki Tom 1., s. 160).” W Pińsku odbyły się w dniach, 4, 5 i 6 września Mistrzostwa Marynarki Wojennej w siatkówce, koszykówce i piłce nożnej. We wszystkich tych dyscyplinach pierwsze miejsce zdobyła Flotylla Pińska, uzyskując w punktacji ogólnej 16 pkt. przed Flotą 8 pkt.”

Flotylla rzeczna w Pińsku w roku 1935 została pod względem taktycznym podporządkowana dowódcy Okręgu Korpusu nr IX w Brześciu n/Bugiem (Dodat. Tjn. do Rozkazu M.S. Wojsk nr 3 z 21.IX. Stanisław M. Piaskowski Kroniki Tom 1., s. 161).

Przed wybuchem II wojny światowej Witold Zajączkowski aktywnie uczestniczył w przygotowaniach do działań bojowych z Niemcami i ochrony wschodnich granic RP. Był m.in. inicjatorem sformowania Oddziału Wydzielonego rzeki Wisły, w którego skład wchodziło kilka uzbrojonych kutrów Flotylli Recznej. Propozycję tę przedstawił szefowi Sztabu Generalnego gen. bryg Wacławowi Stachiewiczowi, który ten projekt zaakceptował. W wyniku tego z dniem 1 marca 1939 r. utworzony został „Oddział Wydzielony” – „Wisła”, a w jego skład miały wejść jednostki lekkie Flotylli Pińskiej.

W okresie od 30 kwietnia do 15 czerwca 1939 r. Zajączkowski pełnił obowiązki dowódcy obrony Wybrzeża Morskiego, zastępując chorego kontradmirała Józefa Unruga. Komandor W. Zajączkowski stale pracował nad zwiększeniem potencjału Flotylli Pińskiej. Dnia 28 sierpnia 1939 r. otrzymał rozkaz ogólnego przygotowania obrony p. lot. obszaru mu podległego. Po ogłoszeniu mobilizacji ogólnej nie mając żadnych wytycznych podjął osobiście decyzję zajęcia w dniu 31 sierpnia 1939 r. stanowisk osłonowych w pobliżu granicy sowieckiej. W dniu 1 września 1939 r. otrzymał rozkaz szefa KMW o przygotowaniu pomieszczeń dla ewakuowanej z Bydgoszczy Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Wyzначzył odpowiedni budynek w pobliskiej miejscowości Horodyszczce. Po ataku Niemiec na Polskę Zajączkowski przystąpił do realizacji planu

osłony granicy wschodniej, który przekreśliła agresja ze wschodu. Niski stan wód na rzekach uniemożliwiał wycofanie monitorów i statków uzbrojonych na zachód. Dnia 17 września 1939 r. o godzinie 11.00 W. Zajączkowski otrzymał od dowódcy Grupy Operacyjnej „Polesie” wiadomość o zdradzieckim przekroczeniu granicy państwowej przez wojska radzieckie. Działając z rozkazu gen. Franciszka Kleeberga, któremu Flotylla podlegała operacyjnie, Zajączkowski nakazał zatopienie wszystkich jednostek pływających, po czym przyłączył się wraz z marynarzami do przedzierającej się do Warszawy Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”.

W dniu 27 września gen. Franciszek Kleeberg w swojej siedzibie w Adamowie wydał Zajączkowskiemu rozkaz dokonania reorganizacji oddziałów flotylli. Dotychczasowe dwa bataliony na skutek poniesionych strat w marszu i w walce od Pińska straciły wielu marynarzy. Powstał jeden batalion składający się z dwóch kompanii marynarskich, a trzecią kompanię batalion otrzymał z 94 pułku piechoty. Tak zorganizowany batalion został włączony do 82 pułku piechoty. Dowódcą batalionu został kmr ppor. Stefan Kamiński. Na wieczornej odprawie wyższych dowódców gen. F. Kleeberg udzielił ogólnego zezwolenia na opuszczenie oddziałów, tym wszystkim, którzy zechcą podjąć to ryzyko. Skorzystał z tego zezwolenia kmr W. Zajączkowski, który poprzez kraje nadbałtyckie i Szwecję dostał się Francji gdzie w Paryżu zameldował się w Kierownictwie Marynarki Wojennej a w styczniu 1940 r. dotarł do Wielkiej Brytanii. Z dniem 18 stycznia 1940 r. Witold Zajączkowski został wyznaczony na komendanta Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej i otrzymał polecenie opracowania i przedstawienia do zatwierdzenia programu nauczania średniego kursu wydziału morskigo na rok szkolny 1939/40. W dniu 31 marca 1940 r. polecenie zostało wykonane, a dnia 24 kwietnia zatwierdzone przez kontradmirała Jerzego Świrskiego. Pełniąc tę funkcję i inne stanowiska (m.in. dowódcy okrętu – bazy ORP „Gdynia”), na których nie mógł w pełni wykorzystywać swych umiejętności, przyjął z wielkim entuzjazmem w 1941 r. rozkaz Naczelnego Wodza (dz.833/tj/41) udania się do Kanady do Misji Wojskowej w charakterze szefa Misji Morskiej i zorganizowania tam akcji werbunku ochotników do wstąpienia w szeregi Polskiej Marynarki Wojennej. Jak pisze Michał Lipka w artykule „Nieudana misja za Atlantyk”, do Kanady wysłano, oprócz W. Zajączkowskiego tylko jednego oficera i podoficera, którzy mieli odbywać spotkania z przedstawicielami kanadyjskiej marynarki, pisać propagandowe artykuły, przygotowywać materiały radiowe i telewizyjne, przeprowadzać całościowo proces werbunkowy (organizować wstępne badanie ochotników, przeprowadzać szkolenia ogólnie wojskowe oraz zapewnić skoszarowanie z wszelkimi regulaminowymi wymaganiami). Jak widać pracy było zbyt dużo jak na trzy osoby. Jeszcze gorzej początkowo przedstawiała się sytuacja z werbunkiem w Stanach Zjednoczonych – oficer, który miał się tam udać... nie otrzymał wizy wjazdowej. Nie zważając jednak na te trudności komandor W. Zajączkowski zabrał się z właściwą sobie werwą do pracy, wysyłając co chwila raporty do admirała J. Świrskiego, w których opisywał swą trudną sytuację i prosił o przesłanie dodatkowych ludzi do pomocy. Niestety Świrski pozostawał głuchy na jego raporty. Nie udało się również uzyskać z polskiego dowództwa jasnej informacji, jacy konkretnie specjaliści są potrzebni, zatem sam proces wstępnego szkolenia musiano ograniczyć do podstawowych zagadnień. Pomimo ogromu włożonej przez Misję Morską pracy, chęć wstąpienia w szeregi Polskiej Marynarki Wojennej wyraziło tylko 21 kandyda-

tów. Pewnej poprawy sytuacji, jeśli chodziło o nabór ochotników, Witold Zajączkowski upatrywał w rozpoczynającej się akcji werbunkowej w Stanach Zjednoczonych. Niestety i tu spotkał go zawód. Młodzi ludzie nie chcieli porzucić swego wygodnego życia i brać udziału w działaniach wojennych. Chęć wstąpienia w szeregi Marynarki wyrażali przeważnie albo starsi ludzie (dawni emigranci, którzy czuli się związani ze swoją dawną ojczyzną) lub, jak to ujął w swym raporcie W. Zajączkowski „element niepożądany”, czyli różnego rodzaju awanturnicy. Dodatkową barierę stanowił język, gdyż pewna część ochotników nie potrafiła wypowiedzieć ani słowa w języku polskim. Napływ ochotników zwolnił jeszcze bardziej po japońskim ataku na Stany Zjednoczone. Wobec stale rosnących kosztów (miesiąc działania Misji Morskiej kosztował bowiem 100 tysięcy dolarów kanadyjskich) i słabych wyników (ostatecznie udało się zarejestrować 105 kandydatów do Marynarki Wojennej) zapadła decyzja o likwidacji Misji Wojskowej. Po powrocie do Wielkiej Brytanii Witold Zajączkowski pełnił funkcję komendanta Komendy Morskiej „Południe” zlokalizowanej w Plymouth oraz dowódcy 2 Dywizjonu Kontrtorpedowców. Po zakończeniu działań wojennych i rozwiązaniu polskiej Marynarki Wojennej odszedł z czynnej służby i wyemigrował do Kanady. Początkowo prowadził niewielką farmę w Keswick, a następnie przeniósł się do Toronto, gdzie pracował w biurze prawniczym. W. Zajączkowski był wielokrotnie odznaczany i nagradzany, między innymi Medalem Pamiątkowym Dziesięciolecia Odzyskania Niepodległości (1928), Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Francuskim Orderem Legii Honorowej IV klasy (1931) Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski (1938), brytyjskim Defence Medal i War Medal 1939-1945.

Witold Zajączkowski zmarł nagle 19 grudnia 1977 r. w Toronto, mając 85 lat i został pochowany na cmentarzu w Mount Pleasant.

BIBLIOGRAFIA

1. Bieniecki I., *Komandor Witold Zajączkowski – wybitny oficer polskiej Marynarki Wojennej (1892-1977)*. „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica” 104, 2019 (<https://czasopisma.uni.lodz.pl>).
2. Ciesielski Cz., *Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*. Warszawa 1974.
3. Dąbrowska A., *Ostatnia bitwa kampanii 1939 roku, „Kombatant. Biuletyn Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych”* 2018, nr 10.
4. Duda D., *Pierwsze wojenne kadry morskie Rzeczypospolitej, „Nautologia”* 2012, nr 149.
5. Dymitr Zagacki Oleksi Komandor (<https://polesie.org.->-Ko-mandor>).
6. Dyskant J.W., *Wojenne flotylle wiślane 1918-1939 r.*, Warszawa 1997.
7. Laskowski S., *Drogami rozpacz i nadziei*, Gdańsk 2000.
8. Lipka M., *Nieudana misja za Atlantyk*, (<https://historia.trojmiasto.pl>).
9. Pertek J., *Marynarze Generała Kleeberga*, Warszawa 1985.
10. Piaskowski S. M., *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, Tom 1. Albany. NY. 1983; Tom 2. Druk prywatny warsztat typograficzny Stanisława i Anny Piaskowskich „Sigma Press”, Albany, N.Y. 1987. Tom 3. Albany, N.Y., 1990 r.
11. Zaborowski J., *Żołnierze Generała Kleeberga – imienne wykazy*. Warszawa 2004.

Daniel Duda

Kpt. ż.m. Stanisław Gutt (1917-1976), absolwent Szkoły Morskiej w Southampton 1941 r., bohater konwojów Oceanu Atlantyckiego i Pacyfiku



Stanisław Gutt, Nowy Jork 1943 r.

Stanisław Gutt urodził się 29 lipca 1917 r. w Piotrogradzie. Ojcem Jego był Stanisław, który w czasie I wojny światowej był zmobilizowany i służył w carskiej armii jako oficer kawalerii. W roku 1917 kiedy bolszewicy dokonali zamachu stanu jego oddział skierowano do Piotrogradu z zadaniem ochrony legalnego rządu i cara. Zona Stanisława Gutta, Paulina z domu Ossowska w tym czasie oczekiwała dziecka, które miało lada chwilę przyjść na świat. Nie chcąc w tych burzliwych czasach rozstawać się z mężem ubrała się w mundur oficerski i podając się za adiutanta swego męża wyruszyła z oddziałem do Piotrogradu.

Krwawa rewolucja bolszewicka już trwała, kiedy 29 lipca 1917 r. urodził się mały Staś Gutt. Jego matka zdecydowała się na ryzykowną ucieczkę z Piotrogradu, w którym zapanował bolszewicki terror i brakowało podstawowych produktów i żywności. Przez zamrożoną Zatokę Fińską przejechała saniami z malutkim dzieckiem do neutralnej fińskiej Karelii. W tej rosyjskiej wojennej i rewolucyjnej zawierusze dochodziły tu coraz częściej wiadomości o mającej powstać wolnej Polsce. Krótko po upadku carskiego rządu, aresztowaniu cara i rozwiązaniu armii, ojciec Stasia przebrał się w cywilne ubranie, spotkał się z żoną i dzieckiem i ruszyli pociągiem w kierunku ziemi ojczystej.

Po długiej, ryzykownej i niezwykle kosztownej podróży koleją dotarli do Polski i osiedlili się w niewielkim, zaniedbanym miasteczku Chełmie Lubelskim, liczącym około 18000 mieszkań-

ców. Ojciec rodziny był człowiekiem wykształconym – inżynierem budownictwa i architektem. Połączony z wykształceniem talent i entuzjazm dla wolnej Polski sprawiły, że został wybrany burmistrzem miasta Chełma, w którym pełnił również inne funkcje. Mieszkając w Chełmie zaprojektował i zbudował wygodny dom, a rodzina żyła dostatnio. W książeczce żeglarskiej nr 497 wydanej w dniu 14.08.1937 r. przez Urząd Morski w Gdyni, podano, że ojciec Stanisława był dyrektorem Okręgowego Kuratorium. Mały Staś i jego siostra Zofia (studiowała stomatologię w Poznaniu), chodzili do szkoły, ale uczyły ich też guwernantki i dochodzący nauczyciele.

Stanisław, chłopiec o żywym temperamencie, połykający głównie przygodowe i historyczne książki, ciekawy szerokiego świata nie mógł zmieścić się w ramach dyscypliny gimnazjalnej. Postanowił zostać marynarzem marynarki handlowej. Na drogę matka, dała mu przestrożę – „idź zawsze prostą drogą i postępuj uczciwie”, poczym wręczyła obrazek Matki Boskiej Chełmskiej, który mu zawsze towarzyszył. *„Jestem pewien, że Jej opieka ustrzegła mnie w wojnie, jest on dla mnie symbolem, nadzieją. Pociąg”*.

Stanisław Gutt w 1937 r. wstępuje na Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, gdzie po konkursowym egzaminie wstępnym zostaje skierowany na „Dar Pomorza” z dniem 9 sierpnia 1937 r. celem odbycia kandydackiej praktyki, którą ukończył 21 kwietnia 1938 r. W czasie praktyki kandydackiej „Dar Pomorza” zawinął do Casablanki, Sao Vicente (na wyspach Zielonego Przylądka), Belem w Brazylii, Port of Spain na Trynidadzie, Fort de France na Martynice, Port au Prince na Haiti i Havanę na Kubie i zacamował w Gdyni 15 kwietnia 1938 r. Statkiem dowodził legendarny już wówczas kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz. Kolejno odbywa praktykę na „Darze Pomorza” już pod nowym kierownictwem, bowiem z dniem 1 czerwca 1938 r. Minister Przemysłu i Handlu powierza tę funkcję kpt. ż.w. Konstantemu Kowalskiemu („Orle Lwowa”), wychowankowi Szkoły Morskiej w Tczewie. Awans ten spotkał się z dobrym przyjęciem przez środowisko marynarskie. Praktykę w okresie od 15 lipca 1938 r. do 31 sierpnia 1938 r. odbył na obszarze morza Bałtyckiego bez zawijania do portów. Jego cechy i przygotowanie do zawodu marynarza kształtuje wychowanek tczewskiej Szkoły Morskiej kpt. ż.w. Konstanty Kowalski, który pełniąc poprzednio funkcję starszego oficera na fregacie, w okresach zimowych, w przerwach między rejsami zatrudniał się na statkach handlowych, by podnosić swoje praktyczne kwalifikacje. Stanisław Gutt z „Darem Pomorza” internowanym w Sztokholmie żegna się w dniu 22 września 1939 r. i pod dowództwem kpt. ż.w. Konstantego Kowalskiego udaje się wraz z 162 członkami załogi i słuchaczy na długie wojenne ścieżki. Polski miał już nie zobaczyć.

Słuchacze skierowani zostali do Wielkiej Brytanii, gdzie w przyszłości mogli kontynuować dalszą naukę w Szkole Morskiej w Southampton, działającej przy School of Navigation – Uniwersity College. Dyrektorem szkoły był George Whalley Wakeford, EXTRA MASTER (O.B.E.).

Stanisław Gutt należał do grupy słuchaczy Szkoły Morskiej, którzy natychmiast po przybyciu do Wielkiej Brytanii, zgłosili się ochotniczo do służby w Marynarce Wojennej, odbył specjalistyczny kurs elektryka, w nagrodę jako najlepszy zaokrętował na ORP „Wilk”. W czasie służby w MW awansowany został do stopnia starszego marynarza.

Słuchacze – praktykanci z fregaty „Dar Pomorza”, którzy po kampanii norweskiej i francuskiej, lub po odbyciu służby w ma-

rynarce wojennej znaleźli się znów razem w Szkole Morskiej w Southampton, podczas nauki podjęli decyzję wydawania periodyku pt. „Znów Razem”. Periodyk drukowano na ręcznym powielaczu. Jego założycielem i pierwszym redaktorem był Stanisław Gutt słuchacz kursu nawigacyjnego 1940/41. Komitet redakcyjny tworzyli Jerzy Pluciński, S. Skorski, Janusz Michalak, Tadeusz Ryba i Bolesław Pogorzelski (szata graficzna). Drukowane w nim utwory słuchaczy były wyrazem ich wrażeń, przemyśleń, doznań, wspomnień wojennych. Drukowano wiersze słuchaczy i prowadzono kronikę. Łącznie w całym okresie istnienia Państwowej Szkoły Morskiej w Wielkiej Brytanii wydano 37 zeszytów. Bolesław Pogorzelski określał je jako – „Dziennik Okrętowy”.



Periodyk słuchaczy Szkoły Morskiej w Southampton – Polish Cadets of Navigation Department, University College (B. Pogorzelski, Przyszłość bez jutra, Gdynia 2009, s. 51)

Cześć Oficerom i Marynarzom, którzy zginęli na ORP „WICHER”, ORP „GRYF”, ORP „GROM”, ORP „ORZEL”. Oni swą śmiercią wzniesli imię naszej Marynarki Wojennej do wyżyn bohaterstwa i zapewnili naszej Małej Flocie nieśmiertelną chwałę.

Cześć Oficerom i Marynarzom naszej Floty Handlowej, którzy zginęli na posterunkach od niszczycielskich bomb i torped. Zawsze narażeni na śmierć spełnili należący do nich obowiązek i w ten sposób udowodnili, że służba Ich, jeśli nie jest cięższa, to przynajmniej stoi na równi ze służbą żołnierza lądowego.

