

Daniel Duda

**DYREKTORZY
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
OKRESU MIĘDZYWOJENNEGO**

CZ. VIII

**Przyczynek do dziejów
polskiej administracji morskiej**

Gdynia 2020

**JÓZEF POZNAŃSKI PIERWSZY DYREKTOR URZĘDU
MORSKIEGO PRZYCZYNEK DO DZIEJÓW POLSKIEJ
ADMINISTRACJI MORSKIEJ. AM GDYNIA 2015. CZ. 1.
WYDANIE IV. REDAKCJA I KOREKTA: DANIEL DUDA
STANISŁAW ŁĘGOWSKI CZ. 2
REDAKCJA I KOREKTA: MAGDALENA BORZYSZKOWSKA**

**SKŁAD KOMPUTEROWY: JOLANTA BIAŁOUS
ZDJĘCIA NA OKŁADCE: ZE ZBIORÓW DANIELA DUDY
MEDAL NA CZWARTEJ STRONIE OKŁADKI: PROJEKT DANIEL DUDA,
EMITENT – POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE**



WYDAWCA: URZĄD MORSKI W GDYNI

Słowo wstępne

Z szacunkiem i radością oddajemy niniejszą publikację w Twoje ręce. Wyjątkową okazją do tego jest przypadający w 2020 roku dostojny Jubileusz 100-lecia utworzenia Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie, którego dumnym spadkobiercą jest Urząd Morski w Gdyni.

Dyrektorzy naszego Urzędu, pełniący swoje obowiązki w okresie międzywojennym – Józef Poznański i Stanisław Łęgowski, są dla nas bohaterami, jednymi z budowniczych wolnej, niepodległej i morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Czas, w którym im przyszło zarządzać polskim wybrzeżem, tworzyć struktury organizacyjne, niezbędne do rozwoju i funkcjonowania floty handlowej, był niezwykle trudny, wymagający najwyższych kompetencji i wizjonerstwa. Był to zarazem czas barwny i ciekawy, niefortunnie przerwany brutalnością działań wojennych...

Pamiętając o historii, tworzymy przyszłość. W naszych dzisiejszych działaniach, obfitujących w niemiernie ambitne wyzwania, mamy w świadomości dokonania poprzedników. Czerpiemy z ich doświadczenia i kontynuujemy pracę dla gospodarki morskiej. Tak jak przed wybuchem II Wojny Światowej, tak i dzisiaj, realizujemy ogromne inwestycje infrastrukturalne, przede wszystkim mające zapewnić lepszą dostępność i bezpieczeństwo portów, znajdujących się na naszym wybrzeżu. Nieustannie dbamy o bezpieczeństwo życia i pracy na morzu, a także ochronę brzegu i infrastruktury nadmorskiej. Intensywność oraz zakres naszych działań nasuwa porównanie do tzw. gdyńskiego tempa, określenia ukutego za czasów bohaterów tej książki. W chwili obecnej, pracownicy Urzędu Morskiego w Gdyni realizują projekty warte ponad 3 miliardy złotych – budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, modernizacja falochronów, nabrzeży i torów wodnych w portach Gdyni i Gdańsk, ochrona przeciwpowodziowa miejscowości nadmorskich, realizacja planu ochrony brzegów i szereg innych, niemiernie ważnych. Zbudowaliśmy państwowy system łączności w niebezpieczeństwie GMDSS PL, tworzymy plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów

morskich, co roku wydajemy kilkadziesiąt tysięcy dokumentów marynarskich, prowadzimy inspekcje polskich i zagranicznych statków, czuwamy nad bezpieczeństwem żeglugi i środowiska morskiego. Aktywnie działamy także na arenie międzynarodowej, na forum IMO, EMSA, IALAL, HELCOM oraz IHMA.

Mając w perspektywie ambitne plany rozbudowy dwóch portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, realizując budowę kanału przez Mierzeję Wiślaną, wdrażając zmiany wynikające z rozwoju techniki i technologii, (przywiązując przy tym wszystkim szczególną wagę do aspektów środowiskowych), czujemy dużą odpowiedzialność ale i wyjątkowość tego, co dzisiaj wynika z zadań administracji morskiej. Zadań, które choć mocno rozszerzone i wymagające ciągłego doskonalenia, fachowości i ogromnego zaangażowania, mają służyć dobru i bezpieczeństwu marynarza, rozwojowi gospodarki morskiej i ochronie naszego pięknego wybrzeża.

Wszystkim byłym i obecnym Pracownikom Urzędu Morskiego w Gdyni składam serdeczne podziękowania za wysiłek, trud i poświęcenie przy wykonywaniu codziennych obowiązków.

Dyrekcja i cała załogowa Urzędu, rozsiana wzdłuż naszego wybrzeża z dużą odpowiedzialnością stara się kontynuować dzieło naszych poprzedników. Portret Eugeniusza Kwiatkowskiego, tak jak za czasów Józefa Poznańskiego, nadal wisi w reprezentacyjnym miejscu naszego Urzędu...

kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

Cz.1. Józef Poznański

Józef Poznański urodził się 24 listopada 1878 roku w Odessie¹. Jego ojciec, Włodzimierz Tytus Józef, był synem Benedykta i Herminii, z domu Łepkowskiej. Włodzimierz Tytus Józef Poznański, z zawodu inżynier budowlany, posiadał własne przedsiębiorstwo. Prowadził liczne roboty w porcie odeskim i Teresopolu. Matka, Florentyna, córka Piotra Witanowskiego i Leokadii z Ostromeckich, pochodziła z wołyńskiej, ziemiańskiej rodziny. Zmarła w 1880 roku, gdy Józef Poznański miał zaledwie dwa lata.