Dzisiaj szczerze możemy powiedzieć, że swoją śmiercią udowodnili, iż słowa naszego hymnu morskiego nie były tylko czczym frazesem:

*My, strażnicy wielkiej wody,
Marynarze polskich wód
Mamy rozkaz Cię utrzymać;
Albo na dnie z honorem leć!*

Cześć Nieznanym Żołnierzom, którzy polegali pod Częstochową, na Pomorzu, pod Łodzią, Piotrkowem, Tomaszowem, Tarnowem, Ostrowem, Gdynią. Cześć bohaterom Obrońcom Westerplatte, Warszawy, Helu i Modlina. Cześć poległym na pobojuwiskach Francji, północnej Norwegii i nad Anglią. Cała Europa nasiąknęła krwią tych Polaków, którzy oddali swe życie za wolność naszą i waszą.

Najwyższy hołd składamy Tym, którzy zginęli wśród masowego mordu polskiej ludności w Bydgoszczy, na Górnym Śląsku, w Wawrze, Aninie. Zginęli, bo stali na przeszkodzie zaprowadzeniu nowego „porządku” w Europie. Śmierć ich nie poszła jednakże i nie pójdzie na marne.

Cześć Kobięcie Polskiej, która ciałem swym osłaniała dzieci swe przed drapieżną ręką najeźdźcy...

Cześć wszystkim Tym, którzy zginęli na swych posterunkach pełnić służbę w tak zwanej drugiej linii frontu.

A wreszcie cześć tym Kobiętom, Dzieciom i Starcom, którzy zginęli niewinnie od zbrodniczej ręki.

S.G.

Stanisław Gutt w „Znów Razem” opublikował swoje wspomnienie.
Źródło: Karol Olgierd Borchardt, Krążownik spod Somosierry, Oficyna Wydawnicza „Miniatura”. Tom II Gdynia 2005. s. 300)

Stanisław Gutt, ukończył Szkołę Morską w Southampton w dniu 18 lipca 1941 r. Wykładowcami byli między innymi kapitan H. Stewart, (Extra Master), wykładał on matematykę i astronomię nautyczną. Nawigację i dziewięć kompasu wykładał kapitan A. Nichols (Extra Master). Budowę i stateczność okrętu oraz wiedzę okrętową wykładał kpt. ż.w. Antoni Zieliński, który pełnił w tym czasie równie funkcję oficera łącznikowego. Instruktorami prowadzącymi musztrę i zajęcia wojskowe byli podoficerowie Royal Navy.

Stanisław Gutt poddany został komisijnemu egzaminowi, gdzie funkcję przewodniczącego Komisji pełnił kpt. ż.w. Konstanty Kowalski, zatrudniony w tym czasie w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, członkami komisji byli kapitanowie żegluga wielkiej: Czesław Maciejewski, Czesław Antkowiak i Jan Strzembosz, oraz mechanicy 1 klasy – Roman Karczewski i Jan Stępień, w skład komisji wchodził też inż. Wacław Szafranski reprezentujący Polish Steamship Agency Limited Company (PSAL). Ta firma żeglugowa powołana została w Londynie 2 stycznia 1940 r., by działać w imieniu i interesie polskich przedsiębiorstw żeglugowych, Żegluga Polskiej i Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S.A. („Polbryt”) na terenie Wielkiej Brytanii. Egzamin odbywał się wg przepisów brytyjskich.

Natychmiast po egzaminie rozpoczął pracę na statkach Polskiej Marynarki Handlowej na s.s. „Wigry”, s.s. „Krakowie”, na zastępstwie w charakterze II oficera na s.s. „Zagłobie” (16-25 luty 1942 r.), w charakterze 3 oficera na s.s. „Wiśle” (luty-marzec 1942, i 4.5.1942-11.09.1943), kolejno w charakterze II oficera na s.s. „Kielcach” 12.03.-22.05.1944), jako II oficer na „Lechistanie” (25.05.-2.10.1944), kolejno na „Narwiku”. 16 stycznia 1945 r. został zwolniony z Polskiej Marynarki Handlowej i przeszedł do służby na statkach amerykańskich ze słynnej serii „Liberty”: „Howard Grey”, s/s „George Wythe”, s/s „Marshall Elliott”.

Stanisław poznał swoją przyszłą żonę Helen, mającą polskie pochodzenia, w Nowym Jorku, gdzie 5 lutego 1944 r. zawarli związek małżeński.

Stanisław Gutt był czynnym członkiem Polskiego Związku Oficerów Marynarki Handlowej w Stanach Zjednoczonych (nr rejestru 371, źródło „Okólnik” nr 139/1979, s. 32), przez wiele lat pełnił funkcję sekretarza. Oto fragment z „Okólnika” nr 106/1964: „Z zadowoleniem wysłuchano sprawozdań skarbnika kol. Witolda Matławskiego i kolegi sekretarza Stanisława Gutta. Składki oraz imprezy dochodowe zaczynają poważnie zasilać kasę związkową, zaś ze sprawozdania sekretarza widać silne zainteresowanie się życiem związkowym, które przejawia się wielką frekwencją na zebraniach np. na zebranie jesienne przybyło 47 osób, na wiosenne „Święcone” 52 osoby, „Opłatek” 58 osób, itp. W dalszym ciągu sekretarz zdał sprawozdanie z wycieczki letniej w góry, w której wzięło udział 38 osób, oraz balu sylwestrowego w kryształowej Sali Park Lane, który był jednym wielkim sukcesem, ilością gości i szampańską zabawą prześcigającym wszystkie dotychczasowe bale, tak związkowe jak i inne, urządzone w metropolii nowojorskiej”. W dniu 1 marca 1964 r. zebranie powierzyło mu pełnienie funkcji sekretarza na kolejną kadencję („Okólnik” nr 106/1964 s. 11).

Stanisław Gutt został odznaczony między innymi, medalami amerykańskimi: „Atlantic War Medal” i „Pacific War Medal”, oraz medalem „Polska Swemu Marynarzowi” nadanym przez rząd Polski w Londynie. Pełniąc służbę na polskich statkach spełnił warunki do uzyskania kilku dalszych medali w tym Medalu Morskiego PMH. Zmarł 20 marca 1976 r. w wieku 59 lat w Kalifornii, a ciało Jego zostało sprowadzone do New Jersey i złożone w grobie Związku Oficerów Polskiej Marynarki na cmentarzu „Gate of Haven” w East Hanover New Jersey.

Nad grobem zmarłego Stanisława Gutta przemówił kpt. ż.w. Henryk de Friedberg: „Imieniem Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Ameryce pragnę złożyć najgłębsze wyra-



Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Stanach Zjednoczonych został stworzony na zebraniu ogólnym – organizacyjnym w Domu Żołnierza w Nowym Jorku w 1953 r., przy obecności 70 osób (oficerów pokładowych i maszynowych) z inicjatywy kpt. ż.w. Henryka De Friedberga.

Pierwsze walne zebranie odbyło się w roku 1954 z udziałem 31 członków, wśród nich, członkiem założycielem był również kpt. ż.m. Stanisław Gutt. Prezesem wybrany został kpt. ż.w. Stefan Ciundziewicki. Kpt. ż.w. Henrykowi de Friedbergowi powierzono funkcję – Rady Organizacyjnego. („Okólnik” nr 162/1990 s. 9-10)



Stanisław Gutt trzykrotnie w roku 1943 był mustrowany na statek Żeglugi Polskiej s/s „Wisła”, który był zatrudniony na Atlantyckim Szlaku, pełniąc funkcje III i II oficera. Mieszkając na początku lat sześćdziesiątych na Greenpoint w Nowym Jorku. W tym czasie i w tym miejscu, z pewnością kierowany nostalgią stworzył tę płaskorzeźbę. W środku na kotwicy umieścił godło ze złotym orłem w koronie. Oczywiście musiały być liście dębowe z czapki oficerskiej. Z lewej wkomponował chyba ulubiony statek s/s „Wisła”, a z prawej „Dar Pomorza”, którym wypłynął na szeroki żeglarski gościniec. Obraz posiada rozmiary 116 x 57 cm (na podstawie materiałów uzyskanych od córki Krystyny)

zy współczucia Żonie, Córce i Rodzinie śp. Stanisława Gutta oraz pożegnać Kolegę przed Jego ostatnim rejsiem w Nieskończoność. Przed laty, gdy składaliśmy do tego grobu trumnę kpt. Eustazego Borkowskiego, stałem w tym samym miejscu, a przy mnie, ówczesny sekretarz Związku Stanisław Gutt. Wiedzieliśmy, że wykonujemy naszą powinność chowając do wspólnego grobu seniora polskich kapitanów, człowieka niezmiernie zasłużonego, lecz również posuniętego w latach jakże inne uczucia napędlają nasze serca dzisiaj! Puste podówczas kwadraciki na grobie robiły trochę patetyczne wrażenie lecz dzisiaj przemawiają do nas nazwiskami kolegów, którzy od nas odeszli w zaświaty.

Śp. Stasia poznałem czterdzieści lat temu w lipcu, na pokładzie „Daru Pomorza”. Staś był kandydatem, ja instruktorem. Czyż mogłem wtedy przypuszczać, że ja, starszy, będę przemawiał nad jego trumną? Czy mogłem wtedy przypuszczać, że po tylu, tylu latach i to znowu w lipcu, przybędzie poblizze Stasia, nie Stasia, lecz Stasia grobu, ten sam „Dar Pomorza”? Któż mógł przypuszczać, że Kolegę będziemy składać do grobu w 200. letnią rocznicę powstania Stanów Zjednoczonych? Blisko 200 lat temu, w tych stronach, dokładnie w pobliskim Elizabeth N.J. przebywał rot-

mistrz Julian Ursyn-Niemcewicz, adiutant Wielkiego Naczelnika Tadeusza Kościuszki. Ten wspaniały ułan, był również poetą i pisarzem. Nigdy nie zapomnę znamienne jakże na czasie napisane zdanie z Jego pamiętnika: „Walczyłem za Polskę, ale nie wywalczyłem Jej wolności. Przyjdzie umrzeć i zostać pochowanym z dala od domu i Polski ale wiercie mi, że wolę być pochowanym pod przydrożnym kamieniem w tym wolnym kraju, aniżeli pod alabastrowym nagrobkiem na powązkowskim cmentarzu w okupowanej przez Moskała Warszawie”. Odwracają się karty historii i w tym grobie leżą i w przyszłości zostaną złożeni Ci, do których można zastosować słowa Niemcewicza.

Nie mam słów uznania dla żony i córki śp. Stasia Gutta, które nie szczędząc trudu ani kosztu, sprowadziły ciało męża i ojca z odległej Kalifornii, aby złożyć we wspólnej mogile, wraz z kolegami, w mogile, do której można zastosować słowo historycznej już dzisiaj piosenki: „Ta ziemia do polski należy, choć Polska daleką jest stąd”.

Niech Ci, drogi Kolego, ta ziemia wolnego kraju, wraz z tą odrobiną ziemi z Twojej Gdyni, którą przywiozłem na Twój grób lekką będzie”. (źródło: „Okólnik” nr 131/1976 s. 77-78).



Kpt. ż.w. Henryk de Friedberg (absolwent PSM Gdynia, 1937 r.) zorganizował w Stanach Zjednoczonych – w Nowym Jorku – w dniu 7.12.1952 r. Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Działał na prośbę – londyńskiego prezesa Związku Oficerów kpt. ż.w. Witolda Sawicz-Korsaka. Dnia 25 maja 1985 r. otrzymał tytuł HONOROWEGO CZŁONKA ZWIĄZKU (źródło: „Okólnik” nr 152/1985, s. 3-6)

W tym samym „Okólniku” (s. 78) zamieszczony jest list kondolencyjny Prezesa Zarządu Polskiego Związku Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie – M.K. Markula.

Poświęcenie i odsłonięcie pomnika na grobie śp. kpt. ż.w. Eustazego Borkowskiego miało miejsce w niedzielę 6. maja (zmarł 9.V.1960 r. w Nowym Jorku), w drugą rocznicę śmierci Szamana Morskiego, honorowego prezesa Związku, na cmentarzu w Hanover Nowy Jork. Na granitowym pomniku znajduje się napis: „Polish Merchant Marine Officers Association of America in Everlasting Memory of this Members” („Okólnik” nr 100/1962).

W maszynopisie powielonym pt: „*Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*” opr. kpt. ż.w. Wadim Konstanty Taniewski Elliott (Gdańsk 1981 wyd. CMM) na stronie 98 są informacje, które uzupełniają życiorys S. Gutta: uczeń na „Darze Pomorza” praktykant – 31 maj – 22 wrzesień 1939. Absolwent kursu aspirantów i poruczników żeglugi małej w Southampton (27 wrzesień 1940 – 27 styczeń 1941). Stanisław Gutt mając dyplom kapitana żeglugi małej (List córki Krystyny z dnia 24.09.2021 r.w posiadaniu DD) w dniu 21 czerwca 1945 r. w Londynie ukończył kurs kapitanów żeglugi wielkiej (J. Miłobędzki s.39).

BIBLIOGRAFIA:

Źródła i opracowania:

1. Borchardt K.O., *Krążownik spod Somosierry*, Gdynia 2005.
2. Miłobędzki J., *Polskie szkolnictwo morskie w Wielkiej Brytanii podczas II wojny światowej, na prawach rękopisu*, Gdynia 1980 (maszynopis w posiadaniu DD).
3. „Okólnik” nr 106/1964, „Okólnik” nr 131/1976 „Okólnik” nr 139/1979, „Okólnik” nr 162/1990.
4. Pogorzelski B., *Przyszłość bez jutra*, Gdynia 2009.
5. Taniewski-Elliott K.W., *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981.
6. Trzebuchowski P., *Stanisław Gutt, absolwent Szkoły Morskiej w Southampton, 1941 – Sylwetki Ludzi Morza*, „Echo Morza” nr 24, Gdynia 2016.

Daniel Duda

Dr Aleksy Majewski (1895-1939) dyrektor, twórca Instytutu Szkoły Morskiej w Tczewie i Gdyni, wicedyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

PRACA NA MORZU
MIESIĘCZNIK OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Rok I. Gdynia, KWIECIEŃ 1939 Nr 4

Urodził się dn. 28. I. 1895 r. w Zmięgorzu, pow. Jasielski. Bierze czynny udział w Legionach. Rok 1918 spędza na froncie bukowiańskim i włoskim. Po powrocie z frontu włoskiego w listopadzie 1918 r. wstępuje do armii polskiej. Przez cały czas przebywa na froncie małopolskim, pełniąc obowiązki dowódcy dworca Lwów - Podzamcze. Kamieniec Podolski i Złoczów. Odznaczony Medalem Niepodległości, Złotym Krzyżem Zasługi i Srebrnym Wawrzynem Akademickim.



Gimnazjum kończy w Samborze. W roku 1913 studiuje na Uniwersytecie Lwowskim. Przerwa studia z powodu wojny i kończy dopiero po kampanii bolszewickiej. Uzyskuje stopień dra filozofii. W r. 1923 obejmuje stanowisko profesora P. Szkoły Morskiej i jej przez 16 lat oddaje swą pracę, energię i entuzjazm.

Od roku 1937 był Inspektorem P. Szk. Morsk. i tu dał się poznać jako wybitny wychowawca i przylacieł młodzieży.

Ś. p. Dr Aleksy Majewski
Inspektor Państwowej Szkoły Morskiej

Serdeczny żal, gorąca łza, której nie sposób było utrzymać pod rozdrganymi powiekami i westchnienie głębokie. Nad grobem cichego, szlachetnego i niezmordowanego w pracy, Wychowawcy i Nauczyciela pokoleń polskich marynarzy, najdostojniej przemawiała cisza.

W obliczu śmierci i nieśmiertelnej pośród nas pamięci Zmarłego, słowne rozpamiętywanie dziejów, tego tak krótkiego, a jakżeś wspaniałego i ogromnego w dorobku twórczym życia — nie brzmiały by pełnią przeżywanego wzruszenia.

Wielkiego Pedagoga i najserdeczniejszego Przyjaciela, żegnamy w pełnej świadomości, jak wielką i niepowetowaną ponieśliśmy stratę.

„ZEGNAJ NAM, PANIE INSPEKTORZE”

Dr Aleksy Majewski (1895-1939), po ukończeniu gimnazjum w Samborze w roku 1913, rozpoczął studia filozoficzne na Uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie, które przerwała wojna. Służył w Legionach, walczył na froncie bukowiańskim i włoskim. W 1918 r. wstąpił do Wojska Polskiego, brał udział w walkach na froncie małopolskim. Zdemobilizowany w stopniu porucznika piechoty. Wrócił na przerwane studia, które ukończył w 1923 r., uzyskując stopień doktora filozofii, a następnie podjął pracę w Szkole Morskiej w Tczewie jako wykładowca historii, prawa morskiego, języka polskiego. A. Majewski samorzutnie podjął się tworzenia biblioteki i wydawania książek szczególnie morskich. Zbiory gromadzone były w działach:

1. Poezji, dramatu i powieści.
2. Dzieł morskich.

3. Dzieł technicznych.
4. Dzieł przyrodniczo-matematycznych.
5. Historii i teorii literatury.
6. Historii Polski i powszechniej.
7. Językoznawstwa.
8. Geografii, etnografii.
9. Filozofii, estetyki.
10. Prawa, socjologii, handlu i przemysłu.
11. Pedagogiki.
12. Medycyny, higieny, gimnastyki i sportu.
13. Różnych.

Łącznie na koniec 1928 r. Szkoła Morska, w której w latach 1928/20 studiowało około 130 słuchaczy posiadała 2227 dzieł i 2508

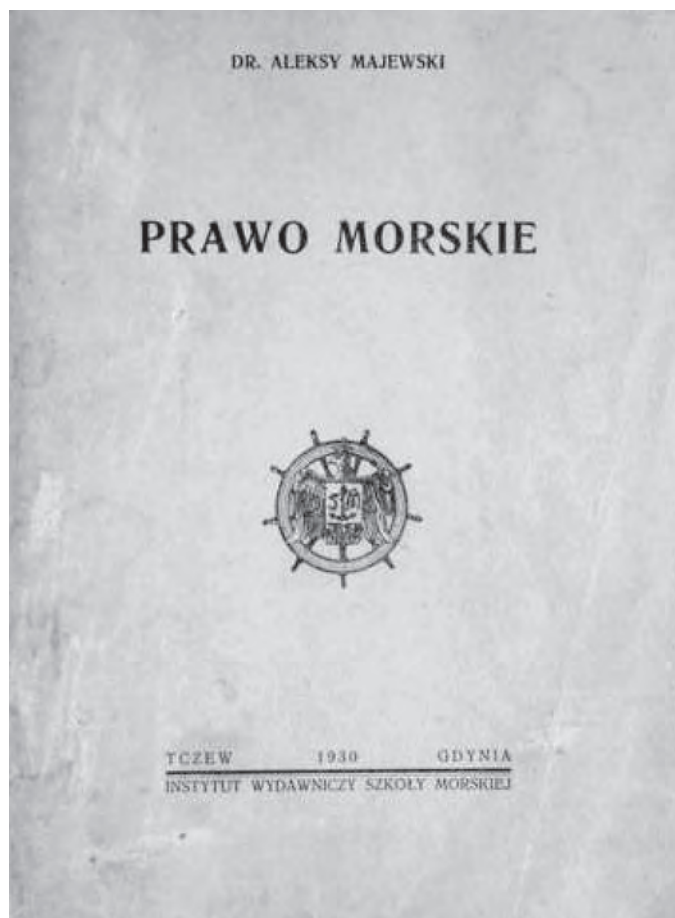
MATERIAŁY

tomów. Oceniana była wówczas jako biblioteka nieźle zaopatrzona. Bibliotekę założył i od chwili prowadził dr Aleksy Majewski. Szkoła Morska od początku istnienia borykała się z brakiem książek, szczególnie dotyczyło to książek morskich. Od 12 kwietnia 1927 r. powołany został Instytut Wydawniczy Szkoły Morskiej w Tczewie i Majewski był jego kierownikiem, była też Rada Instytutu, a dla oceny każdego dzieła przygotowanego do druku powoływana była Komisja Opiniodawcza.

Dr Aleksy Majewski w swoim dorobku wydawniczym ma wiele pozycji, które zasługują na szczególną uwagę, to jest „Monografia Szkoły Morskiej”, „Prawo Morskie” i „XV Lat Polskiej Pracy Na Morzu”. Za działalność wydawniczą otrzymał Srebrny Wawrzyn Polskiej Akademii Literatury



A. Majewski, *Państwowa Szkoła Morska*. Instytut Wydawniczy Szkoły Morskiej w Tczewie. Tczew 1929

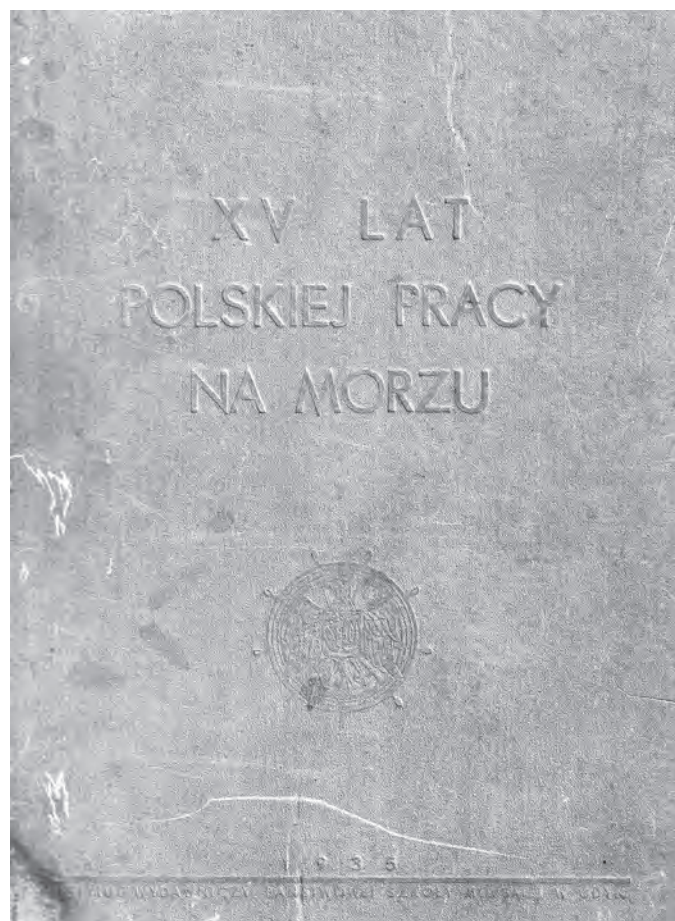


Dr Aleksy Majewski, *Prawo Morskie*. Tczew 1930 – Gdynia. Instytut Wydawniczy Szkoły Morskiej

Dr Aleksy Majewski od lipca 1937 r. został zatrudniony w charakterze inspektora (zastępcy dyrektora) Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i funkcję tę pełnił do ostatnich dni swego życia. Zmarł 15 czerwca 1939 r. i został pochowany na Cmentarzu Witomińskim w Gdyni. Przypomnijmy, Minister Przemysłu i Handlu pismem z dnia 4 czerwca 1937 r. powierzył kpt. ż.w. Stanisławowi Kosko z dniem 6 czerwca 1937 r., aż do odwołania pełnienie obowiązków Dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej Gdyni. Tworzyli dobry zespół kierowniczy Szkołą Morską.

ZAŁOŻENIE BIBLIOTEKI I INSTYTUTU WYDAWNICZEGO SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

W procesie kształcenia oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w tczewskiej morskiej uczelni poważną lukę stanowił brak fachowych podręczników, z trudnością mogła ona podołać zadaniom, zmuszona do posługiwania się wyłącznie wykładem, a wychowankowie pokonywać musieli znaczne przeszkody, opierając studia wyłącznie na notatkach. Z braku podręczników zdawano sobie sprawę od chwili uruchomienia Szkoły Morskiej. Pracę nad opracowaniem podręcznika do „Nawigacji” i „Kosmografii” podjął się porucznik Antonii Ledóchowski, a podręcznik z zakresu „Praktyki Morskiej” kpt. ż.w. Gustaw Kański. Ich wysiłki zostały uwieńczone wydaniem tych prac w 1922 r. Koszty wydania były jednak zbyt wysokie. Wszelkie podejmowane rozmowy z wydawcami utwierdzały w przekonaniu kierownictwo Szkoły Morskiej, że z tym problemem musi sobie młoda uczelnia poradzić sama. W lutym 1927 r. prof. dr Aleksy Majewski (wykładowca: j. polski, historia, prawo morskie) rzucił myśl „utworzenia własnych zakładów wydawniczych” i jednocześnie podjął się ich zorganizowania. Na początek otrzymał „Drukarnię szkolną”, maszynkę biurową – „Millotyp”, zaku-



Dr A. Majewski (pod redakcją) *XV Lat Polskiej Pracy Na Morzu*, Instytut Wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Gdynia 1935

pioną z przeznacznego przez ministra E. Kwiatkowskiego, zasiłku na pomoce naukowe – i tak rozpoczęto w kwietniu 1927 r. sposobem „domowym” drukowanie podręczników, bo znalazł się uczeń Szkoły Morskiej, który w Warszawie swego czasu zarabiał na kształcenie się zecerstwem on też zajął się składaniem i drukowaniem pierwszej książki: „Budowa Okrętu”, której autorem był Antonii Garnuszewski. Produkty „Millotypu” przy wielkim nawet nakładzie pracy nie spełniały wymagań, końcowy produkt nie był np. kwalifikowany na wystawy międzynarodowe a nawet krajowe. Prof. Aleksy Majewski nie ustawał w zabiegach o uzyskanie środków na zakup odpowiedniej drukarni. Podjęto uchwałę, że każdy z profesorów w formie wewnętrznej pożyczki złoży pewną kwotę na ten szczytny cel. Wielu z pośród profesorów złożyło swoje papiery wartościowe, które oddano do Banku Polskiego jako gwarancję celem uzyskania środków na zakup maszyny drukarskiej. Za tak „zdobyte fundusze” zakupiono ręczną maszynę drukarską z odpowiednimi znakami, alfabetem greckim. „Świetlne” wyniki uzyskano podczas druku kolejnej książki A. Garnuszewskiego „Teorii okrętu”. Wraz z wydaniem „Teorii okrętu” wydawnictwo przyjęło nazwę – Instytut Wydawniczy Szkoły Morskiej. Z problemami Instytutu zapoznali się między innymi dyrektor Departamentu Morskiego MPiH Teodozy Nosowicz, dyrektor Departamentu Organizacyjnego MPiH Jerzy Kożuchowski, naczelnik Hugon Pistel (posiadał opinię dobrego opiekuna Instytutu). Finansowe działanie Instytutu wsparł Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Milejowie i wreszcie generał Mariusz Zaruski – Prezes Komitetu Budowy Floty Narodowej, który stał się jednym z budowniczych Instytutu. Decydowały jednak środki otrzymywane z Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Po roku działalności Instytutu z wykorzystaniem nowych maszyn drukarskich wydano: 11 podręczników, z których np. praca Kazimierza Bielskiego „Mechanika teoretyczna” posiadała nispelna 300 stron. Zwrócić należy uwagę, że praca „Handel morski w praktyce” wykonana została zbiorowym wysiłkiem absolwentów Studium Morskiego w Antwerpii. W przygotowaniu do druku były prace: Kazimierza Bielskiego: „Turbin parowe” pierwsza książka tego rodzaju w języku polskim, wydana w Polsce; Aleksego Majewskiego, „Podręcznik prawa morskiego” i Tadeusza Kokińskiego „Gospodarka maszynowa na statkach”, i inne. Kpt. ż.w. Gustaw Kański 4 listopada 1937 roku został za pracę nad słownikiem morskim oraz wydanie książki „Praktyka morska” (Tczew 1922 r.) i „Opisowy kurs locji” (Tczew 1927 r.) wyróżniony Srebrnym Wawrzynem Akademickim PAL (źródło: „Morze” 1928 nr 8)

BIBLIOGRAFIA

1. Aleksy Majewski (1895-1939), [w:] Encyklopedia Gdyni, pod red. M. Sokołowska, I. Greczanik – Filipp, W. Kwiatkowska, Gdynia 2006.

2. Duda D., Antoni Garnuszewski dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie w latach 1920-1929, Gdynia 2014.

3. Duda D., Kpt. ż.w. Stanisław Kosko, Ludzie Morza. Szkice biograficzne, cz. IV, Gdynia 2017.

4. Duda D., Ubany’i Z., „Lwów” Pierwszy w sztafecie, Gdynia 2018.

5. Duda D., Władysław Milewski, Ludzie Morza. Szkice biograficzne, cz. VII, Gdynia 2019.

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO

SZKOŁY MORSKIEJ

w TCZEWIE (Pomorze)

WYSZLY:

K. Bielski.	Mechanika teoretyczna	16.—
„	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
St. Dłuski.	Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski.	Budowa okrętu I.	4.55
„	Teoria okrętu.	4.25
A. Hryniewiecki.	Zarys meteorologii	5.20
G. Kański.	Opisowy kurs Locji	6.50
„	Streszczony kurs praktyki morskiej	5.20
A. Ledóchowski.	Kurs nawigacji. (Wyd. 2-gie).	6.50
„	Astronomja żeglarska.	7.—
HANDEL morski w praktyce		5.—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej		3.—

Podręczniki te można nabywać albo wprost w Instytucie Wydawniczym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze — konto P.K.O. № 39.602)

albo w Głównej Księgarni Wojskowej (Warszawa, Nowy-Świat 69).

34.—IX—XII

Wydawnictwo Instytutu Szkoły Morskiej w Tczewie
(źródło: „Morze” nr 1, s. 40)

6. Dzieje Szkoły Morskiej w Tczewie – rys historyczny – dokument, „Okólnik” Związek Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, nr 136 – wrzesień.

7. Ickiewicz K., Druga wojna światowa wybuchła w Tczewie (Szkice Historyczne), Pelplin 2012.

8. Ickiewicz K., Powrót Tczewa do Polski w 1920 roku, Tczew 2000.

9. Jurewicz M., Tczewski okres Alma Mater Navigares, [w:] Alma Mater Mariniensis. Publikacja okolicznościowa z okazji 75 rocznicy utworzenia Szkoły Morskiej w Tczewie, Pelplin 1995.

10. Mohuczy A., Państwowa Szkoła Morska, „Morze” nr 2/3, 1930 r.

11. Państwowa Szkoła Morska – Ecole de La Marine Marchande (Zarys monografii), Tczew 1929.

12. Rezolucja Zjazdu Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, „Morze” 1925, nr 5.

13. Rządowski Ł., Zieliński P., Dawny Tczew. Ludzie. Miejsca. Wydarzenia, Tczew 2016.

14. „Żeglarz Polski” rok wydania pierwszy, nr 8 sierpień 1922.

Nautologia 2022, nr 159

131

Innowacyjność czynnikiem konkurencyjności portów, Praca doktorska

Mgr Beata Szymanowska: „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”.

Promotor: dr hab. Hanna Klimek, prof. Uniwersytetu Gdańskiego, Promotor pomocniczy: dr Janusz Dąbrowski.

Dr Beata Barbara Szymanowska, jest pełnomocnikiem Zarządu ds. realizacji programu wodorowego, Kierownikiem Działu Badań i Rozwoju Technologii w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A., Członkiem Rady Koordynacyjnej ds. Gospodarki Wodorowej.



Beata Szymanowska, podczas X Konferencji Prawa Morskiego w kwietniu 2022 roku

Autorka wyniki swoich badań i propozycję rozwiązania problemu naukowego przedstawiła w opracowaniu zwanym pod tytułem: „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”.

Istotnym walorem podjętego tematu badań naukowych jest jego ściśle powiązanie z wymaganiami praktyki i podjęcie się naukowego opracowania tego zagadnienia z punktu widzenia portu morskiego jako organizacji zorientowanej marketingowo. Zbadanie tego obszaru aktywności jest więc uzasadnione, bowiem port morski jest nie tylko miejscem w łańcuchu logistycznym ale systemem społeczno-technicznym, w którym (jak

w każdym systemie) jest co najmniej jedno wejście i jedno wyjście, przez które systemy kontaktuje się z otoczeniem i otoczenie wpływa na system.

REWOLUCJA INFORMATYCZNA

Rewolucja informatyczna w portach i biznesie morskim jest jednym z wiodących trendów, który wpłynął na logistykę morską wynika z najnowszego raportu opublikowanego przez Bank Światowy we współpracy z International Association of Ports and Harbors (IAPH). Praktycznie wszystkie innowacje wprowadzane w portach oparte są na narzędziach informatycznych wynika z projektów składanych przez firmy w projekcie Galatea w obszarze smart port, w którym partnerem ze strony polskiej jest Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny.

Podjęty przez autorkę temat innowacji w porcie morskim jest więc na czasie. Tym bardziej, że w czasie panelu poświęconego portom w trakcie Forum Wizja Rozwoju Gdynia 2021, zaproszeni do dyskusji uczestnicy zgodnie przyznali, że porty morskie w Polsce są na etapie poszukiwań nowych dróg rozwoju.

Należy podkreślić, że informatyzacja i wykorzystanie technologii kosmicznych doprowadziły do integracji techniki, operatorów i procesów w z informatyzowanych globalnych łańcuchach logistycznych. Wraz ze zwiększeniem powiązań między portami i operatorami logistycznymi w transporcie morskim powstał nowy ekosystem. Funkcjonowanie portów i terminali poza tym systemem może doprowadzić do tego, że port osłabi swoją pozycję konkurencyjną i utraci miejsce na logistycznej mapie świata. Raport Banku Światowego: Accelerating Digitalization: Critical Actions to Strengthen the Resilience of the Maritime Supply Chain wskazuje na korzyści z wdrożenia technologii cyfrowych w transporcie morskim.

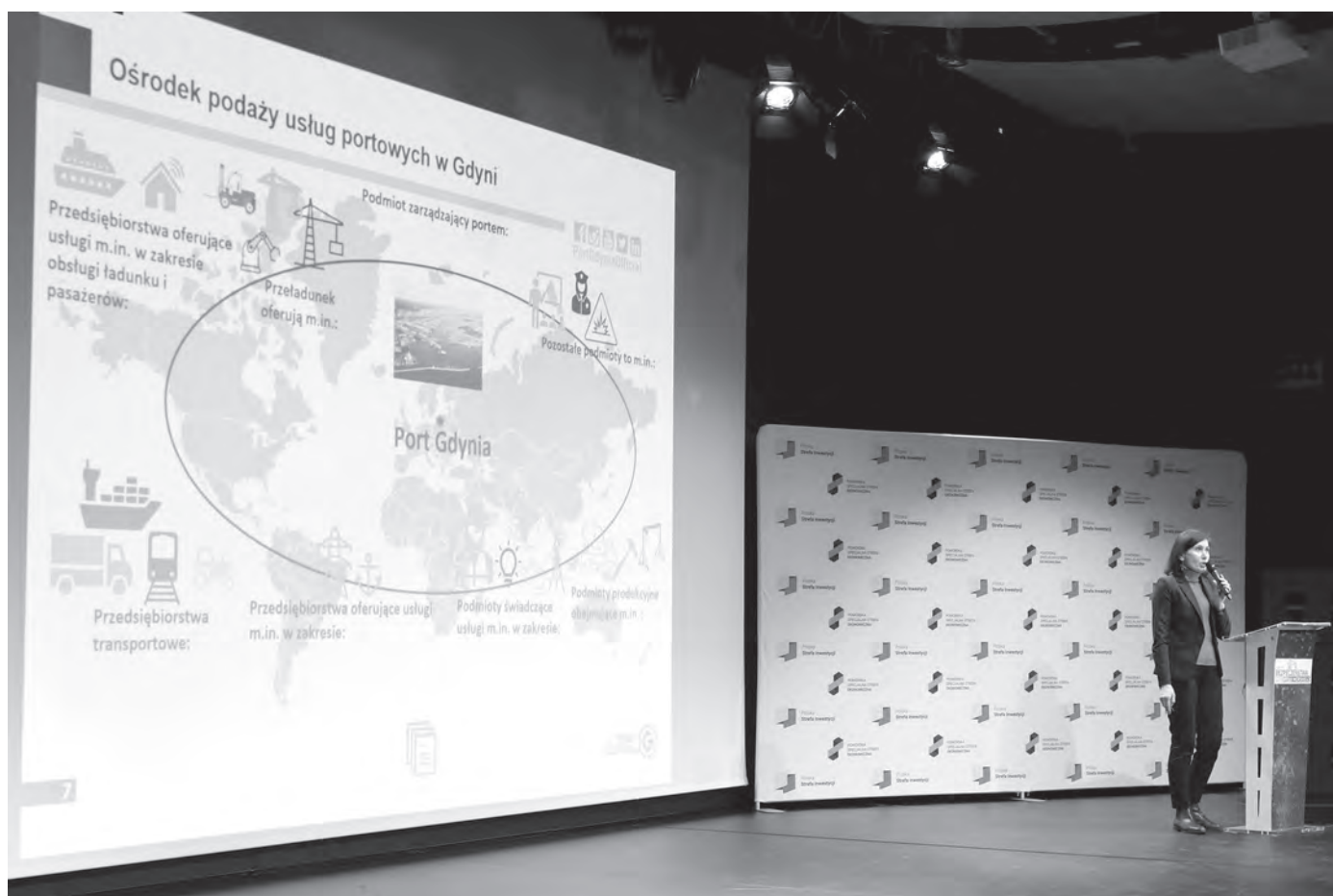
INNOWACJE I PANDEMIA

Dodatkowym argumentem za wprowadzeniem innowacji w portach morskich, są zakłócenia spowodowane pandemią. Chińska polityka „zero tolerancji”, polegająca na podejmowaniu szybkich i szeroko zakrojonych blokad w odpowiedzi na nawet niewielkie epidemie wielokrotnie powstrzymywała rozprzestrzenianie się Covid-19 w kraju, porcie oraz jego otoczeniu. Te działania polegały najczęściej na wyłączaniu z operacji logistycznych w portach całych grup ludzi, a nawet terminali.