Młody człowiek rozpoczął swoją edukację w odeskim gimnazjum klasycznym². Był uczniem zdolnym; szczególnie interesowały go geografia, historia, łacina i greka. W klasie, w której pobierał naukę, było jeszcze dwóch Polaków. Na rok przed maturą został wraz z nimi relegowany z gimnazjum na skutek incydentu, który miał miejsce podczas wykładów z historii. Z wywodami nauczyciela na temat postaci Iwana Groźnego nie zgodził się jeden z Polaków – Henryk Kliszewicz (znany w okresie międzywojennym inżynier i naczelnik wydziału w Ministerstwie Komunikacji). On to właśnie opowiedział, jak Iwan Groźny musiał złożyć hołd na klęczkach polskiemu królowi Stefanowi Batoremu. Pozostali gimnazjaliści polskiego pochodzenia: Józef Poznański i Tadeusz Kozłowski (długoletni dyrektor tramwajów warszawskich w okresie międzywojennym) poparli wywody Kliszewicza. Dyrektor i Rada Pedagogiczna uznali zachowanie się Polaków, poddanych cara, za niedopuszczalne i usunęli ich

¹ Życiorys Józefa Poznańskiego z 28 sierpnia 1948 roku (kopia w posiadaniu autora, kolejną kopię autor przekazał do Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku). Jan K. Sawicki (*Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, tom II, Gdynia 1996) podaje, że Poznański urodził się w Odessie, jako syn Włodzimierza Tytusa i Florentyny z Witanowskich.

² *Wanda i Józef Poznańscy*, wspomnienia spisane przez Gabrielę i Karola Poznańskich, Gdańsk, sierpień 1965 (w posiadaniu autora).

z gimnazjum. Wówczas młody Poznański udaje się wraz z ojcem do Warszawy, gdzie w II Gimnazjum Realnym przy Placu Trzech Krzyży podejmuje przerwana naukę. Mankamentem owej szkoły było to, że jej ukończenie nie uprawniało do podjęcia studiów wyższych. W roku 1899, po ukończeniu wspomnianego gimnazjum, Poznański wraca więc do Odessy i z dwuletnim opóźnieniem zdaje maturę jako eksternista w gimnazjum, z którego uprzednio został relegowany. To otwiera mu drogę na studia wyższe. Młody człowiek decyduje się na podjęcie studiów prawniczych na Uniwersytecie w Odessie. Specjalizuje się w prawie morskim, ale również nie stroni od takich zagadnień, jak nawigacja, historia odkryć lądów i mórz. Wiele czasu spędza w klubie żeglarskim, by w ten sposób poznać bliżej morze, które było jego pasją (sytuacja rodzinna zadecydowała o podjęciu studiów prawniczych zamiast nauki w szkole morskiej).

W roku 1903 Józef Poznański ukończył studia prawnicze i podjął pracę w charakterze aplikanta w Sądzie Okręgowym w Odessie. Zajęcie to nie dawało mu jednak satysfakcji. Jak podaje w swoich pamiętnikach syn Józefa Poznańskiego, Karol, przyjaciel Józefa – bratanek wiceadmirała Zinowieja Roździewieńskiego, wówczas naczelnego dowódcy rosyjskiej Floty Bałtyckiej – wyjednuje u stryja decyzję przyjęcia Józefa Poznańskiego do Korpusu Morskiego³. Warunki wstąpienia do tej ekskluzywnej uczelni były surowe. Należały do nich: pochodzenie szlacheckie, matura, bardzo dobre świadectwo zdrowia oraz wiek do 19 lat. Ten ostatni wymóg nie mógł być spełniony; Poznański miał już bowiem 25 lat. Zdobycie dokumentu „szlacheckiego” też nie było łatwe. W tym celu ambitny młodzieniec udał się do stryja, Augusta Poznańskiego, który gospodarował w swoim majątku w Krasieńwie na Wołyniu i który wraz z ojcem Poznańskiego walczył w powstaniu styczniowym, w oddziale mjr S. Zielińskiego.

Po wielu staraniach Józef Poznański uzyskał dokument stwierdzający, że protoplastą rodziny jest Aleksander:

³ Tamże.

„Aleksander Poznański w 1699 roku przez Jego Królewską mość Króla Polskiego Augusta Wturego [sic!] utwierdzony krzemienieckim stolnikiem, 11 października w mieście Łucku zatwierdzony i tegoż roku 4 listopada w Łucku w akta wniesiono jako dziedzica wsi Okarsk”⁴.

Droga do Morskiego Korpusu została dla Józefa Poznańskiego otwarta. W trakcie skróconego przeszkolenia w Petersburgu uczestniczył w rejsie dookoła świata; zwiedził porty niemieckie, belgijskie, angielskie, francuskie, hiszpańskie, tureckie, algierskie, brazylijskie, północnoamerykańskie. Odwiedził również Gdańsk, gdzie z wielkim wzruszeniem oglądał polskie pamiątki, był w oliwskiej katedrze (od 25.XII.1925r.), zetknął się też z mową kaszubską.

Po powrocie z rejsu do Petersburga w 1905 roku zdał końcowe egzaminy i otrzymał awans na miczmana (podporucznik marynarki). We wrześniu 1906 roku przeszedł do rezerwy i rozpoczął praktykę adwokacką, otwierając własną kancelarię. Podejmował się głównie prowadzenia spraw związanych z wypadkami morskimi oraz spraw cywilnych obywateli polskich. W marcu 1911 roku Sąd Apelacyjny w Petersburgu przyznał mu uprawnienia adwokata przysięgłego. Od tego momentu mógł występować w sprawach toczących się przed Sądem Najwyższym. Tę obiecująco rozwijającą się karierę przerwał wybuch I wojny światowej. Poznański został zmobilizowany, otrzymując przydział na trałowce⁵. W czerwcu 1915 roku przeniesiono go ze stacjonujących w Kronsztadzie trawlerów do Morskiego Sztabu Generalnego w Petersburgu, gdzie powierzono mu funkcję osobistego adiutanta szefa sztabu, admirała Ruskina. Mianowany został również porucznikiem marynarki. W marcu 1916 roku został naczelnikiem wydziału w Morskim Sztabie Generalnym, co wiązało się z przeprowadzaniem wizytacji okrętów pływających na Bałtyku, Morzu Czarnym i Morzu Barentsa. Wówczas po raz pierwszy miał okazję zetknąć się z kontradmirałem Kazimierzem Porębskim, komandorem Witoldem Panasewiczem, (któremu powierzono

⁴ Tamże.