W ten sposób, ratując życie powodowano zakłócenia w łańcuchach transportowych i zwiększano opóźnienia w transporcie między portami. W 2021 r. i w 2022 r. ponad połowa rozkładów rejsów połączeń oceanicznych uległa zakłóceniu. A to wywołało opóźnienia w żegludze feederowej i zakłócenia w portach docelowych i terminalach kontenerowych.

W obliczu ryzyka wystąpienia kolejnych fal pandemii i możliwych zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw konieczne jest więc wprowadzanie innowacji organizacyjnych i marketingowych, a szczególnie procesowych.

Niezbędna jest bowiem dalsza poprawa odporności biznesu morskiego na zawirowania na rynku transportu morskiego. Potrzebne jest więc przyspieszenie procesów digitalizacji w logistyce i jej istotnych węzłach – portach morskich. Szeroko zakrojona cyfryzacja usprawni handel transgraniczny i ograniczy udział ludzi w procesach logistycznych. Porty morskie muszą włączyć się



Podczas IV Forum Bezpieczeństwa Morskiego w marcu 2022 roku Nowe technologie w Morskim Porcie Gdynia omówiła Beata Szymanowska, Menedżer ds. Technologii, Dział Badań i Rozwoju Technologicznego, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

w te procesy jeśli nie chcą wypaść z globalnych łańcuchów logistycznych.

KOMPLEKSOWE PODEJŚCIE W ROZWOJU PORTÓW

Autorka wymienia kilka etapów rozwoju portów morskich w ujęciu historycznym odnosząc się do pakietu wprowadzanych rozwiązań innowacyjnych. Zarządzanie ruchem statków i lądowych środków transportu wydaje się już naturalne. A temu służyć powinno wykorzystanie najnowszych narzędzi stosowanych w logistyce.

Digitalizacja procesów zarządczych, IoT, 5G, block chain, sztuczna inteligencja muszą iść w parze z podjętymi inwestycjami. Terminale samowystarczalne energetycznie to już niedaleka przyszłość, wpisująca się w bezpieczeństwo energetyczne regionów nadmorskich.

Tylko kompleksowe podejście do portu jako przestrzeni logistycznej i przemysłowej oraz inwestowanie w obszary wspomagające zapewnić mogą silną pozycję polskich portów w światowej sieci logistycznej. A tu stawia się równie silnie na aktywne uczestnictwo w zmniejszeniu śladu węglowego w całym łańcuchu logistycznym, zapewnieniu bezpieczeństwa, w tym cyberbezpieczeństwa, zwiększenie odporności infrastruktury krytycznej na zagrożenia zewnętrzne, w tym kolejnymi falami pandemii.

ELIMINOWANIE DOKUMENTÓW PAPIEROWYCH

Zwiększenie konkurencyjności portu morskiego poprzez wdrażanie innowacji należy rozpatrywać w kontekście fuzji i przejęć w sektorze logistyki morskiej i oligopolizacji tego rynku. Biorąc pod uwagę doświadczenia ostatnich dwóch lat, w celu wzmocnienia odporności na sytuacje kryzysowe administracje portów i ter-

minali, muszą postawić na kilka kluczowych rozwiązań. Podstawą jest ochrona zdrowia załóg statków, pracowników portów i pasażerów. Niezbędne jest także opanowanie zarządzania w warunkach sytuacji kryzysowych.

Kolejnym krokiem jest zapewnienie wymagań określonych w FAL (IMO 1965). Chodzi o minimalizację kontaktów międzyludzkich w obsłudze statków i towarów przez ograniczenie do minimum dokumentacji papierowej. W dalszych krokach niezbędne jest usprawnienie zarządzania i obsługi klientów poprzez wdrożenie w portach systemów opartych na wykorzystaniu narzędzi informatycznych.

Chodzi o eliminowanie wymiany dokumentów między ludźmi. Wśród najważniejszych wymienia się: Port Community System, Port Management System, Maritime Single Window, Port Call Optimization, IoT, AI oraz VR. Jednym z warunków sprawnego działania tych rozwiązań jest zapewnienie cyberbezpieczeństwa. Wdrożenie wymienionych systemów jest warunkiem koniecznym, by port był „innowacyjny” (smart) oraz przyjazny dla klientów i środowiska oraz otoczenia społecznego. A przez to konkurencyjny.

LUKA POZNAWCZA

Autorka dysertacji na podstawie wstępnych badań poprawnie zidentyfikowała i zdefiniowała lukę poznawczą i na tej podstawie sformułowała właściwie główny problem badawczy i problemy pomocnicze, rozwijając je w logicznie powiązane pytania badawcze. Każde z sześciu pytań w sposób istotny odnosi się do problemów i wyzwań stojących przed portem morskim działającym w dynamicznych warunkach otoczenia.

Na tej bazie autorka poprawnie sformułowała cel dysertacji, który ukierunkowany był na „określenie zakresu i poziomu inno-

MATERIAŁY

wacji w portach morskich na świecie oraz ocena ich wpływu na konkurencyjność” i doniesienie tych ustaleń do portu w Gdyni.

Osiągnięciu celu głównego rozprawy sprzyjały poprawnie sformułowane cele pomocnicze. Następnie wymieniono jeszcze cele poznawcze oraz cel praktyczny.

Wyniki badań autorka ujęła w rozprawie składającej się z 5 rozdziałów, które zostały poprzedzone wstępem, a zwieńczone zakończeniem, bibliografią, załącznikami oraz spisami rysunków i tabel. Bibliografia liczy ponad 620 pozycji zwartych i ciągłych oraz ponad 880 źródeł internetowych, głównie w języku polskim i angielskim, co jest uzasadnione wyborem przedmiotu i terenu badań. Wykorzystano również 10 aktów prawnych. Redakcja pracy jest wzorcowa. Na uwagę zasługuje obszerny zestaw załączników z dużym pakietem informacji źródłowych.

EKONOMIA I ZARZĄDZANIE W PORCIE

Doktorantka dobrze osadziła pracę w obszarze nauk ekonomicznych, a ze względu na specyfikę przedmiotu i terenu badań również w naukach o zarządzaniu i marketingu. Rozprawa może być pozycjonowana w mikroekonomii, a zdecydowanie bardziej w ekonomice szczegółowej – ekonomice transportu. Należy również podkreślić, że ze względu na analizę konkurencyjności w ujęciu globalnym i krajowym rozprawę można również sytuować w makroekonomii.

Autorka przeprowadziła poprawnie i metodycznie obszerne badania związane z innowacjami w portach i wpływem wdrażania innowacji na konkurencyjność tych organizacji. W wyniku globalizacji gospodarki konkurencja między portami nabrała wymiaru międzynarodowego i jak wykazuje autorka rozprawy utrzymanie pozycji konkurencyjnej na rynku możliwe jest w znacznej mierze poprzez wprowadzanie innowacji.

Praktyczne podejście autorki do zagadnienia wdrażania innowacyjności w portach morskich i konkurencyjności portów przewija się właściwie w każdym rozdziale pracy. Ważną zaletą rozprawy jest to, że rozważania teoretyczne są ilustrowane badaniami empirycznymi i licznymi przykładami.

Istotnym walorem rozprawy jest także to, że zawarte uogólnienia i wnioski w efekcie mają wymiar prakseologiczny. Przegląd treści zawartych w załącznikach zapewnia pracy dodatkowy walor informacyjny. Ciągłe odwoływanie się do wymagań praktyki, realnych warunków funkcjonowania portów w wymiarze funkcjonalnym i gospodarczym, duży ładunek informacji zawartych w każdym z rozdziałów sprawił, że nieodparcie nasuwa się myśl o możliwości zaprezentowania wyników badań i ich zastosowania w ujęciu prakseologicznej szkoły zarządzania i ekonomii stosowanej, a szczególnie w ekonomice transportu.

Zdjęcia: Cezary Spigarski

MAREK GRZYBOWSKI

Port State Control – nowe rozwiązania. Praca doktorska

Dr inż. kpt. ż.w. Akram Akoel, pt. „THE NEW INSPECTION REGIME ON PORT STATE CONTROL AS A TOOL IN THE OPERATIONAL MANAGEMENT AT THE LEVEL OF THE SHIPOWNER/SHIP OPERATOR COMPANY”, promotor: dr hab. Ryszard Miler, prof. nadzw. WSB.

W Wyższej Szkole Bankowej odbyła się obrona interesującej pracy doktorskiej, której autorem jest praktyk, kpt. ż.w. Akram Akoel, absolwent Akademii Morskiej w Gdyni. Praca została napisana po angielsku, a wyniki swoich badań i propozycję rozwiązania problemu naukowego przedstawił w opracowaniu zwartym pod angielskim tytułem: THE NEW INSPECTION REGIME ON PORT STATE CONTROL AS A TOOL IN THE OPERATIONAL MANAGEMENT AT THE LEVEL OF SHIP OWNER/SHIP OPERATOR COMPANY. Przedmiotem rozprawy był więc system kontroli w port state control jako narzędzie w zarządzaniu operacyjnym na poziomie właściciela albo operatora statku.

Doktorant sugerował więc, że właściciele statków lub ich operatorzy potrzebują uzupełnienia dotychczasowego systemu zarządzania operacyjnego statkami o nowe rozwiązania z obszaru procedur zawartych w port state control (PSC).

BEZPIECZEŃSTWO PRIORYTETEM

Istotnym walorem podjętego tematu badań naukowych jest jego ściśle powiązanie z wymaganiami praktyki i podjęcie się naukowego opracowania tego zagadnienia z punktu widzenia przygotowania załogi i statku do PSC przy wsparciu administracji przedsiębiorcy żeglugowego. Zbadanie tego obszaru aktywności jest więc uzasadnione, bowiem bezpieczeństwo statków, ludzi i ładunków jest zagadnieniem priorytetowym w żegludze, rybołówstwie, turystyce, obsłudze platform wiertniczych i innych aktywnościach człowieka na morzu.

Trzeba podkreślić, że „Paris MoU on Port State Control” (Paris MoU) obejmuje kontrolą grupy jednostek, których aktywność ma wpływ na ryzyko uprawiania żeglugi i bezpieczeństwo na morzu i w porcie. Kontroli poddawane są obok statków handlowych, statki pasażerskie (i osobno *high speed passenger ships*), holowniki, FPSO, statki rybackie, pogłębiarki, żaglowce komercyjne, statki offshore. Skoro wiadomo było, że podmiotem będzie jedna firma żegluga z określoną grupą statków handlowych, dobrze było zaznaczyć w tytule (lub podtytule) dokładniej zakres badań i poinformować, że chodzi o PCS w odniesieniu do statków handlowych i operatora statków towarowych.

Mgr. inż. kpt. ż.w. Akram Akoel podjął się więc rozwiązania problemu istotnego z naukowego i prakseologicznego punktu widzenia. Problem ten postanowił rozwiązać analizując ponad 990 przypadków przeprowadzenia PSC i przekształcenie wyników badań za pomocą autorskiego algorytmu wykorzystującego punkty kontrolne procedur inspekcyjnych PSC. Wykorzystanie modelu sieci Bayesa pozwoliło na osiągnięcie dobrych parametrów predykcji funkcjonowania floty w stabilnych warunkach okresu 2011-2015. Autor zaproponował zastosowanie narzędzi informatycznych (rozwiązania typu software) do wzmocnienia procesu przygotowań statków do inspekcji PSC u armatora BRIESE SCHIFFAHT GmbH & Co. Armator eksploatuje około 130 statków wielozadaniowych, kontenerowców, drobnicowców, a także masowce i do przewozu *project cargo*. Próba badawcza zo-

stała więc odpowiednio dobrana i zróżnicowana, biorąc pod uwagę przyjęte kryteria związane z podmiotem i przedmiotem badań. Dla porównania V.Ships, który ma silne biuro w Gdyni, zarządza flotą ponad 1 000 statków.

Autor podał, że głównym celem dysertacji jest: „zidentyfikowanie metod zarządzania i dedykowanego podejścia do procedur bezpieczeństwa na morzu i bezpieczeństwa życia na morzu na poziomie armatora/operatora statku oraz próba identyfikacji możliwych nowych środków/procedur zarządczych (ISM) w celu zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i zmniejszenia ryzyk związanych z eksploatacją statków, a także wzrost efektywności operacyjnej i organizacyjnej”. Ten cel Autor postanowił zrealizować na bazie opisu struktury i procedur jednego podmiotu: BRIESE SCHIFFAHT GmbH & Co. Badaniami objęto również zadania kapitana statku i obowiązki członków załogi w ramach struktury organizacyjnej statku.

Podjęcie tego tematu jest również interesujące z tego powodu, że na rynku istnieją rozwiązania oferujące ogólnosiadkowy standard PSC. Najbardziej znany to PSC Planner firmy DNV GL. Aplikacja skierowana jest do menedżerów flot i oferuje „przegląd i analizę porównawczą” flot. DNV GL zapewnia, że „specjalne funkcje pozwalają załodze skupić się na określonych obszarach ulepszeń, wspierając płynniejszą obsługę PSC, aby zapewnić, że statek może kontynuować podróż zgodnie z harmonogramem”.

Nadążając za potrzebami rynku DNV GL wprowadziło procedury kontrolne bezpieczeństwa związane z zagrożeniem COVID-19. Dzięki weryfikacji DNV GL My Care pasażerowie i załogi mają gwarancję zabezpieczenia przed ryzykiem infekcji na certyfikowanych statkach. Pierwsza taka kompleksowa certyfikacja przeprowadzona została na promach Viking Line. My Care opiera się na holistycznym podejściu do zapewniania biznesowi odporności na działania w warunkach rozpowszechniania się chorób zakaźnych. Zapewnia on gotowość do radzenia sobie z chorobami zakaźnymi na statkach, a także umożliwia wprowadzenie w firmach żeglugowych usprawnień w politykach i systemach zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w zakresie HSE (zdrowie, bezpieczeństwo i środowisko).

Na podstawie badań procedur PSC wykonywanych na statkach BRIESE SCHIFFAHT GmbH & Co. w różnych portach wynika, że hipoteza została zweryfikowana negatywnie, czyli: „zasady eksploatacji statków wskazują na erozję procedur na poziomie armatora/operatora statku”. Inna sprawa, że jeśli wykorzystanie systemów zarządzania bezpieczeństwem statków w obszarze bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska ma charakter pragmatyczny, czyli realistyczny, to należy przyjąć to jako działanie pozytywne. Działania pragmatyczne bowiem to działania skuteczne.

Wyniki badań autor przedstawił w rozprawie składającej się z 5 rozdziałów, które zostały poprzedzone wstępem, zakończone podsumowaniem, bibliografią, załącznikami oraz spisami rysunków i tabel. Bibliografia liczy 238 pozycji, głównie w języku angielskim, co jest uzasadnione wyborem przedmiotu badań. Autor korzystał również ze stron internetowych (wymienia 13 pozycji). Redakcja pracy jest wzorcowa.

Doktorant dobrze osadził pracę w obszarze zarządzania procesowego, koncentrując się na zarządzaniu w warunkach ryzyka, a szczególnie na procesie kontroli. Koniecznie trzeba podkreślić, że istotnym walorem pracy jest ściśle powiązanie teorii z praktyką

MATERIAŁY

i poszukiwanie narzędzi usprawnienia działań administracyjnych na rzecz elementów wykonawczych organizacji.

Prakseologiczne podejście autora do zagadnienia PSC wyróżnia się jeśli wczytamy się w drugą część tytułu pracy, a szczególnie cel rozprawy i uzasadnienie hipotezy badawczej oraz treść rozdziałów badawczych. Ciągłe odwoływanie się do wymagań praktyki morskiej, realnych obowiązków operatora i kapitana, duży ładunek informacji praktycznych zawartych w każdym z rozdziałów sprawia, że nieodparcie nasuwa się myśl o możliwości zaprezentowania wyników badań i ich zastosowania w ujęciu prakseologicznej szkoły zarządzania. Wszak w wielu miejscach autor podkreśla, że chodzi o sprawne działanie floty armatora w wymiarze globalnym. Szkoda, że Doktorant nie odwołał się do prakseologicznych postulatów sprawności organizacyjnej Zieleniewskiego i zasad dobrej roboty Kotarbińskiego.

Podsumowując, można stwierdzić, że rozprawa doktorska pt. „THE NEW INSPECTION REGIME ON PORT STATE CONTROL AS A TOOL IN THE OPERATIONAL MANAGEMENT AT THE LEVEL OF THE SHIPOWNER/SHIP OPERATOR COMPANY”, której autorem jest mgr. inż. kpt. ż.w. Akram Akoel świadczy o umiejętności identyfikacji i sformułowania problemu naukowego oraz celu pracy badawczej, postawienia hipotezy oraz zadań badawczych i ich samodzielnym rozwiązaniu. Autor wykazał się dużym zasobem wiedzy praktycznej i teoretycznej z obszaru bezpieczeństwa morskiego i zarządzania statkami handlowymi w warunkach ryzyka. Istotnym walorem rozprawy jest silne akcentowanie transferu wiedzy do praktyki. Autor rozprawy wykazał się również umiejętnością opracowania autorskich rozwiązań dających przesłanki do praktycznego wykorzystania wyników badań w działalności organizacyjnej operatora statków handlowych.

Bolesław Hajduk

Międzynarodowa konferencja naukowa w Międzynarodowym Ośrodku Badań Interdyscyplinarnych Uniwersytetu Szczecińskiego w Kulicach

W dniach od 24 do 26 marca 2022 roku zorganizowano konferencję w ramach projektu naukowo – badawczego o nazwie „Dwa uniwersytety (Uniwersytet Szczeciński i Universität Greifswald) nad wspólnym morzem”. Projekt był dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz budżetu państwa (Fundusz Małych Projektów w ramach Programu Współpracy Interreg V A – Meklemburgia – Pomorze Przednie/Brandenburgia/Polska/Mecklemburgia-Vorpommern/Brandenburg/Polen). Inicjatorami i współorganizatorami konferencji byli Instytut Historyczny Uniwersytetu Szczecińskiego oraz Historisches Institut – Osteuropäische Geschichte Greifswald.

Celem konferencji była prezentacja osiągnięć badawczych w dziedzinie problematyki portowej, handlu morskiego oraz społeczeństw i kultury miast portowych.

Otwarcia konferencji dokonali prof. Jörg Hackmann oraz dr Paweł Migdański. W imieniu władz Uniwersytetu Szczecińskiego uczestników sympozjum powitał Prorektor prof. dr hab. Andrzej Skrendo. Słowa powitania skierowała także do uczestników dyrektorka Instytutu Historycznego prof. U.S. dr hab. Agnieszka Szudarek.

W części pierwszej konferencji poprzedzającej obrady plenarne dokonano przełożonego w czasie, z powodu pandemii, przypomnienia o uhonorowaniu Profesora Michaela Northa doktoratem honoris causa Uniwersytetu Szczecińskiego. Ceremonia nadania odbyła się 9 lipca 2020 roku podczas uroczystego posiedzenia Senatu U.S. Na konferencji laudację na temat osiągnięć naukowych Profesora Michaela Northa wygłosił Priv. Doz. Dr. phil. Robert Riemer z Poczdamu.

Następnie doceniono osiągnięcia badawcze i naukowe – organizacyjne zmarłego Profesora Edwarda Włodarczyka w rozwój badań nad zagadnieniami portowymi i handlu morskiego regionu Bałtyku. Referaty mówiące o dorobku badawczym Profesora na ten temat wygłosili: prof. Dariusz Chojecki (U.S.) – „Edward Włodarczyk i badania historyczne nad portami bałtyckimi w Szczecinie” oraz prof. Adam Makowski (U.S.) – „Edward Włodarczyk jako redaktor czasopisma „Studia Maritima””.

Po przerwie na kawę rozpoczęły się obrady plenarne i przystąpiono do prezentacji, w języku polskim lub angielskim z tłumaczeniem symultanicznym, następujących referatów:

1. „Port i kontakty morskie wczesnośredniowiecznego Wolina” – dr Wojciech Filipowiak (Instytut Archeologii i Etnografii PAN, Pracownia Archeologiczna w Wolinie);
2. „Nowogród Wielki jako miejsce wymian między regionem Bałtyku oraz Starą Rosją (IX-XIV w.)” – Prof. Dr. Christian Lübke (Universität Leipzig);

3. „Port elbląski i jego powiązania z lądem i zapleczem” – prof. dr hab. Roman Czaja (Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu);
4. „Linia lewantyńska Żegluga Polskiej S.A. w okresie dwudziestolecia międzywojennego” – dr Jordan Siemianowski (Uniwersytet Szczeciński).

Po wyczerpaniu programu pierwszego dnia konferencji przeprowadzono dyskusję. W drugim dniu wygłoszono dziewięć referatów na tematy:

1. „Emporia handlowe w regionie Bałtyku” – Dr. Carina Damm (Universität Leipzig);
2. „Duński statek królewski „Maria” w Tallinnie w latach 1518-1519: analiza SWOT miasta portowego” – Associate Professor Dr. phil. Juhan Kreem (Tallinn University);
3. „Milites amphibii. Znaczenie wojskowe bałtyckich miast portowych dla Szwecji jako wielkiego mocarstwa 1561-1721” – Prof. Dr. Ralph Tuchtenhagen (Humboldt Universität zu Berlin);
4. „Fremde Negocianten” – refleksje porównawcze nad „obcymi kupcami” w Rydze i Sankt Petersburgu w XVIII wieku w perspektywie prawnej, kulturalnej i gospodarczej” – Dr. Tilman Plath (Universität Greifswald);
5. „Przedsiębiorstwo żeglugowe M. Jebsena Apenrade/Aabenraa, Szlezwik – Holsztyn: żegluga przybrzeżna w Europie i Azji Wschodniej” – Associate Professor Dr. phil. habil. Bert Becker (University of Hong Kong);
6. „Miasta portowe nad Bałtykiem jako symbol modernizacji. Studium przypadku międzywojennej Gdyni” – dr Marta Grzechnik (Uniwersytet Gdański);
7. „Administracja oraz eksploatacja morskich portów handlowych w Gdańsku i Gdyni podczas drugiej wojny światowej” – prof. dr hab. Bolesław Hajduk (Instytut Polsko - Skandynawski w Kopenhadze);
8. „Porty i morskość w mitologii Ziem Odzyskanych na Pomorzu” – dr Paweł Migdański (Uniwersytet Szczeciński);
9. „Świętowanie i (re)konstrukcja kultury miasta portowego: Dni Morza w Szczecinie” – prof. U.S. dr hab. Maciej Kowalewski, dr Robert Bartłomiejski (Uniwersytet Szczeciński).

W dyskusji oraz w podsumowaniu konferencji jej uczestnicy podjęli szereg wątków zasygnalizowanych w przedstawionych referatach. Zapowiedziano ich opublikowanie w odrębnej publikacji. Odnotować należy znakomitą organizację konferencji.



Profesor Edward Włodarczyk (5.X.1946 r. – 7.IV.2021 r.)



Prof. dr hab. Edward Włodarczyk (fot. J. Giedrys)

Edward Włodarczyk (5.X.1946 – 7.IV.2021) – profesor, wybitny historyk dziejów gospodarczych Pomorza i regionu południowego Bałtyku w XIX i w I połowie XX wieku, rektor Uniwersytetu Szczecińskiego (2012-2020), wieloletni redaktor naczelny czasopisma naukowego poświęconego sprawom morskim „*Studia Maritima*” (1997-2016).

Edward Włodarczyk urodził się 5 października 1946 roku w Gilowie niedaleko Strzelca Krajeńskich w rodzinie nauczycielskiej. Ukończył szkołę średnią w Drezdenku. Następnie w latach 1964-1969 studiował historię na Wydziale Filozoficzno – Historycznym Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Uwieńczeniem studiów była praca magisterska pt. „Działalność Wiktora Kulerskiego w parlamencie Rzeszy w latach 1903-1911, którą napisał pod kierunkiem prof. Zdzisława Grota.

Po ukończeniu studiów w 1969 roku Edward Włodarczyk zamieszkał w Szczecinie i podjął pracę w Pracowni Pomorza Zachodniego Instytutu Historii PAN, kierowanej przez prof. Bogdanę Dopieralę, współtwórcę środowiska nauki historycznej na Pomorzu Zachodnim. Pracownia funkcjonowała w obrębie Zakładu Historii Pomorza IH PAN w Poznaniu, na którego czele stał wybitny historyk prof. Gerard Labuda. W szczecińskiej Pracowni IH PAN Edward Włodarczyk swoje zainteresowania na-

ukowe skupił na badaniu dziejów Szczecina w dobie jego industrializacji i urbanizacji a XIX i XX wieku, tj. w okresie awansu miasta do rangi dużego ośrodka portowego i przemysłowego na Pomorzu Zachodnim. Podsumowaniem tej aktywności badawczej było przygotowanie pracy doktorskiej pt. „Wielki przemysł Szczecina w latach 1850-1914, obronionej w 1977 roku i opublikowanej w 1982 roku przez Szczecińskie Towarzystwo Naukowe.

Po uzyskaniu doktoratu Edward Włodarczyk znacząco rozszerzył i pogłębił badaną problematykę, realizując plany badawcze Zakładu Historii Pomorza IH PAN oraz uwzględniając potrzeby badań regionalnych w zakresie dziejów Szczecina i Pomorza. W kręgu Jego zainteresowań od połowy lat osiemdziesiątych, poza dziejami Szczecina, była także historia innych miast portowych Pomorza Zachodniego oraz prowincji nadbałtyckich Prus i Niemiec w XIX i w początkach XX wieku. Rezultatem podjętych badań była monografia pt. „Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808-1914”, opublikowanej w 1987 roku w Wydawnictwie Ossolineum, która stała się podstawą do nadania Edwardowi Włodarczykowi w 1988 roku przez Wydział Filozoficzno – Historyczny Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu tytułu doktora habilitowanego.

Pod koniec 1989 roku Edward Włodarczyk zastąpił na stanowisku kierownika Szczecińskiej Pracowni IH PAN prof. Bogdanę Dopieralę. Realizacja planów badawczych szczecińskiej placówki IH PAN, stworzyła przed Nim możliwość stypendialnych pobytów badawczych w archiwach i bibliotekach niemieckich (Poczdám, Greifswald, Lipsk, Berlin), jak też wyjazdów w ramach stypendiów, przyznawanych przez Historische Kommission zu Berlin.

Po zlikwidowaniu przez władze IH PAN w Warszawie szczecińskiej placówki badawczej Edward Włodarczyk rozpoczął pracę dydaktyczną, badawczą i naukowo-organizacyjną w Instytucie Historii Uniwersytetu Szczecińskiego, na stanowisku profesora w Zakładzie Historii Nowożytności XVI – XVIII wieku. W Uniwersytecie Szczecińskim Edward Włodarczyk rozwinął w pełni posiadany potencjał badawczy, dydaktyczny i organizacyjny. Swoimi ustaleniami badawczymi rozwinął wiedzę na temat przeszłości Pomorza i jego wielorakich związków gospodarczych, politycznych i kulturalnych. W wielu płaszczyznach Jego ustalenia badawcze miały cechy pionierskie. Badaniami objął miasta całego południowego wybrzeża Bałtyku oraz część miast portowych Morza Północnego, od Emden na zachodzie po Królewiec na wschodzie. Imponująca aktywność badawcza pozwoliła Mu na wypracowanie ważnych i przyjętych w nauce historycznej ustaleń naukowych w sprawie zróżnicowanego tempa ich cywilizacyjnego awansu oraz przyczyn dominacji portów położonych nad Morzem Północnym (Hamburg i Brema) nad portami bałtyckimi.

Nowatorski charakter mają udziały autorskie Edwarda Włodarczyka w opracowaniach fragmentów dziejów dużych miast, między innymi Szczecina i Gdańska oraz w wielotomowej Historii Pomorza. Warto zaznaczyć, że dociekania naukowe prowadził Edward Włodarczyk z uwzględnieniem dwóch płaszczyzn badawczych. W pierwszej skupił się na rekonstrukcji procesów miastotwórczych doby industrializacji, analizując takie zagadnienia jak przemysł, rzemiosło, handel, finanse, rozwój przestrzenny, gospodarka komunalna, siła robocza, rynek zbytu i społeczeństwo. Natomiast w drugiej płaszczyźnie badań starał się wykazać związki pomiędzy celami elit kierowniczych miast, a interesami polityki

ekonomicznej, w tym morskiej tych miast i związków gospodarczych Szczecina wymienić należy opublikowane z Jego udziałem opracowanie pt. „Szczecin na przestrzeni wieków. Historia. Kultura. Sztuka, Szczecin 1995” oraz wydaną pod Jego redakcją pracę zbiorową „Pogranicze polsko-niemieckie. Przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, Szczecin 2001”. Ponadto przy dominującym udziale Edwarda Włodarczyka opublikowano tom pt. „Kongres Pomorski. Od historii ku przyszłości Pomorza, Szczecin 1999” oraz tom jubileuszowy zatytułowany „50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka. Społeczeństwo. Kultura”, Szczecin 1996. Wskazać trzeba także na obszerne opracowania dotyczące dziejów Szczecina zamieszczone w książkach: „Szczecin. Zarys historii”, Poznań 1993 oraz „Pomorze Zachodnie poprzez wieki”, red. Jan M. Piskorski, Szczecin 1999”.

Odnosić należy również udział Edwarda Włodarczyka w opracowaniach źródłowych w ramach Akademii Bałtyckiej w Travemünde, między innymi w publikacji pt. „Stettin – Szczecin 1945-1946. Dokumente – Erinnerungen. Dokumenty – wspomnienia”, Rostock 1994.

Wyrazem uznania dla dokonań naukowych Edwarda Włodarczyka było zaproszenie do grona współautorów wielotomowej syntezy „Historia Gdańska” przygotowywanej pod redakcją prof. Edmunda Cieślaka, w której w tomie czwartym, część 1 opublikował następujące zagadnienia: „Miejsce Gdańska w państwie pruskim (1815-1870); Rzemiosło i przemysł (1815-1870); Kształtowanie się nowoczesnego społeczeństwa miejskiego (1815-1870); Kultura materialna i warunki życia ludności (1815-1870); Sytuacja Gdańska w Cesarstwie Niemieckim (1871-1918); Rozwój gdańskiego przemysłu i rzemiosła (1871-1920)”. Problemy ekonomiczne i społeczne Gdańska ukazał w ścisłym związku z polityką gospodarczą wobec miasta władz pruskich i niemieckich. Ponadto wskazał na proces kształtowania się nowoczesnego społeczeństwa miejskiego, jego kulturę materialną i warunki życia ludności.

Edward Włodarczyk wziął także udział w opracowaniu kolejnej syntezy, dotyczącej dziejów Pomorza. W wydanym w Toruniu w 2000 roku pod redakcją Stanisława Salmonowicza tomie czwartym Historii Pomorza, część 1 (1850-1918) opracował dzieje miast i społeczeństw miejskich w prowincji Pomorze Zachodnie, Prusy Wschodnie i Zachodnie. Swoimi ustaleniami badawczymi znacząco rozszerzył wiedzę na temat przeszłości Pomorza i jego związków z innym regionami Europy. Dorobek naukowy Edwarda Włodarczyka obejmuje łącznie ponad 230 różnego rodzaju prac: monografii, opracowań w publikacjach zbiorowych, artykułów i recenzji. Ostatnią publikacją wydaną w grudniu 2020 roku były „Studia z dziejów pruskiej gospodarki polityki morskiej w latach 1815-1939”. Opublikowany tom studiów 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 (zob. rec. B. Hajduk, „Nautologia”, nr 158/2021, s. 140). Ukoronowaniem do-

robku i osiągnięć naukowych Edwarda Włodarczyka było nadanie w 1999 roku przez Prezydenta R.P. tytułu profesora nauk humanistycznych, a w 2021 uzyskał stanowisko profesora zwyczajnego.

Profesor Edward Włodarczyk wychował wielu magistrów i licencjatów oraz był promotorem 12 rozpraw doktorskich, recenzentem w 20 przewodach doktorskich, 15 habilitacyjnych i w 12 postępowaniach o tytuł profesora. Aktywnie uczestniczył w życiu naukowo – organizacyjnym, pełniąc wiele ważnych funkcji administracyjnych w Uniwersytecie Szczecińskim. Od 1996 roku do 2002 roku był dziekanem Wydziału Humanistycznego U.S., a w latach 2002 do 2008 pełnił obowiązki dyrektora Instytutu Historii i Stosunków Międzynarodowych. Następnie w latach 2008-2012 był prorektorem U.S. do spraw kształcenia oraz rektorem Uniwersytetu Szczecińskiego (2012-2020). Profesor Edward Włodarczyk działał w wielu towarzystwach naukowych i w organizacjach społecznych. Między innymi od 2001 roku był prezesem Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Szczecinie, a od 2003 roku wiceprezesem Zarządu Głównego PTH, członkiem Zarządu Komisji Historii przy Komitecie Badań Historycznych PAN. Ponadto był członkiem Zarządu Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego oraz Rady Kultury przy Radzie Miasta Szczecina. W styczniu 2015 roku wszedł w skład Rady Stacji Naukowej Polskiej Akademii Umiejętności w Gdańsku i działającej przy niej Komisji Kaszubskiej.

Profesor Edward Włodarczyk był jednym z inspiratorów i współorganizatorów 2014 roku XIX Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich pod hasłem „Polska – Bałtyk – Europa”.

Profesor Edward Włodarczyk udzielał się w redakcjach wielu czasopism naukowych, między innymi w: „Zapiskach Historycznych”, „Dziejach Najnowszych”, „Studiach Zachodnich” i Śląskim Kwartalniku Historycznym „Sobótka”. Niepodważalne i godne odnotowania są zasługi Profesora Edwarda Włodarczyka w podtrzymaniu edycji i redagowaniu od 1997 do 2016 rocznika „Studia Maritima”, ukazującego się w językach angielskim i niemieckim oraz okazjonalnie także w językach szwedzkim, norweskim i francuskim, promującego ważne dla rozwoju nauki historycznej w kraju i zagranicą tematy z zakresu dziejów morskich, regionów nadmorskich i stref ich oddziaływania.

Za osiągnięcia badawcze, dydaktyczne i naukowo – organizacyjne Profesor był wielokrotnie wyróżniany, między innymi nagrodami Prezydenta Miasta Gdańska (2000), Ministra Edukacji Narodowej (2001) i trzykrotnie Zachodniopomorskim Noblem (2007, 2012, 2017).