⁵ Tamże.

w roku 1920 funkcję pierwszego komendanta portu wojennego w Pucku), z Adamem Mohuczym, Włodzimierzem Steyerem i innymi.

W roku 1917 skierowano Józefa Poznańskiego do Murmańska z jednoczesnym awansem na stopień kapitana marynarki i powierzeniem funkcji dowódcy odbioru alianckich dostaw wojennych broni, amunicji i zaopatrzenia, które to dostawy przewożono następnie z Murmańska do Rovaniemi w Finlandii saniami o psich zaprzęgach.

Po zwycięstwie bolszewików Józef Poznański nadal służył w marynarce rosyjskiej. Jest świadkiem wielu wypadków masowych aresztowań, licznych rozstrzeliwań. W lutym 1918 roku występuje do władz z wnioskiem o zwolnienie go ze służby oraz o zezwolenie na repatriację do Polski. Jak podaje, dowództwo floty czerwonej rozpatrzyło podanie pozytywnie i już w kwietniu 1918 roku, wraz z żoną Wandą i dwojgiem dzieci, wyjechał do Odessy. Podróż z Petersburga do Odessy trwała dwa tygodnie i odbywała się w okropnych warunkach sanitarnych oraz aprowizacyjnych. W końcu 1919 roku bohater tej opowieści wypływa wraz z rodziną z odeskiego portu na pokładzie francuskiego statku do rumuńskiego portu Konstanca. Po wyokrętowaniu udaje się pociągiem przez Węgry i Czechosłowację do Wiednia, by stamtąd via Kraków podążyć do Warszawy.

Jak podaje w pamiętnikach, do stolicy dotarł wczesnym rankiem 3 maja 1919 roku, w dniu, w którym po raz pierwszy w odrodzonej Polsce obchodzono uroczyste rocznicę Konstytucji 3 Maja. Tam właśnie spotkał się z kolegami z zaboru rosyjskiego, którzy już w polskich mundurach, w tym i marynarskich, uczestniczyli w rocznicowych obchodach. Dowiedział się wówczas o poczynaniach kontradmirała Kazimierza Porębskiego. Zainteresowany tą działalnością odwiedza Departament ds. Morskich – MSW, gdzie K. Porębski przyjmuje go z otwartymi ramionami⁶. Spotyka tam również kapitana mar. woj. Adama Mohuczego, młodszego kolegę ze służby w marynarce rosyjskiej, który udziela

⁶ D. Duda, *Urząd Morski – lata 1920–1932 (przyczynek)*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej, Gdynia 1993.

mu wyczerpujących informacji dotyczących zagadnień, którymi zajmuje się departament:

- istnieje flota wiślana rzeczna, port wojenny w Modlinie, powołano 3 września 1919 roku Szkołę Specjalistów Morskich w Kazuniu koło Modlina;
- w Gdańsku działa przedstawiciel Departamentu ds. Morskich, generał Michał Borowski (zweryfikowany 27 marca 1919 roku jako generał podporucznik marynarki), którego zadanie polega na przejmowaniu między innymi ładunków w ramach amerykańskiej pomocy żywnościowej dla Polski;
- w departamencie zatrudnionych jest około 70 pracowników, głównie oficerów floty rosyjskiej, są osoby z marynarki niemieckiej, kapitan Józef Unrug z floty austriackiej, Czesław Karol Nikodem Petelenz (zweryfikowany w dniu 20 stycznia 1921 roku jako pułkownik marynarki) i Hugon Pistel (z dniem 11 maja 1921 roku zweryfikowany jako komandor porucznik);
- w departamencie zatrudnieni są pracownicy cywilni, między innymi inżynier Stanisław Łęgowski⁷ i inżynier Tadeusz Wenda.

Admirał Kazimierz Porębski już w pierwszej rozmowie z Józefem Poznańskim oznajmił, że w przyszłości powierzy mu stanowisko szefa polskiej administracji morskiej. Poleciał Poznańskiemu zająć się wszelkimi sprawami związanymi z tworzeniem regulaminów służbowych, przygotowywaniem nowych przepisów prawnych. Według Poznańskiego rosyjskie przepisy i regulaminy w warunkach polskich okazały się całkowicie nieprzydatne. W tej sytuacji, za zgodą Porębskiego, sprowadzono różne kodeksy morskie, regulaminy i przepisy dotyczące zagadnień morskich takich państw jak Francja, Niemcy i Wielka Brytania. Dokumenty te wykorzystywano do tworzenia podstaw polskiego prawodawstwa morskiego. Była to żmudna i trudna praca. Wiele określeń nie miało tłumaczeń w dostępnych słownikach i należało ciągle

⁷ R. Mielczarek, *Pierwsze Pokolenie (13). Łęgowski Stanisław Walenty (1887–1939); inżynier budowy okrętów, naczelnik Wydziału Portowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni*, „Morze”, 1979, nr 1.

spolszczać terminy. Ale jak wspomina syn Poznańskiego, większość z przyjętych wówczas nazw została potem wprowadzona do polskiego słownictwa marynarskiego.

Wobec zwiększających się zadań związanych z przepisami prawnymi powołano Wydział Prawny, na którego czele 31 lipca 1919 roku kontradmirał Kazimierz Porębski postawił kapitana mar. woj. Józefa Poznańskiego. Jak wspomina Poznański, jesienią 1919 roku jego działalność jako naczelnika Wydziału Prawnego zaczyna stawać się marginesowa. Porębski wydaje mu szereg poleceń dotyczących przygotowania przyszłej działalności morskiej na wybrzeżu, które w wyniku traktatu wersalskiego Polska ma otrzymać.