Dla osób, które miały szczęście poznać Profesora osobiście jest symbolem naukowca skromnego i przyjaznego ludziom. Jego śmierć stanowi stratę dla całego środowiska naukowego polskich i niemieckich znawców dziejów Polski i Niemiec, Pomorza i badaczy Europy północnej oraz społeczności szczecińskich naukowców dla których był niedoścignionym wzorem. Profesor Edward Włodarczyk został pochowany w dniu 12 kwietnia 2001 roku na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie. Cześć jego pamięci.

Daniel Duda

Kpt. ż.w. Ryszard Kucik, wieloletni kapitan największych kontenerowców na świecie, malarz amator, obrazy przekazywał na licytacje na cele społeczne, Honorowy Obywatel Miasta Zalewa

Ryszard Kucik urodził się 26.01.1956 r. w Zalewie (1956-2021). W 1981 r. ukończył dzienne studia na Wydziale Nawigacyjnym Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni i uzyskał tytuł magistra inżyniera nawigatora morskiego. W 1995 r. otrzymuje dyplom kapitana żeglugi wielkiej. Szlify oficerskie i kapitańskie zdobywał w Polskich Liniach Oceanicznych i u armatorów obcych państw, pływając pod banderą Bahama, Bermudy, Liberii, Panamy, Malty, Cypru, Konga. W latach 2003-2004 pracował w biurze armatora VBSK w Hamburgu na stanowisku tzw. Company Security Officer – oficer d.s. zabezpieczenia antyterrorystycznego statków, a od 2011 roku do 11 października 2021 r. w renomowanej firmie żeglutowej niemieckiej The Reederai Claus Peter Offen pływając w charakterze kapitana na kontenerowcach klasy 14K.

Z rodzinnym Zalewem Ryszard był mocno związany. Utrwalał na swych obrazach zalewskie pejzaże, w większości przeznaczając je na licytacje, między innymi na fundusz „Zalewskiej Wielkiej Świątecznej Pomocy”. Aktywnie wspierał działania charytatywnej fundacji pomagającej chore dzieci przez wystawianie swych prac na licytacje w ramach tzw. „Smerfnego Funduszu Gargamela”. Prowadził również warsztaty malarskie dla dzieci i dorosłych mieszkańców Zalewa. Za zasługi dla rodzinnego miasta w dniu 22 lutego 2017 r. na wniosek mieszkańców został jego Honorowym Obywatel.

Był czynnym członkiem Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, związał się także z Polskim Towarzystwem Nautologicznym, któremu oddał swój talent artystyczny, malując obrazy zgodnie z sugestią Towarzystwa dla Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku oraz Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, uczelni której był absolwentem. Pierwszym Jego obrazem przekazanym zgodnie z sugestią Narodowemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku był żaglowy statek „Zew Morza”, statek na którym odbywałem praktykę w charakterze jungi – należał on wówczas do Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, którego dyrektorem był Józef Michałowski, pełniący jednocześnie funkcję kapitana tego statku. Zbliżała się 100. rocznica „Daru”, wspólnie długo dyskutowaliśmy nad uczczeniem tej rocznicy. Zgodnie uznaliśmy, że jest to wspaniała rocznica, by namalowano „Dar Pomorza”. Śledziliśmy literaturę, badaliśmy wszelkie dokumenty fotograficzne, wiele razy spoglądaliśmy na „Dar” z nabrzeża, z dystansu, przemierzaliśmy jego pokłady, wymienialiśmy poglądy – wykonane dzieło spotkało się z miłym przyjęciem. Dyrektor CMM w Gdańsku dr Jerzy Litwin, podziękował za obraz i wynagrodził trud medalem CMM.

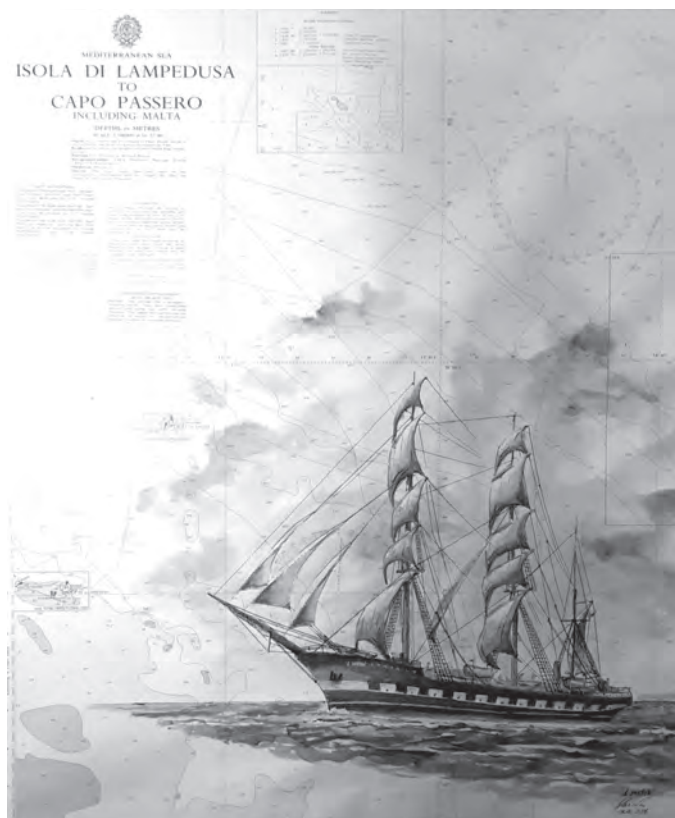
Kpt. ż.w. Ryszard Kucik kochał morze i pracę na nim, rozumiał, że należy również wypełnić sobie swój wolny czas na statku, miał wielkie zdolności do malowania, to było jego hobby. W dyskusji doszliśmy do wniosku, żeby namalować portrety polskich żaglowych statków szkolnych oraz ich komendantów okresu międzywojennego. Wspólnie dobieraliśmy dokumentację fotograficzną, korzystaliśmy z zasobów Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, zasobów własnych i tak w wolnym czasie na statku Ryszard stworzył kolekcję – patrz zamieszczone fotografie obrazów.

Przed ostatnim rejsiem Ryszarda poprosiłem go o zajęcie się sylwetką kpt. ż.w. Konstantego Kowalskiego, wychowanka Szkoły Morskiej w Tczewie, komendanta „Daru Pomorza”, osoby jak-



Kapitan żeglugi wielkiej Ryszard Kucik (zbiory DD)

by zapomnianej w Polsce, który na „Darze” wyprowadził młodzież na szlaki wojenne w alianckiej służbie w II wojnie światowej i przyczynił się do powołania na terenie Wielkiej Brytanii Szkoły Morskiej. Pragnąłem by w postaci portretowej była pełna kolekcja kapitanów żaglowych statków i statków Szkoły Morskiej w Tczewie



ORP „Lwów” pędzla kpt. ż.w. Ryszarda Kucika
(Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni)



Obraz pędzla kpt. ż.w. Ryszarda Kucika, przedstawiający żaglomistrza, starszego bosmana s.v. „Lwów” i s.v. „Dar Pomorza”. 22 września 1939 r. kapitan Kontanty Kowalski dowódca „Daru Pomorza” zgodnie z poleceniem Poselstwa Rzeczypospolitej Polskiej w Sztokholmie, ministra pełnomocznego Gustawa Potworowskiego pozostawia „Dar Pomorza” pod opieką radiooficera Alojzego Kwiatkowskiego oraz starszego bosmana Jana Leszczyńskiego, do obsługi statku pozostaje jeszcze 5 członków załogi. Jan Leszczyński zmarł w sztokholmskim Lazarecie Serafinów w dniu 2 czerwca 1942 r. i pochowany został na cmentarzu katolickim Haga Norra Kyrkogården w Sztokholmie. Pośmiertnie J. Leszczyński odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na uchodźstwie, a w roku 2004 został uhonorowany „Gwiazdą” położoną w „Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie” (zbiory Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni)



W latach 1924-1926 komendant „Lwowa” kpt. ż. w. Mamert Stankiewicz, obraz wykonał kpt. ż. w. Ryszard Kucik (zbiory Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni)



Kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz „Macaj”, w latach 1927-1929 komendant „Lwowa” obraz wykonał kpt. ż.w. Ryszard Kucik, (zbiory Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni)



Obraz pędzla kpt. ż.w. Ryszarda Kucika (dyplomant prof. Daniela Dudy), przygotowany na mapie nawigacyjnej obejmujący rejon, w którym „Zew Morza” zatonął, został mnie ofiarowany, a ja z kolei przekazałem go na rzecz Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Będąc kursantem Szkoły Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni na tym statku w okresie 2-16 sierpnia 1950 r. odbywałem swą pierwszą praktykę morską w charakterze jungi pokładowego. Dowódcą tej jednostki był dyrektor Państwowego Centrum Wyszkalenia Morskiego kapitan Józef Michałowski



W latach 1920-1923 komendant s.v. „Lwowa” por. mar. Tadeusz Ziółkowski. Dyplom Kapitana Żegluga Wielkiej nr 1018 z datą 16.X.1931 r. nadał mu Minister Przemysłu i Handlu. Obraz wykonany przez kpt. ż. w. Ryszarda Kucika (zbiory Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni)

i Gdyni. Ryszard jak zwykle odpowiedział, że jesienią 2021 r. portret kpt. ż.w. Konstantego Kowalskiego będzie gotowy.

Wchodzę do sali obrad Rady Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku i na „komórcę” odbieram złą wiadomość.

Dzień dobry, Panie Profesorze!

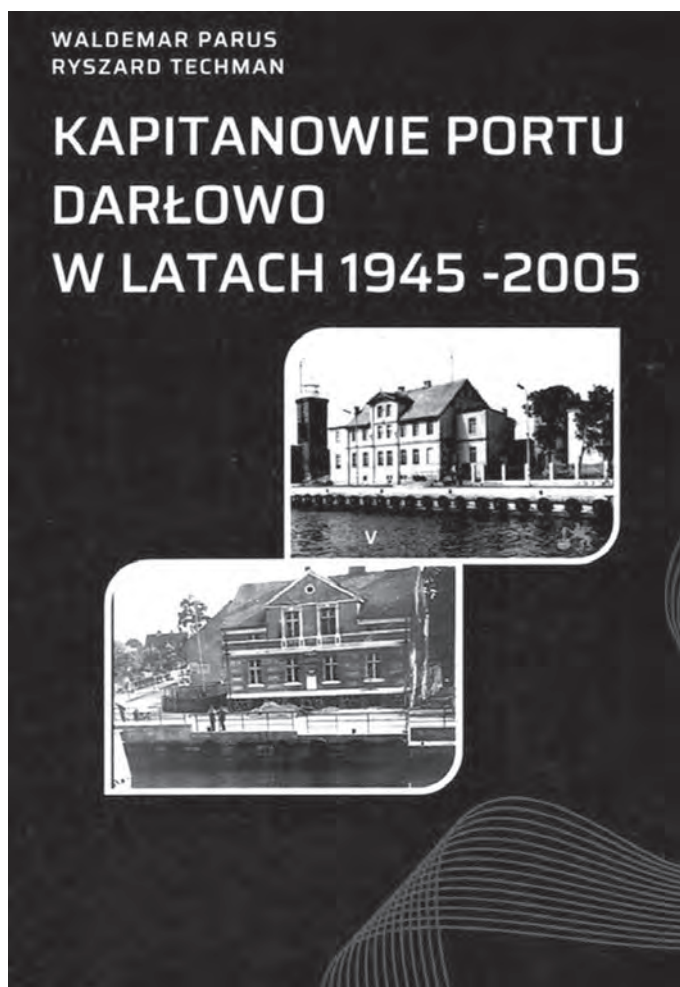
Piszę do Pana z wielkim żalem i bardzo trudną dla nas wszystkich informacją. Mój tata, kapitan Ryszard Kucik, zmarł we śnie na statku (11 października 2021 r. – DD). Nie wiadomo jeszcze dokładnie co było przyczyną, tata prowadził bardzo zdrowy tryb życia. Będę informował o ewentualnych datach pogrzebu, choć sprowadzenie ciała ze statku nie jest szybkim i łatwym procesem. Możliwe, że już Pan wie o tym, ale chciałem, by otrzymał też Pan tę wiadomość ode mnie osobiście.

Pozdrawiam serdecznie
Pogrążeni w żałobie,
Grzegorz Kucik z rodziną

Msza święta żałobna odprawiona została w dniu 20 listopada 2021 r. o godzinie 10.30 w kościele Matki Bożej Nieustającej Pomocy i św. Rybaka w Gdyni – Stella Maris, przy ulicy Portowej. Po krótkim moim wystąpieniu w wypełnionym kościele Stella Maris, pełnym kwiatów i wieńców i sztandarów, na urnę nakładam Krzyż Honorowy, a po chwili na ręce syna Grzegorza (mój wychowanek) przekazałem pośmiertnie nadany po raz drugi „Honorowy Krzyż Zasługi Związku Piłsudczyków RP” – czyniłem to jako Członek Rady Generalistów Związku – generał dywizji. W tym samym dniu o godzinie 12.00 Ryszard został pochowany na Cmentarzu Witomińskim zgodnie z ceremoniałem morskim Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej.

Pozostał w moich dokumentach list Ryszarda Kucika do Dyrektora Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, w którym Ryszard napisał: „zwracam się z uprzejmą prośbą o wyrażenie zgody na zorganizowanie na statku – muzeum „DAR POMORZA”, wystawy moich prac – akwareli marynistycznych”. Planował – pokazać społeczności 15-20 obrazów. Przedwczesna śmierć udaremniła mu ten zamiar.

Ireneusz Bieniecki

Nowa książka o kapitanach portu w Darłowie¹⁾

Nieczęsto się zdarza, że autorami książek są funkcjonariusze Straży Granicznej. Dlatego dobrze się stało, iż nakładem *Fundacji PRO POMERANIA* w Słupsku, w niewielkim nakładzie, ukazała się publikacja, którą napisali dwaj historycy-regionaliści, byli i aktualni funkcjonariusze tej formacji. Jej autorami są dr inż. Waldemar Parus²⁾ (były funkcjonariusz Straży Granicznej) oraz aktualnie pełniący służbę w tej formacji – dyrektor Archiwum Straży Granicznej (dalej ASG) w Szczecinie płk SG dr hab. Ryszard Techman³⁾.

Jak wynika z tytułu, wspomniane opracowanie jest rodzajem monografii biograficznej (zbiorowego portretu) kapitanów tego portu. Liczy ona 251 stron tekstu wraz ze zdjęciami i jest poprzedzo-

na wstępem (4 strony). Jej tytuł należy uznać za właściwy. Cezury wspomnianego opracowania stanowią dwie daty – rok 1945 oraz rok 2005. Pierwsza z nich jest dla czytelnika czytelna i dotyczy zakończenia II wojny światowej oraz objęcia przez Polskę Wybrzeża, wraz z miastem i portem w Darłowie. Pewne wątpliwości może wzbudzać jedynie cezura końcowa monografii. Przyjęty przez autorów rok 2005 jest moim zdaniem mało czytelny i słabo umotywowany, chociaż w ocenie piszących „(...) 60 lat wydało się autorom wystarczającym czasem do scharakteryzowania tej grupy zawodowej (...)” (strona 7). Zdaniem autora niniejszej recenzji ta druga cezura jest sztuczna i nie pokrywa się z faktami przedstawionymi w ostatnim życiorysie wspomnianego opracowania. Uważny czytelnik zapewne zauważy, że ostatni biogram dotyczy osoby Edwarda Krukowskiego, który był kapitanem portu w Darłowie od 1 lutego 2003 r. do 14 stycznia 2007 r., a więc poza ustalonym rokiem 2005.

Również konstrukcję pracy można uznać za właściwą, chociaż moim zdaniem brakuje w niej zakończenia. W tej partii tekstu można by zamieścić posumowanie, w którym znalazła by się ogólna charakterystyka kapitanów portu darłowskiego (portret zbiorowy) ze stron 30-34 monografii. W strukturze recenzowanego opracowania można wyodrębnić dwie podstawowe części.

Pierwszą z nich stanowi wprowadzenie do ogólnej sytuacji podległych portów w okresie sześćdziesięciolecia (8 stron) oraz zarys historyczny utworzenia portu w Darłowie po zakończeniu II wojny światowej (18 stron), w którym zaprezentowano takie zagadnienia jak: organizacyjno-prawne podstawy funkcjonowania kapitanatów portów (9 stron), Kapitanat Portu w Darłowie (10 stron), siedziby Kapitanatu Portu w Darłowie w powojennym sześćdziesięcioleciu (3 strony) oraz ogólną charakterystykę kapitanów portu darłowskiego (4 strony). Ta partia tekstu wprowadza czytelnika w problematykę polskiej administracji morskiej po zakończeniu działań wojennych, prezentuje zbiorową charakterystykę kapitanów tego portu, a także zajmowane przez kapitanat w Darłowie obiekty budowlane.

Drugą zasadniczą i najobszerniejszą część opracowania stanowią biogramy kapitanów portu w Darłowie o zróżnicowanej objętości (194 strony z całej książki – 77% całości). Zostały one zaprezentowane w ujęciu chronologicznym i dotyczą następujących osób:

- kapitana portu Zdzisława Juszczakiewicza od 15 października 1945 r. do 30 sierpnia 1948 r. (24 strony),
- p.o. kapitana portu Tadeusza Nettera od 30 sierpnia 1948 r. do 31 marca 1949 r. oraz kapitana portu od 1 kwietnia 1949 r. do 5 października 1950 r. (7 stron),
- p.o. kapitana portu Władysława Majdeckiego od 1 listopada 1950 r. do 31 października 1951 r. (10 stron),

¹⁾ W. Parus, R. Techman, *Kapitanowie portu Darłowo w latach 1945-2005*, Wydawnictwo Fundacja PRO POMERANIA, Słupsk 2022, s. 1-251.