Józef Poznański należał do uczestników podniosłego wydarzenia związanego z zaślubinami Polski z morzem. Wspomina, że uroczystości rozpoczęły się 10 lutego 1920 roku w puckiej farze, gdzie patriotyczne kazanie wygłosił proboszcz Dywizji Pomorskiej ksiądz kapitan Józef Wrycza, płomienny patriota, bojownik o polskość Kaszub. Doskonale prezentowali się „błękitni” żołnierze z armii Hallera oraz marynarze Pierwszego Batalionu Morskiego. Wśród dostojników byli: minister spraw wewnętrznych Stanisław Wojciechowski (od 16 stycznia 1919 roku do 9 czerwca 1920 roku, późniejszy prezydent RP), generał broni Józef Haller (Józef Władysław Haller de Hallenburg), wojewoda pomorski doktor Stefan Łaszewski, szef Departamentu ds. Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych kontradmirał Kazimierz Porębski, Komisarz Generalny RP w Gdańsku doktor Maciej Biesiadecki (powołany przez premiera Ignacego Paderewskiego 8 lutego 1920 roku, pełnił tę funkcję do 5 lipca 1921 roku), prawnuk Józefa Wybickiego starosta Józef Wybicki, który – jak wspomina w swoich pamiętnikach gen. Józef Haller – wręczył mu „dwa platynowe pierścienie dla zaślubin Rzeczypospolitej Polskiej z Bałtykiem”⁸. W zaślubinach brała udział liczna – bowiem 20-osobowa delegacja Sejmu RP, delegacja z Gdańska, dyplomaci zagraniczni: kpt. Harwey, szef misji brytyjskiej, kpt. Abele, attaché wojenny morski USA, Francji, płk. Allegrini i komisarz Ligi Narodów Reginald Tower.

⁸ Cytat za: D. Duda, *Powrót Polski na Bałtyk*, Puck 1995, s. 17–18.

Nastąpiło wbicie słupa z napisem: „Roku Pańskiego 1920, dnia 10 lutego, na wieczną rzecz pamiątkę odzyskania morza polskiego”, a następnie wrzucenie przez generała Józefa Hallera platynowego pierścienia do Zatoki Puckiej. Zgromadzeni ludzie mieli łzy w oczach. Po uroczystości K. Porębski wydał decyzję:

- port rybacki w Pucku zostaje portem wojennym, a jego dowódcą mianuje się komandora Witolda Panasewicza;
- inżynier Tadeusz Wenda przedłoży projekt lokalizacji portu morskiego, po przeprowadzeniu lustracji brzegu morskiego;
- kapitan Józef Poznański dokona lustracji urządzeń morskich oraz przedłoży projekt organizacji administracji morskiej na wybrzeżu polskim.

Wykonując wspomniane polecenie, kapitan J. Poznański rozpoczął lustrację wybrzeża od Helu, zapoznając się z jego latarnią morską i portem rybackim. Potem kolejno wizytował Jastarnię, wybrzeże helskie zarówno od strony morza, jak i Zatoki Puckiej, latarnię morską w Rozewiu wraz z zabudowaniami gospodarczymi. Wizytacja nie wypadła pomyślnie. Lustrator zastał nieczynną latarnię morską w Jastarni, którą polecił natychmiast uruchomić

z wykorzystaniem w tym celu warsztatów portu wojennego w Pucku i Modlinie. Zażądał również natychmiastowego usunięcia dotychczasowego latarnika w Rozewiu – schorowanego, starego Niemca. Ustalił, że należy przeszkolić 4–5 techników do pracy w latarniach morskich. Podczas omawianego rekonesansu Poznański stwierdził brak ewidencji łodzi rybackich. Zalecił wymianę personelu niemieckiego na polski tylko w tych sytuacjach, gdy Niemcy nie zechcą pracować na rzecz nowych, polskich, władz; szczególnie chodziło w tym wypadku o personel ochrony wybrzeża i lasów. Wskazał również na potrzebę budowy torów kolejowych na Półwyspie Helskim. Stwierdził: „Wzdłuż Zatoki Puckiej od strony stałego lądu i dalej wzdłuż Zatoki Gdańskiej do granicy polsko-niemieckiej przy Kamiennym Potoku poza kilkoma wsiami było pustkowie – poza łodziami rybackimi do zarejestrowania”⁹.

⁹ *Wanda i Józef Poznańscy*, dz.cyt.

Rozkazem ministra spraw wojskowych generała porucznika Józefa Leśniewskiego (minister od 27 lutego 1919 roku do sierpnia 1920 roku, członek Rady Obrony Państwa) z dniem 2 kwietnia 1920 roku został utworzony Urząd Marynarki Handlowej na Wybrzeżu Pomorskim w Wejherowie. Na stanowisko naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej na Wybrzeżu Pomorskim minister spraw wojskowych generał Józef Leśniewski¹⁰ mianował 1 kwietnia 1920 roku kapitana marynarki, Józefa Poznańskiego (zał. 1).

Dzień ten zapisał się na trwałe w dziejach morskich Rzeczypospolitej, mimo iż Urząd Marynarki Handlowej nie miał łatwego startu, zaczynał bowiem swą działalność z dala od morza, od brzegu morskiego, bez portu morskiego i z pustym niezagospodarowanym wybrzeżem, komunikacja z nim, w tym telefoniczna, prawie nie istniała.

Zadaniem Urzędu Marynarki Handlowej była odbudowa małego zaniedbanego portu rybackiego w Helu¹¹, remont portu puckiego, budowa portu w Jastarni, założenie administracji mor-

¹⁰ D. Duda, *Urząd Morski...*, dz.cyt., s. 19.