²⁾ W. Parus (rocznik 1961) – dr inż., adiunkt w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Koszalinie i główny specjalista w Biurze Spraw Obronnych Żegluga Urzędu Morskiego w Szczecinie. Absolwent Akademii Morskiej w Szczecinie i Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Prowadzi badania w zakresie: bezpieczeństwa państwa, infrastruktury Wybrzeża, zarządzania kryzysowego, ochrony morskiej granicy państwa, historii Wojsk Ochrony Pogranicza i Straży Granicznej. Publikował m. in. w: „Przeglądzie Wojsk Lądowych”, „Nautologii”, „Logistyce”, „Gospodarce Materiałami i Logistyce” oraz innych czasopismach. Jest współautorem monografii pt. „Urząd Morski w Słupsku – historia morzem pisana” (Słupsk 2014). Aktualnie pełni funkcję wiceprezesa Zarządu Okręgowego Ligi Morskiej i Rzeczej w Słupsku. Jest członkiem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeczej oraz Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

³⁾ R. Techman (rocznik 1955) – dr hab., historyk i archiwista. Długoletni kustosz i kierownik działu Archiwum Państwowego w Szczecinie. Od roku 1999 kierownik Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie. Prowadzi badania w zakresie: historii administracji i gospodarki morskiej, Szczecina oraz Pomorza Zachodniego, polskich formacji granicznych a także archiwistyki. Autor i współautor ponad 200 opracowań naukowych i popularnonaukowych, monografii, tomów źródeł i artykułów. Opublikował m. in. następujące monografie: „Gospodarka morska Pomorza Zachodniego 1945-1950” (1992), „Szczecin w dokumentach polskiej służby dyplomatycznej” (1996), „Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego” (2003), „Wywiad Straży Granicznej 1928-1939” (2013), „Wywiad Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdynskich w latach 1932-1938” (2010), „Dzieje Stepnicy” (2014) oraz „Brytyjczycy o statusie Szczecina. Tajny raport Rohana Butlera (1965)” (2016).

- kapitana portu Mieczysława Stefanowskiego od 30 października 1951 r. do 31 grudnia 1952 r. (16 stron),
- p.o. kapitana portu Mariana Sadeckiego od 1 stycznia 1953 r. do 14 maja 1954 r. (7 stron),
- p.o. kapitana portu Józefa Kaczanowicza od 10 maja 1954 r. do 31 marca 1955 r. oraz kapitana portu od 1 kwietnia 1955 r. do 1 czerwca 1955 r. (26 stron),
- p.o. kapitana portu Witolda Huberta od 1 lipca do 30 października 1955 r. oraz kapitana portu od 1 listopada 1955 r. do 31 maja 1977 r. (16 stron),
- kapitana portu Jana Andrzeja Krupika od 1 czerwca 1977 r. do 30 czerwca 1980 r. (17 stron),
- p.o. kapitana portu Mieczysława Wacięgi od 1 lipca 1980 r. do 30 kwietnia 1981 r. (13 stron),
- kapitana portu Kazimierza Toczka od 1 maja 1981 r. do 31 grudnia 2002 r. (7 stron),
- p.o. kapitana portu Zdzisława Chmielarza od 1-30 kwietnia 1985 r., od 26 maja 1985 r. do 25 czerwca 1986 r., od 26 czerwca 1986 r. do 26 czerwca 1987 r., od 25 marca do 31 grudnia 1987 r., od 1 stycznia do 30 kwietnia 1988 r., od 12 lutego 1990 r. do 12 lutego 1991 r. (5 stron),
- p.o. kapitana portu Bogusława Dąbrowskiego od 20 października 1993 r. do 29 stycznia 1994 r. (11 stron),
- p.o. kapitana portu Edwarda Krukowskiego od 1 lutego 2003 r. do 14 stycznia 2007 r. (15 stron).

Jak z powyższego zestawienia wynika w grupie zaprezentowanych 13 biogramów są życiorysy liczące od kilku do kilkudziesięciu stron (wraz ze zdjęciami). Znajdują się tu biogramy wyjątkowo obszerne, do których należą życiorysy: J. Kaczanowicza (26 stron), Z. Juszczakiewicza (24 strony) oraz J. A. Krupika (17 stron).

Wszyscy kapitanowie portu w Darłowie byli najczęściej nie związani z tym miastem w dłuższym przedziale czasowym. W chwili obecnej większość z nich nie żyje, a tylko nieliczni przebywają na emeryturze. Daje się też zauważyć znaczna rozpiętość w czasie pełnienia tej funkcji przez zaprezentowane osoby. Najdłużej na tym stanowisku pracował K. Toczek (22 lata), a najkrócej M. Wacięga (8,5 miesiąca) czy W. Majdecki (10 miesięcy). Największe roszady na tym stanowisku miały miejsce w pierwszych 10 latach, po roku 1945. Wtedy to, z różnych powodów, zrezygnowało w pracy 6 kapitanów (blisko połowa).

Przy pisaniu pracy autorzy wykorzystali bogate źródła pochodzące m. in. z: Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie oraz w Gdańsku, Archiwum Państwowego w Gdańsku Oddział w Gdyni, Archiwum Państwowego w Koszalinie Oddział w Słupsku, Archiwum Państwowego w Szczecinie, Archiwum Kadr Urzędu Morskiego w Słupsku, Archiwum Kadr Urzędu Morskiego w Szczecinie, Archiwum Kadr Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni, Archiwum Kadr Polskiej Żeglugi Morskiej, Archiwum Kadr „Odratrans” S.A. we Wrocławiu, Centralnego Archiwum Wojskowego (Wojskowego Biura Historycznego) w Warszawie

oraz Centralnego Muzeum Jeńców Wojennych w Łambinowicach-Opolu. Znaczącym źródłem, do którego sięgnęli piszący, są zbiory rodzinne kapitanów portu bądź ich najbliższych, czy bezpośrednie relacje piszących z tymi osobami. Skorzystano również z literatury przedmiotu, dzięki czemu udało się scharakteryzować ogólny zarys polskiej administracji morskiej.

Wartościowym uzupełnieniem recenzowanego opracowania jest bibliografia (12 stron), na którą składają się:

- źródła archiwalne niepublikowane (3 strony),
- podstawowe akty prawne i przepisy wewnętrzne (2 strony),
- relacje i wspomnienia osób znajdujące się w zbiorach autorów (1 strona),
- literatura (4 strony),
- netografia (3 strony).

Książkę uzupełnia wykaz skrótów i skrótowców (2 strony) oraz spis 112 fotografii (8 stron) zamieszczonych w tekście oraz 8 tabel.

Należy jednak zauważyć, iż autorzy w swoim opracowaniu nie ustrzegli się błędów.

Jak z powyższego zestawienia wynika jeden z najobszerniejszych biogramów dotyczy pierwszego kapitana portu w Darłowie – Zdzisława Juszczakiewicza. Postać ta była już wielokrotnie scharakteryzowana w licznych opracowaniach na łamach specjalistycznych periodyków, a zarówno jeden jak i drugi autor są twórcami szeregu artykułów dotyczących jedynej udanej ucieczki Z. Juszczakiewicza z Polski (patrz bibliografia – strona 235-236). Jednak z przykrością należy stwierdzić, iż obu autorom nie jest znana praca byłego oficera Wojsk Ochrony Pogranicza płk. dypl. Jana Nikiforow⁴⁾, któremu przyszło pełnić służbę również na Wybrzeżu. Potwierdzeniem tego jest fakt nie wymienienia publikacji J. Nikiforowa w bibliografii recenzowanej książki (s. 234-240). I chociaż autorzy w biogramie Z. Juszczakiewicza przytaczają różne informacje o dochodzeniach jakie toczyły się po ucieczce ww. z Darłowa, to jednak nie wspominają nic o dochodzeniach prowadzonych przez żołnierzy Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP), jakby ich po prostu nie było. Jednak fakt, że w zespołach ASG w Szczecinie takie materiały się nie znajdują, wcale nie świadczy o tym, że takiego postępowania nie było. Potwierdzam to, bowiem sam przez wiele lat prowadziłem badania naukowe w ASG w Szczecinie i nie natknąłem się na ślady takich dokumentów. W ASG w Szczecinie śladów tych materiałów nie ma ponieważ najprawdopodobniej jako materiały Zwiadu WOP zostały przekazane do Instytutu Pamięci Narodowej. Jednak w swojej publikacji J. Nikiforow (wcześniej pracownik Zwiadu WOP) stwierdza, że to właśnie on był wykonawcą tego postępowania wyjaśniającego i sporządzanych dokumentów. Dlatego też w tym miejscu wypada zacytować jeszcze jeden nieznaną (autorom i czytelnikom) opis postępowania wyjaśniającego, które miało miejsce w powyższej sprawie. Tak o nim wspomina osoba, która je prowadziła – Jan Nikiforow.

„(...) Odkomenderowany zostałem do sekcji Zwiadu Oddziału⁵⁾ (w Koszalinie – I.B.). Powierzono mi prowadzenie ewidencji. Była to praca bardzo mozolna i dla młodego człowieka – niewdzięczna.

⁴⁾ J. Nikiforow, *W granicznym kalejdoskopie. Wspomnienia 1945-2005*, Wydawnictwo DJ Drukarnia, Gdańsk 2007, s. 1-129; zobacz też I. Bieniecki, *Nowa książka o służbie na granicy* (recenzja książki J. Nikiforowi pt. „W granicznym kalejdoskopie – wspomnienia 1945-2005”), „Biuletyn COS SG”, Koszalin 2008, nr 1, s. 5-16; oraz I. Bieniecki, *Wspomnienie o płk. dypl. w st. spocz. Janie Nikiforowie (1924-2010)*, „Biuletyn COS SG” 2011, nr 2 (57), s. 5-10; a także I. Bieniecki, *Jan Nikiforow, W granicznym kalejdoskopie – wspomnienia 1945-2005* (recenzja książki J. Nikiforowa), „Nautologia” 2008, nr 145, s. 133-136.

⁵⁾ Zobacz np. I. Bieniecki, *Operacyjno – rozpoznawcza działalność Zwiadu Wojsk Ochrony Pogranicza na polskim wybrzeżu morskim w latach 1960-1991* [w:] *Służby specjalne w systemie bezpieczeństwa państwa. Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość. Materiały i studia*, T. 1, red. A. Krzak i D. Gibas-Krzak (materiały z Międzynarodowej Konferencji Naukowej pt. Służby specjalne w systemie bezpieczeństwa państwa. Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość” zorganizowanej przez Uniwersytet Szczeciński w dniach 24-25.04.2012 r. w Szczecinie), Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego i Wojskowego Centrum Edukacji Obywatelskiej, Szczecin – Warszawa 2012, s. 457-482; I. Bieniecki, *Zwiad Nadmorskich Brygad Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1965-1991. Zadania – struktura – działalność*, [w:] *Edukacja dla bezpieczeństwa. Służby specjalne w systemie bezpieczeństwa państwa. Praktyczne aspekty bezpieczeństwa*, T. 1, red. M. Ilnicki, A. Piotrowski (materiały z konferencji zorganizowanej przez WSB), Wydawnictwo WSB w Poznaniu, Poznań 2012, s. 147-178; I. Bieniecki, I. Szkurlat, *Zwiad Wojsk Ochrony Pogranicza w zabezpieczeniu polskiej granicy morskiej w latach 1960-1991* [w:] *W cieniu służb. Ze studiów nad bezpieczeństwem państwa*, red. P. Kołakowski, B. Sprengel, M. Stefański, J. Zawadzki, Wydawnictwo Adam Marszałek w Toruniu, Toruń 2016, s. 387-411; I. Bieniecki, I. Szkurlat, *Zwiad Wojsk*

Ale cóż było robić, takie wyznaczono mi zadanie. Byłem szczerze zmartwiony. Przyzwyczailem się już do roli „strażaka” w Komendzie Trzebiatowskiej, a tu wypadło usiąść za biurkiem i drobnym maczkiem wypełniać dokumenty ewidencyjne. Raz tylko oderwano mnie od tego meczącego zajęcia, powierzając prowadzenie postępowania wyjaśniającego ucieczkę kapitana portu z Darłowa. Ucieczki tej dokonał wykorzystując kuter pilotowy. Zabrał też ze sobą całą rodzinę. Przed wyjazdem musiałem się jednak solidnie przygotować. Przyszło zapoznać się z zasadami prowadzenia przesłuchania a więc Kodeksem Postępowania Karnego. W tym bowiem przypadku miałem obowiązek przesłuchania wielu świadków, no i z tego postępowania miałem sporządzić odpowiednie sprawozdanie. Z powierzonego mi zadania wywiązałem się chyba zadowolająco, gdyż po oddaniu sprawozdania nie spotkałem się z krytycznymi uwagami ze strony przełożonych (...)”⁶⁾.

Za usterki należy uznać również zapisy znajdujące się na stronie 231 recenzowanej książki, które wprowadzają w błąd czytelnika. W tym miejscu autorzy podają, że pod określonymi sygnaturami „(...) znajdują się następujące informacje dotyczące polskiego jeńca

wojennego o nazwisku (...) i nie podają o jakie informacje chodzi (treści tych informacji).

Reasumując należy stwierdzić, że niewielkie uwagi dostrzeżone w ww. publikacji nie pomniejszają ogólnej, wysokiej wartości recenzowanej pracy. Bez wątpienia jest ona znaczącą pozycją, która uzupełnia naszą wiedzę o tej grupie ludzi morza i realizowanych przez nich zadaniach. Pomimo zauważonych błędów wspomniane opracowanie można polecić czytelnikom zainteresowanym biogramami kapitanów portu w Darłowie. Prezentowane opracowanie pozwoli czytelnikom zapoznać się w stosunkowo szerokim zakresie z problematyką funkcjonowania tego portu w latach 1945-2005, przez pryzmat życiorysów jego kapitanów. Zdaniem niżej podpisanego sytuację tą ułatwia również fakt, iż autorami recenzowanej książki są osoby zajmujące się na co dzień badaniami naukowymi z zakresu problematyki infrastruktury morskiej polskiego Wybrzeża, a zarazem reprezentanci służby mundurowej (SG), którzy służyli bądź służą w formacjach ochraniających również granicę morską Polski w drugiej połowie XX w. i pierwszych dwóch dekadach XXI w.

Ochrony Pogranicza w latach 1960-1991 (zadania, organizacja, personel i jego działalność w ochronie granicy PRL) [w:] Służby wywiadowcze jako element polskiej polityki bezpieczeństwa. Historia i współczesność, red. M. Górka, Wydawnictwo Adam Marszałek w Toruniu, Toruń 2016, s. 299-335.

⁶⁾ J. Nikiforow, *W granicznym (...)*, s. 27.

Polsko – skandynawskie stosunki kulturalne, naukowe i polityczne od XVI do XX wieku



Polsko – skandynawskie stosunki kulturalne, naukowe i polityczne od XVI do XX wieku, praca zbiorowa pod redakcją Arnolda Kłoczyńskiego i Gabrieli Majewskiej, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2021, s. 156.

W wydanej z pomocą finansową Prorektora do Spraw Badań Naukowych Uniwersytetu Gdańskiego oraz Dziekana Wydziału Historycznego U.G. książce opublikowano referaty wygłoszone podczas konferencji naukowej, zorganizowanej w Gdańsku w dniu 25 października 2019 roku, wspólnie przez Instytut Polsko – Skandynawski (Polsk – Skandinavisk Forskningsinstitut) w Kopenhadze oraz Instytut Historii Uniwersytetu Gdańskiego. Publikację artykułów poprzedza wstęp napisany przez Arnolda Kłoczyńskiego i Gabrielę Majewską, w którym przedstawiono założenia dotyczące organizowania cyklicznych polsko – skandynawskich spotkań naukowych oraz scharakteryzowano treść sześciu zamieszczonych w książce tekstów.

W pierwszym z nich pt. „Danske studerende ved Det pavelige Seminarium i Braunsberg (Braniewo) efter den lutherske reformation” („Duńscy studium w papieskim Seminarium w Braniewie po reformacji lutherańskiej”) dr Helge Clausen z Biblioteki Uniwersyteckiej w Aarhus omówił mało znane w polskiej historiografii zagadnienie, dotyczące studiów duńskich studentów w dia-

lającej w tym mieście od XVI do XVII wieku uczelni Collegium Hosianum.

Interesujący temat podjęty został przez dr hab. Krystynę Szelągowską profesor Uniwersytetu w Białymstoku w opracowaniu pt. „Polska i jej dzieje w Kronice Królestwa Duńskiego Arilda Huitfeldta”. W swoim dziewięciotomowym dziele Arild Huitfeldt, będący kanclerzem i członkiem Rady Królestwa Danii, scharakteryzował sytuację wewnętrzną w państwie duńskim oraz jego relacje z innymi z innymi krajami, w tym z Polską i jej mieszkańcami.

Dwa kolejne opracowania, opublikowane w książce, dotyczą życia i twórczości znanego duńskiego pisarza i krytyka literackiego George Brandesa, żyjącego w latach 1842 – 1927. W pierwszym z nich dr Michalina Petelska z Uniwersytetu Gdańskiego w tekście napisanym w języku angielskim i zatytułowanym „A Georg Brandes Polish chronology and his Polish friends” (Polskie kalendarium George Brandesa i jego polscy przyjaciele), odtworzyła podróż G. Brandesa do Warszawy w latach 1885, 1886 i 1887 oraz do Krakowa i Lwowa w 1898 roku. W omawianym opracowaniu Autorka wspomina także o zaproszeniach dla Duńczyka, które nie zostały przez niego zrealizowane. Notatki G. Brandesa z podróży do przyjaciół na ziemiach polskich pod zaborami zawierają wiele informacji na temat sytuacji Polaków w Galicji i Prusach.

Z kolei dr hab. Sylwia Schab z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza a Poznaniu w artykule pt. „Georg Brandes a literatura duńska w Polsce” próbuje odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu działalność G. Brandesa wpłynęła na recepcję literatury duńskiej, także skandynawskiej na ziemiach polskich pod zaborami? Rozważania, dotyczące recepcji literatury skandynawskiej wśród społeczeństwa polskiego zostały oparte na danych z przekładów, zestawionych z czynnikami społeczno – kulturowymi.