¹¹ D. Duda, B. Wandtke, *Port Hel (przyczynek do 1000-letniej historii)*, WSM, Gdynia 1993. „Morze” nr 5/1928, gdzie autor ukrywa się pod pseudonimem S-a., podaje, że Polska, przejmując w roku 1920 na podstawie traktatu wersalskiego przyznane jej wybrzeże morskie i gdy dane jej było przystąpienie do organizacji floty u budowy własnego „okna” na świat poprzez budowę gdyńskiego portu, powstała jednocześnie pilna potrzeba prawnego uregulowania zagadnień dotyczących spraw żeglugi oraz zorganizowania morskich władz administracyjnych. Pierwsze takie normy organizacyjne w zakresie żeglugi handlowej stworzył Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 26 kwietnia 1920 roku o utworzeniu „Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu pomorskim” z siedzibą w Wejherowie, podlegającego Ministerstwu Spraw Wojskowych. Zadaniem nowo powołanego Urzędu było spełnianie czynności niektórych byłych urzędów niemieckich. Wątpić należy, czy rozkaz Ministra Spraw Wojskowych mógł być dostateczną podstawą do powołania do życia organu władzy państwowej. Wspomniany akt nie ustalił dokładnej kompetencji urzędu ani jego charakteru, jak również zakresu władzy. Mimo to Urząd Marynarki w Wejherowie do 1928 roku działał i przetrwał bez prawie żadnych zmian, przyjmując na siebie dodatkowe zadania i rezygnując z niektórych, jak problemy rybackie czy też związane z orzecznictwem morskim. Właściwe podstawy organizacyjne dało dopiero Rozporządzenie Prezydenta RP z mocą Ustawy z dnia 22 marca 1928 roku, opublikowane w Dzienniku Ustaw z dnia 26 marca 1928 roku. Podkreślić należy, że ten akt nie czerpie wzorów z ustawodawstwa niemieckiego.

skiej, zorganizowanie hydrografii oraz kapitanatów portów, zarządów technicznych, działów żeglarskich prowadzących wszelkie sprawy związane z rejestracją statków, jednostek rybackich i pomocniczych oraz zajmujących się dochodzeniami i rozstrzygnięciem wszelkich spraw związanych z awariami i wypadkami morskimi, liczne problemy i wszelkie sprawy związane z kwalifikacjami załóg statków, orzecznictwo o wypadkach morskich. Trudnym problemem było rozstrzygnięcie wszelkich spraw kadrowych, dyplomowych, kwalifikacyjnych marynarzy pochodzących z trzech zaborów o różnym przygotowaniu zawodowym, braku pełnych dokumentów, w wielu wypadkach bez lub słabej znajomości języka ojczystego.

Obejmując – jako dyrektor – Urząd Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie, mieście wówczas liczącym około 10 tysięcy ludności, J. Poznański otrzymał również awans na stopień komandora podporucznika marynarki. Przybył już na Wybrzeże w dniu 20 lutego 1920 r., aby na miejscu rozpocząć poszukiwanie odpowiedniego lokalu dla przyszłego urzędu. W koszarach Marynarki Wojennej w Pucku dzięki kmdr. W. Panasewiczowi uzyskał niewielki pokój. Stamtąd po jakimś czasie przeniósł się do Wejherowa. Na Urząd wynajął parter budynku przy ulicy Dworcowej 4, nieopodal stacji kolejowej. Pierwszym jego współpracownikiem był inżynier hydrotechnik Włodzimierz Małyszewicz, absolwent Politechniki Petersburskiej. W rok później dyrektor Poznański podjął starania o wybudowanie własnej siedziby w Gdyni, w tym również dla kapitanatu portu gdyńskiego i puckiego. Dopiero publicznie w roku 1925 dyrektor Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Przemysłu i Handlu Gabriel Chrzanowski potwierdził, że wybrana została lokalizacja miejsca dla urzędu celnego (mieścił się początkowo w Strzebielinie) i marynarki handlowej. Projektantem wybrano znanego architekta poznańskiego Adama Ballestenda, który projektował już między innymi gmach „Żegluga Polskiej” PP w Gdyni. Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich i Budowlanych Jana Brody z Torunia nie bez kłopotów, w tym głównie finansowych, wykonało budynek urzędu i dom mieszkalny dla pracowników Zarządu Budowy Portu.



Fot. 1. Pierwsza siedziba [parter] Urzędu Morskiego w Wejherowie



Fot. 2. Józef Poznański w okresie wejherowskim

Do pierwszych obowiązków dyrektora Poznańskiego należało przygotowanie statutu urzędu, opracowanie preliminarza budżetowego, jak również załatwienie wszelkich spraw kadrowych. Inżynier Włodzimierz Małyszewicz zajął się nadzorem latarni morskiej w Rozewiu, Helu i Jastarni, portem rybackim w Helu, rejestracją łodzi i rybaków, jak również sprawami Półwyspu Helskiego, w tym także stacjami sygnałowymi.

W grudniu 1921 roku wszelkie sprawy związane z marynarką handlową, w tym Urząd Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie, przekazano w gestię ministra przemysłu i handlu. On to, pismem z 1 stycznia 1922 roku, mianował naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej na Wybrzeżu Pomorskim w Wejherowie – Józefa Poznańskiego.

Urzędowi Marynarki Handlowej powierzono czynności urzędu żeglarskiego, pomierzenie statków, jak również rozstrzyganie o wypadkach morskich (w 1925 roku sprawy te zostały przekazane izbom morskim). Był to ostatni akt reorganizacji centralnych organów administracji morskiej w czasie II Rzeczypospolitej.

Początkowo zakres działania Urzędu Marynarki Handlowej był skromny, ograniczał się do tworzenia szeregu dokumentów przyszłościowych i pilnowania tego nieznacznego majątku morskiego, jaki przejeśliśmy. Odnosiło się to przede wszystkim do nadzoru nad czterema latarniami morskimi, kilkoma znakami nawigacyjnymi i – w zasadzie – nad portem rybackim w Helu.

Przełomową datą dla gospodarki morskiej był 1 listopada 1920 roku. Wówczas Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów przyznał 40 milionów ówczesnych marek polskich na rozpoczęcie budowy portu w Gdyni pod nazwą:

„Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków”.

Pod tym określeniem krył się załazek przyszłego portu handlowego. Roboty przy budowie portu gdyńskiego rozpoczęto na wiosnę 1921 roku, budując molo o długości 550 metrów w kierunku wschodnim, z bocznym falochronem długości 170 metrów

w kierunku północnym i przystani długości 150 metrów¹². Była to prosta i tania drewniana konstrukcja na palach, wzmocniona kamiennymi głazami.

Józef Poznański często towarzyszył na konnej furmance inżynierowi Tadeuszowi Wendzie podczas wyszukiwania najlepszej lokalizacji dla portu gdyńskiego. Na polecenie kontradmirała Porębskiego inżynier Wenda zorganizował biuro projektowe bezpośrednio podległe Departamentowi Morskiemu. Urząd Marynarki Handlowej pełnił rolę inwestora tego przedsięwzięcia.

Materiał drzewny sprowadzany był taborem konnym z okolicznych lasów oraz koleją z Borów Tucholskich, kamienie natomiast pozyskiwano z kamieniołomów w Miechucinie. Roboty polegały na wbijaniu pali mola o taniej, prostej konstrukcji, a następnie wrzucaniu kamieni między owe pale. W taki sposób powstały pierwsze odcinki mola gdyńskiego portu.

Wielkie trudności dla dyrektora Józefa Poznańskiego stanowiły sprawy związane z wykupem gruntów pod tereny portowe. Przyczyniła się do tego szalejąca wówczas inflacja. Liczba właścicieli gruntów przeznaczonych pod budowę portu gdyńskiego sięgała kilkuset. Wspomniana sytuacja nie sprzyjała wykupowi

¹² Janusz Stępowski, 10 lutego 1920 roku, „Morze”, 1936, nr 2: „Już rok 1920 i odmowa Gdańska przeładowania amunicji z okrętów francuskich, w chwili najtragiczniejszej dla toczącego się boju o Warszawę, był również motywem do pierwszej myśli o samoodrodzeniu się i samodzielności Państwa morskiego w granicach własnego wybrzeża. Tam gdzie częściowo spróbowano z powodzeniem przeładowywać wtedy amunicję, na głuchym brzegu lichej wioski rybackiej, Gdyni, począł się w następnym, 1921 r., dźwigać port rozległy, planowany na miarę najlepszych chęci, zamiarów i doskonałości technicznego wykonania. Towarzyszy mu wtedy wizja Stefana Żeromskiego: – »Ockniona znowu z tysiącletniego snu wola Chrobrowego króla, spełniona wykonaniem sprawa żywota Jana Henryka Dąbrowskiego, objawia się w tej stronie, ażeby pokazać ułamek potęgi wielkiego plemienia, zabudowując zimną pustkę od strony Gdyni ubogiej i strony martwych pagórków Oksywia (...) Odzywa się równocześnie, gdzieś w niepamięci, w królewskich planach morskich Władysława IV, przenikliwość rady hetmana Koniecpolskiego, który pierwszy wskazał na to miejsce bardzo sposobnej zatoce dla nowej polskiej Genui, dla samodzielnego portu, dla profilu z ceł morskich i naw okrętowych«”.

ziemi, dlatego też w początkowym etapie port budowano na gruntach niewykupionych. Dopiero po 1925 roku, to jest po reformie walutowej, czyli po wprowadzeniu w miejsce marki polskiej nowej waluty – złotego, dokonano wywłaszczenia terenu. Szczególnie skomplikowanie przedstawiała się sprawa terenów oksywskich. Początkowo zastosowano formę czasowej dzierżawy i dopiero około 1937 roku załatwiono tę kwestię pomyślnie, wykupując grunty dla skarbu państwa.

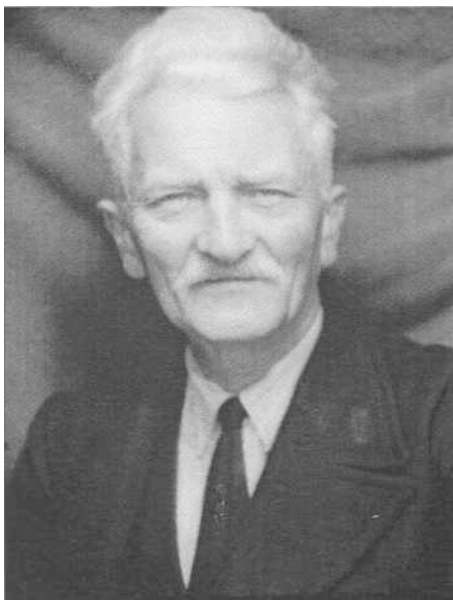
We wrześniu 1922 roku zakończono budowę Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni. Obfitowała ona w szereg niemal dramatycznych momentów. Przede wszystkim środki przeznaczone na budowę Tymczasowego Portu nie wpływały regularnie, nie dysponowano odpowiednią mocą przerobową, wyposażenie techniczne budujących było słabe, brakowało nawet czerpaka. Wybudowanie w tych warunkach mola o długości 150 metrów oraz liczącego 175 metrów falochronu było nie lada wyczynem.

Oficjalne poświęcenie Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków i jego formalne uruchomienie odbyło się 29 kwietnia 1923 roku w obecności ówczesnego prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego oraz załóg okrętów wojennych Anglii, Francji i Estonii.

Pamiętać należy, że w tym okresie wybudowano również linię kolejową Gdynia-Kokoszki z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska oraz linię kolejową Puck-Hel, na co także potrzebne były duże fundusze.

Urząd Morski utworzył w 1922 roku swoje jednostki organizacyjne w Pucku (w lutym) w Helu (3 czerwca) oraz w Gdyni (24 lipca).

Pierwszym kapitanem portu w Gdyni mianowany został kapitan żeglugi wielkiej Stanisław Bonifacy Łabecki (VI.1922–V.1923), a jego zastępcą – kapitan Jan Górski. Do swojej dyspozycji mieli czterech bosmanów, między innymi Józefa Leszczyńskiego (starszy bosman Kapitanatu Portu Gdynia) i zastępcę kapitana portu w Gdyni Ignacego Antoniewicza. Ze względów oszczędnościowych, w roku 1926 placówkę w Pucku zlikwidowano.