Pewne nowe ustalenia dla poznania losów polskiej diaspory w Danii znaleźć można w artykule prof. Bolesława Hajduka z Instytutu Polsko – Skandynawskiego w Kopenhadze. W artykule pt. „Polskie wychodźstwo w Danii i jego wkład w podtrzymanie świadomości narodowej, postaw patriotycznych, wiary oraz idei Polski suwerennej wśród młodego pokolenia Polek i Polaków na emigracji” w szerokim ujęciu chronologicznym, od 1892 roku do 1989 roku, przedstawił przekształcenia zachodzące w świadomości i postawach polskich emigrantów w Królestwie Danii. W podsumowaniu stwierdził, że generalnie nie udało się uchronić większości młodego pokolenia Polek i Polaków przed asymilacją. Podejmowane jednak przez wychodźstwo na niwie narodowej działania znacząco wpływały na spowolnienie, a nawet częściowe zatrzymanie procesów asymilacyjnych wśród młodego pokolenia emigrantów.

Ostatni z materiałów pt. „Strzeмиński, Kobro, Stażewski. Wystawy polskich artystów w Danii i Norwegii w 1985 i 1986 roku”, napisany przez dr. Jordana Siemianowskiego z Uniwersytetu Szczecińskiego, zawiera charakterystykę polsko – duńskich i polsko norweskich kontaktów w dziedzinie kultury w wybranych latach po drugiej wojnie światowej. Podstawą źródłową artykułu są niewykorzystane dotąd materiały, przechowywane w Archiwum Państwowym w Łodzi, które pozwolą na przygotowanie w przyszłości większego opracowania na temat polsko – skandynawskich stosunków kulturalnych w latach 1945 – 1989.

W sumie omawiana publikacja stanowi interesujący przyczynek do lepszego poznania wzajemnych relacji pomiędzy Polską i Skandynawią.

MAREK GRZYBOWSKI

Zarządzanie modernizacją floty. „Inżynieria zarządzania programami modernizacyjnymi w siłach morskich”



Bohdan Pac, „Inżynieria zarządzania programami modernizacyjnymi w siłach morskich”, wydawca CeDeWu, Wydanie I, Warszawa 2021, stron 280.

W czasie obrad XII Konwentu Morskiego premier Mateusz Morawiecki powiedział, że obecnie rosną i również w przyszłości rosnąć będą inwestycje w politykę obronną, w tym Marynarkę Wojenną.

Realizowany jest program budowy trzech niszczycieli min, zaawansowane są prace budowy fregat wielozadaniowych dla Marynarki Wojennej RP. Program pod kryptonimem Miecznik będzie wykonywany przez Stocznę Wojenną w Gdyni we współpracy z Grupą „Remontowa” oraz partnerami zagranicznymi. Zakończono eksploatację okrętów podwodnych typu Kobben, a przeszło 35-letni ORP Orzeł nie spełnia warunków oczekiwanych przed jednostkami podwodnymi.

3 NOWE KORMORANY II I MIECZNIKI

26 czerwca 2022 r. na terenie Portu Wojennego w Świnoujściu, z udziałem Ministra Obrony Narodowej, została podpisana umowa na dostawę kolejnych trzech niszczycieli min typu KORMORAN II dla Marynarki Wojennej RP. Stronami umowy są Skarb Państwa – Agencja Uzbrojenia oraz Konsorcjum w składzie: Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. wraz z PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. oraz Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A.

Przedmiotem umowy jest pozyskanie trzech kolejnych nowoczesnych niszczycieli min projektu 258 (typ KORMORAN II) wraz z pakietami wsparcia logistycznego, które wraz z prototypowym okrętem serii ORP KORMORAN oraz seryjnymi jednostkami ORP MEWA i ORP ALBATROS będą wchodziły w skład systemu obrony przeciwinowowej Marynarki Wojennej RP.

Ale czy tylko budowa nowych okrętów zapewni nam obronę morską państwa. Wszak Polska posiada długą linię brzegową z dużymi i małymi portami i znaczną morską strefę ekonomiczną, na której akwenach powstaną niedługo instalacje farm wiatrowych.

Dziś w sąsiedztwie Polski trwa gorąca wojna. Atak Rosji na Ukrainę mimo lokalnego charakteru ma wymiar globalny. Poprzedzony został przez próby przenikania przez polską granicę lądową z Białorusią. Służby graniczne musiały zostać wsparte przez policję i wojska lądowe.

Czy budując naszą morską obronę jesteśmy gotowi do uszczelnienia granicy morskiej i wybrzeża? Czy czekają nas takie zagrożenia jak w Kanale La Manche? Czy bezpieczeństwo wybrzeża, szlaków komunikacyjnych, dużych i małych portów i instalacji w polskiej strefie gospodarczej i na wybrzeżu zapewniają nam nasze siły morskie?

MORSKA OBRONA – STRONY MOCNE I SŁABE

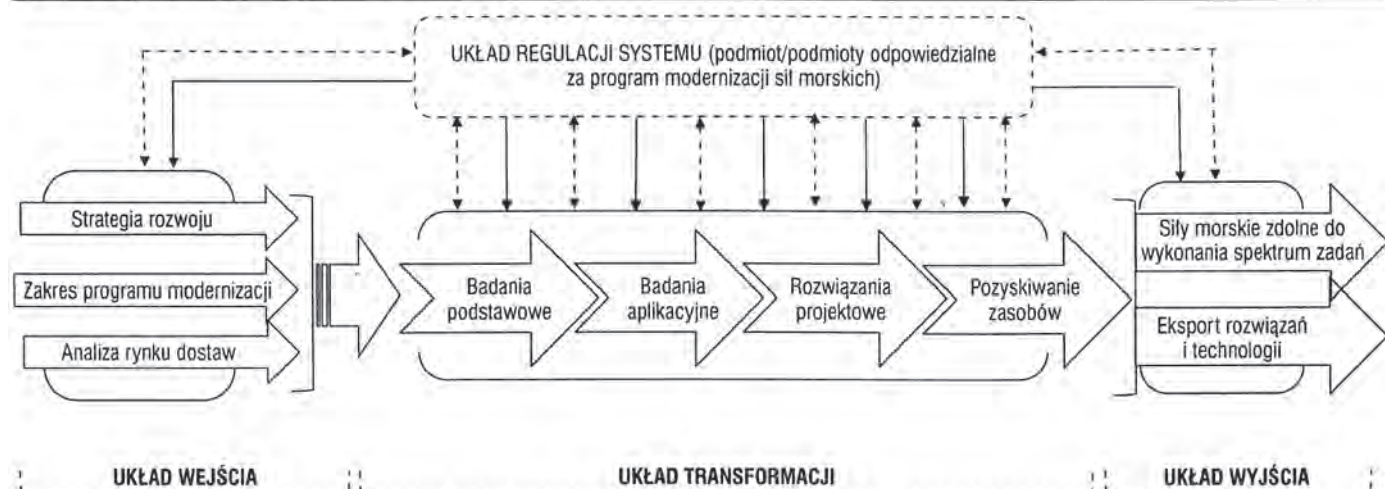
Dr Bohdan Pac w książce „Inżynieria zarządzania programami modernizacyjnymi w siłach morskich” zwraca uwagę na wiele słabych stron organizacji naszej morskiej obrony, a wśród nich wyróżnia działania nawodnych sił uderzeniowych i okrętów podwodnych (a faktycznie jednego) oraz lotnictwa morskiego. Do słabych stron Pac zaliczył również obronę przeciwlotniczą i przeciwrakietową i obronę przeciwdywersyjną.

Słabym elementem morskiej obrony jest również zdaniem autora wyposażenie w pływające jednostki logistyczne. Wśród atutów (mocnych stron) naszych sił morskich dr Pac wymienia działania sił wojny minowej i artylerii rakietowej. Pozytywnie ocenia prowadzenie rozpoznania i WRE oraz możliwości działania HNS. Do mocnych stron zaliczono również dobrą wojskową i cywilną infrastrukturę portową i lotniczą.

W związku z tym nasuwa się pytanie, czy rozłożone na lata dwa programy budowy okrętów bojowych zapewnią wyeliminowanie luk w naszej morskiej obronie? Już dzisiaj wiemy, że „marginalizacja danego komponentu, prowadzi w dłuższej perspektywie czasowej do jego degradacji technicznej, a co za tym idzie wpływa ujemnie na poziom posiadanych kadr pod względem intelektualnym i merytorycznym. Efektem końcowym jest bezużyteczność



Rysunek 7.3. System zarządzania programem modernizacji



Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem: P. Soroka + zespół, *Propozycja Polskiego Lobby Przemysłowego. Urząd ds. Uzbrojenia, Nauki i Technologii Obronnych*, [w:] P. Soroka (red.), *Materiały programowe i informacyjne, opinie i stanowiska z 2016 i początku 2017 roku*, Polskie Lobby Przemysłowe, Wydawnictwo SIM, Warszawa 2017.

tego komponentu zarówno w działaniach systematycznych, jak i we wszelkiego rodzaju operacjach” – zauważa dr Pac.

MODERNIZACJA FLOTY – 7 PROGRAMÓW +2

Proces modernizacji naszej floty wojennej już się rozpoczął ale jest zbyt ubogi, by wzmocnić silne strony obrony morskiej i zniwelować strony słabe. Kompletna obrona morska wymaga podjęcia siedmiu programów podstawowych i dwóch programów uzupełniających. Jeśli chcemy zapewnić obronę morską kraju i wykonywać zadania w ramach sił NATO powinniśmy na wyposażeniu mieć okręty: wielozadaniowe, wojny minowej, rozpoznawcze, podwodne oraz zabezpieczenia logistycznego – wymienia Pac. Ale to nie wszystko.

Kompleksowa obrona morska wymaga zwiększenia rażenia Morskiej Jednostki Rakietowej poprzez pozyskanie środków rozpoznania i naprowadzania umożliwiających rażenie w promieniu zasięgu nominalnego. Konieczne jest rozszerzenia systemu bazowania sił morskich, ze względu na sąsiedztwo portów Trójmiasta z Obwodem Kaliningradzkim. Zbudować trzeba system morskiej ochrony antyterrorystycznej, w tym podwodnej ochrony antyterrorystycznej.

Niezbędny jest również system zabezpieczenia morskiej infrastruktury krytycznej. System ten odnosi się do programu „Ostryga”, które obejmuje zbieranie informacji o sytuacji w portach i na reдах w oparciu o takie środki techniczne jak: sonary, kamery termowizyjne i telewizyjne, czujniki wykrywające ruch i dźwięki. Do działań dozorowanych mogą być wykorzystywane pływające jednostki bezzałogowe i drony.

„System powinien być zorientowany na ochronę nie tylko portów ale całego wybrzeża i wód terytorialnych” podkreśla dr Pac. W kontekście prób i realnego przenikania nieuzbrojonych grup osób przez granicę z Białorusią to stwierdzenie nabiera nowego znaczenia i wymiaru. Z tym układem powinien być powiązany system obrony antyterrorystycznej.

ROZWÓJ ZAPLECZA FLOTY

Dr Bohdan Pac proponuje kompletny projekt programu modernizacji technicznej sił morskich. Ale żeby go zrealizować, nie można pominąć działania w obszarze przemysłów morskich. Na konferencjach Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego i Komisji Nauk Kosmicznych Oddziału Gdańskiego PAN uczest-

nicy wielokrotnie zwracali uwagę na konieczność wdrażania innowacyjnych technologii w portach dużych i małych oraz stoczniach i ich zapleczu.

Dr Pac podkreśla, że „poza obszarem stricte militarnym istotny zakres działań dotyczy sfery technologicznej i ekonomicznej”, a w tym realizacji inwestycji publicznych i prywatnych w przemyśle obronnym i stoczniovym. Chodzi o to, by sektory te były zdolne do produkcji dla sił morskich naszego państwa.

Istotną sprawą jest oparcie naszej produkcji obronnej na rodzimych dostawcach. Sprzyjać temu mogą alianse strategiczne między sektorem publicznym i prywatnym. Na ten postulat po części odpowiadają programy modernizacyjne Stoczni Wojennej, które prezentował Paweł Lulewicz, prezes PGZ Stoczni Wojennej w czasie omawiania przygotowań stoczni do udziału w konsorcjum PGZ-Miecznik. Program Miecznik jest realizowany w formie pracy rozwojowej. Podpisana umowa określiła, że projekt będzie realizowany w latach 2021–2034.

HUBY I KONSORCJA

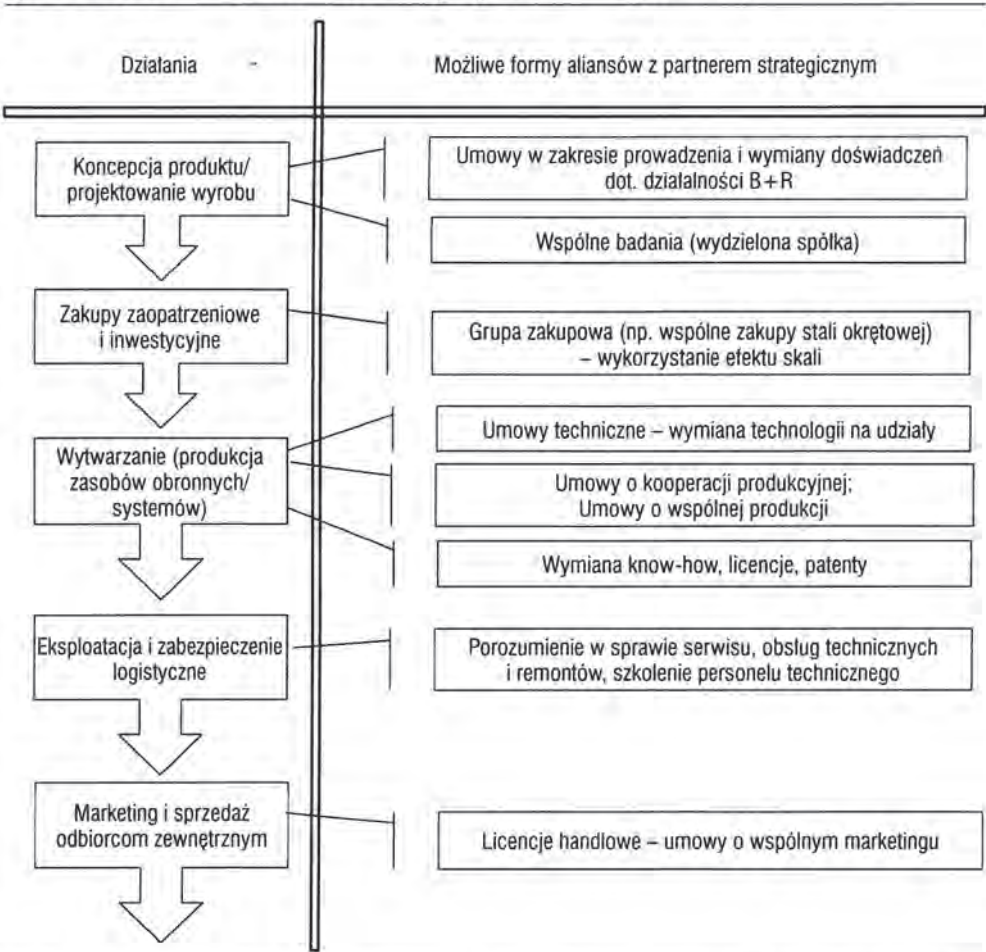
Bałtycki Klastr Morski i Kosmiczny konstruuje takie rozwiązania poprzez tworzenie HUBów skupiających polskie firmy, instytuty i wydziały pomorskich uczelni o wysokich kompetencjach i potencjale innowacyjności. Dr Pac idzie dalej, bo sugeruje również tworzenie aliansów strategicznych z partnerami zagranicznymi. Jego zdaniem „ma to na celu rozwijanie własnych kompetencji produkcyjnych oraz zwiększenia zdolności absorpcji offsetu”.

Pac proponuje bardzo ciekawy zestaw zastosowania form aliansów strategicznych w modernizacji technicznej. A na zakończenie czytelnik otrzymuje kompleksowy proces modernizacji sił morski podzielony na etapy: analiza strategiczna, konstrukcja programu, analiza rynku dostawców, aż po nabywanie i utrzymanie zasobów obronnych.

Na wybrzeżu, w portach dużych i małych oraz polskiej strefie ekonomicznej planuje się wiele inwestycji o strategicznym znaczeniu dla państwa, w tym zbiorniki, terminale przeładunkowe ładunków niebezpiecznych, instalacje energetyczne.

Treści zawarte w „Inżynierii...” mogą być przydatne nie tylko na szczeblu strategicznym. Warto, by choćby schematy przejrzyli również decydenci na niższych szczeblach, nawet gminnych. Trzeba zwrócić uwagę na zagadnienia, które w codziennym życiu nam umykają.

Rysunek 7.4. Zastosowanie form aliansów strategicznych w modernizacji technicznej



Źródło: opracowanie własne na podstawie: I. Łącka, *Alianse strategiczne. Szansa na rozwój polskich przedsiębiorstw*, Akademia Rolnicza w Szczecinie, Szczecin 2001.



Okazać się bowiem może, że w sytuacjach ekstremalnych nie będziemy mieli sił i środków, by zabezpieczyć plażę na Stogach, czy mały, a nawet duży port, magazyny z substancjami chemicznymi, zbiorniki napełnione gazem, ropą czy innymi środkami niebezpiecznymi. A jak będziemy chronili instalacje na wodach

terytorialnych? Czy cały ten zróżnicowany układ ochroni się sam? Odpowiedź na szereg pytań znajdzie czytelnik w książce dr. Bohdana Paca. Niestety nie na wszystkie.

INFORMACJE O AUTORZE

Dr Bohdan Pac (kmdr rezerwy), po ukończeniu Akademii Marynarki Wojennej i kilku latach służby na okrętach w latach 2002-2005 był starszym oficerem w Oddziale Transportu i Ruchu Wojsk w Joint Force Command Brunssum oraz uczestnikiem ISAF w Afganistanie. W czasie służby ukończył również Centre d’Instruction Navale/GEM w Tulonie. W latach 2007-2010 służył jako starszy oficer w Zarządzie Planowania Operacyjnego Sztabu Generalnego. Był wykładowcą w Akademii Marynarki Wojennej. Jest pracownikiem Bałtyckiego Ośrodka Logistyki Stosowanej w Wyższej Szkole Bankowej.

Skany z książki: Dr Bohdan Pac: „Inżynieria zarządzania programami modernizacyjnymi w siłach morskich”, wydawca CeDeWu, Wydanie I, Warszawa 2021, stron 280.

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.