Fot. 3. Pierwszy kapitan portu gdyńskiego,
kpt. ż.w. Stanisław Bonifacy Łabęcki (1880 – ok. 1960)

Tymczasowe przepisy służbowe dla dozorców rybołówstwa i bocmanów

Przepisy ogólne

Główna zasada

Urząd Marynarki Handlowej wymaga od funkcjonariuszów bezwzględnej sumiennosci w pełnieniu swych obowiązków. Funkcjonariusze winni zachowywać względem przełożonych dyscyplinę i posłuszeństwo, zaś względem publiczności poprawność i równe traktowanie wszystkich interesantów. Przyjmowanie od osób zainteresowanych podarków we wszelkiej postaci surowo wzbrania się. Bezwzględnie wymagane jest powstrzymanie się od nadmiernego używania alkoholu.

Dozorcy rybołówstwa i bocmani nie mają prawa przyjmować na siebie żadnych obowiązków od osób postronnych. Funkcjonariusze winni nieprzestrzegania przepisów podlegają karom aż do wydalenia ze służby i oddania pod sąd.

Obowiązki dozorczy rybołówstwa:

- § 1. Dozorca pełni policję rybołówa i podlega bezpośrednio Urzędowi Marynarki Handlowej.
- § 2. Dozorca rybołówstwa nosi podczas służby przepisane odznaki urzędowe.
- § 3. Dozorca rybołówstwa winien jest posiadać dokładnie język polski, o ile zaś posiada język niedokładnie, obowiązany jest w krótkim czasie języka się nauczyć.
- § 4. Dozorca rybołówstwa winien dokładnie znać ogólnopolicyjne przepisy dotyczące rybołówstwa zawarte w ustawie o rybołówstwie (Fischereigesetz z roku 1916) i przepisy wykonawcze, jak również przepisy Zatoki Gdańskiej.
- § 5. Dozorca rybołówstwa czuwa nad wypełnieniem przepisów dotyczących rybołówstwa. W razie pogwałcenia przepisów sporządza protokoły i takowe przesyła dla ukarania winnych.
- § 6. Dozorca rybołówstwa pełni swe obowiązki w razie potrzeby i w nocy. W tym ostatnim wypadku towarzyszy mu bocman.
- § 7. Dozorca rybołówstwa pozostaje w ścisłym obcowaniu z rybakami, śledzi ich prace, narzędzia i informuje się o łowach ryb. Dozorca rybołówstwa winien raportować Urzędowi o wszystkich wypadkach i ważniejszych zdarzeniach zaszłych wśród rybaków w jego obwodzie; meldować o potrzebach rybaków, ich prośby, i własne spostrzeżenia o sposobach podniesienia rybołówstwa. Szczególnie zaleca się dozorczy śledzić bacznie za wywozem ze swego obwodu ryb stosując się przy tem do rozporządzeń wydanych w tym względzie przez kompetentne władze aprowizacyjne.
- § 8. Dozorca rybołówstwa dochodzi przyczyny nieprzewidzianych zmian pod względem rybostanu; jako to okazanie się innych ryb, lub chorób między rybakami, zniżenie się łowu ryb itp. i raportuje o tem do Urzędu.
- § 9. Dozorca rybołówstwa pośredniczy w sporach pomiędzy rybakami wynikłych w dziedzinie mu podległej i przykłada starania do usunięcia nieporozumień. W razie ważniejszych wypadków zwraca się po wskazówki do Urzędu Marynarki Handlowej.
- § 10. W razie nieobecności dozorczy rybołówstwa zastępuje go bocman.
- § 11. Zapisy do książki służbowej, wykazy nafty i o rozchodzie innych materiałów, winny być wykonane sumiennie i dokładnie według przepisanych wzorów.

Przepisy specjalne:

- § 1. Dozorca rybołówstwa bada wodostan przy wodomierzu trzy razy dziennie i najwyższy stan zapisuje do miesięcznego raportu, w razie nieobecności zastępuje go bocman.
- § 2. Raporty o wodostanie wysyła dozorca 1 każdego miesiąca do Urzędu.
- § 3. Zestawienie miesięczne o rybołówstwie wysyła dozorca 5 każdego miesiąca do Urzędu. Do tego dnia winien również zebrać zestawienia statystyczne od poszczególnych rybaków, które dołącza do swego zestawienia.
- § 4. Dozorca powinien wystawione tablice i znaki na wodzie dla oznaczenia miejsc ochronnych w należytem porządku utrzymywać. Znaki na wodzie muszą na 1 października każdego roku być usunięte i przechowywane w miejscu przeznaczenia.
- § 5. Dozorca rybołówstwa otrzymuje statek służbowy, za całość i inwentarz jest narówni z bocmanem osobiście odpowiedzialnym. Na statku prowadzi się książkę służbową w którą podług § 11 przepisów ogólnych uskutecznią się zapisy o zużyciu materiałów.
- § 6. Również prowadzi się na statku dziennik, do którego zapisuje się wszelkie podróże i ważniejsze zdarzenia.

Specjalne przepisy dla bocmanów:

Tymczasowe przepisy wodne dla dozorców rybołówstwa obowiązują w równej mierze także i bocmanów. Bocman podlega w czynnościach służbowych dozorczy rybołówstwa i od niego otrzymuje rozkazy. Podczas służby winien bocman nosić przepisane odznaki służbowe. Najgłówniejszą ich czynnością jest utrzymywać statki, materiał i narzędzia służbowe w należytem porządku, za którego całość w równej mierze z dozorcami rybołówstwa odpowiadają.

Tymczasowe odznaki służbowe:

1. Dozorca: Orzeł i kotwica u czapki, złoty pasek urzędniczy nad daszkiem u czapki i blaszka na piersiach z napisem: Dozorca rybołówstwa.
2. Bocman: Orzeł i kotwica u czapki.

Szef Departamentu Spraw Morskich (-) K. Porębski

(AP Gd., MUR, t. 164, lipiec 1920 roku)

Tymczasowe Przepisy dla Kapitanatów Portów 7 września 1923

Ogólne

§ 1

Pod nazwą „port” należy rozumieć część morza zabezpieczonego od fal molami z przyległą zewnętrzną, przestrzenią wodną (reda zewnętrzna) oraz przyległym terenem nadbrzeżnym.

§ 2

Ścisłej określi granice każdego portu handlowego Rada Ministrów na podstawie porozumienia z odpowiednimi władzami. Sposób wspólnego korzystania, z portów morskich przez marynarkę wojenną i handlową określi Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych na zasadzie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3/IV.22 r. poz. 243 § 5 – Dziennik Ustaw Nr 30.

Zarząd Portu

§ 3

Zarząd portu noszący nazwę Kapitanatu Portu stanowią: Kapitan portu jego pomocnicy administracyjni, techniczni i niżsi funkcjonariusze.

§ 4

Na stanowiska Kapitanów portów większych wyznacza się osoby posiadające dyplomy kapitanów żeglugi wielkiej, w mniejszych portach wyznacza się osoby posiadające dyplomy nie niżej kapitana małej żeglugi.

Na stanowiska, kapitanów portów mogą być wyznaczeni również oficerowie; rezerwy korpusu morskiego, których kwalifikacje dają prawo otrzymania wymienionych dyplomów.

§ 5

Niższych funkcjonariuszy portowych mianuje Urząd Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskiem w porozumieniu z odpowiednim kapitanem portu. Kapitanaty portów są urzędami I-ej instancji i podlegają Urzędowi Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskiem, do którego to Urzędu należy skierowywać wszelkie zażalenia na kapitanaty oraz na kapitanów portów.

Prawa i obowiązki Kapitana portu

§ 7

Kapitan portu jest bezpośrednim zwierzchnikiem kapitanatu portu. Jako osoba, której poruczono bezpośredni dozór nad żeglugą handlową kapitan portu przy współudziale swych pomocników w obrębie portu:

- a) pilnuje wykonania ustaw i przepisów władz państwowych w dziedzinie żeglugi handlowej,
- b) przedsięwzięje w granicach powierzonej mu władzy wszelkie konieczne środki zarówno jak ku wykonaniu wspomnianych ustaw i przepisów, tak i zapobieżenie przekroczeń tychże,
- c) pilnuje porządku i bezpieczeństwa na całej przestrzeni zajętej przez port i portowe urządzenia,
- d) zarządza rozmieszczeniem okrętów w porcie,
- e) ma nadzór nad dokładnym działaniem znaków morskich ostrzegawczych,
- f) ma nadzór nad ładowaniem i wyładowywaniem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz nad deponowaniem ich w odpowiednim miejscu,
- g) ma nadzór nad wyładowywaniem balastu i śmieci oraz wyznacza dla tego miejsca,
- h) przedsięwzięje środki ratownicze ludzi, ładunków i statków,
- i) zarządza urzędem pilotów,
- j) ma nadzór nad stanem okrętów handlowych, ich kotłów i mechanizmu,
- k) współdziała z policją lądową, z urzędem celnym, sanitarnym i innymi w zakresie ich obowiązków w stosunku do żeglugi handlowej,
- l) jest bezpośrednim zwierzchnikiem policji portowej i żeglugowej, prawa i obowiązki, której określa odnośne ustawy,
- m) wyznacza na miejscu place przydzielone przez Urząd Marynarki Handlowej dla potrzeb portu, oraz innych instytucji jak również przedsiębiorstw prywatnych.

Uwaga: Podczas budowy portu place wymienione w punkcie m) Kapitan portu wyznacza wspólnie z kierownictwem budowy portu,

§ 8

Kapitan portu zawiaduje całą przestrzenią zajęłą pod port jak lądową tak i wodną, oraz wszystkimi zabudowaniami należącymi do zarządu portu, jak również budowlami i urządzeniami powierzonymi jego nadzorowi.

§ 9

Do obowiązków techników portowych należy przewidziany specjalnymi instrukcjami i ustawami nadzór nad stanem jednostek pływających (oprócz statków Marynarki Wojennej), oraz mechanizmów i urządzeń portowych i okrętowych.

§ 10

W razie niezastosowania się statku handlowego do rozporządzeń kapitana portu, lub przepisów portowych dotyczących rozmieszczenia statków na wodach portowych, kapitan portu dokonywa przesunięcia winnego statku na właściwe miejsce. Koszta przesunięcia ponosi winny statek, który niewypuszcza się z portu do czasu uiszczenia zapłaty, lub zabezpieczenia takowej odpowiednią gwarancją.

§ 11

Koszta naprawy jakiego bądź urządzenia w porcie, oraz koszta oczyszczenia terenów portowych, ponoszą statki winne uszkodzenia lub zanieczyszczenia. Kapitan portu przeprowadza dochodzenia i powiadamia kapitana statku o wysokości odszkodowania, które obliczają technicy portowi wspólnie z kierownikiem robót portowych, (gdzie jest takowy). Nieobecność kapitana statku nie wstrzymuje prac oszacunkowych. Do czasu wpłacenia należnej kwoty lub zabezpieczenia jej odpowiednią gwarancją statek nie wypuszcza się z portu. W razie nie zgadzania się z wysokością odszkodowania sprawę rozstrzyga właściwy Urząd Państwowy, na skutek powództwa cywilnego.

§ 12

Przy pożarach lub innych nieszczęśliwych wypadkach zagrażających bezpieczeństwu statków i urządzeń portowych, wszystkie holowniki i inne statki i łodzie – na pierwsze wezwanie kapitana portu obowiązane są oddać do jego dyspozycji wszelkie posiadane środki ratunkowe i okazywać wymaganą przez niego pomoc.

§ 13

Kapitan portu przeprowadza rewizje techniczne i badania statków Handlowych:

- a) celem niedopuszczenia wyjścia na morze statków, które z powodu pewnych wad, złego naładowania lub przeładowania – są niebezpiecznymi do podróży,

- b) celem ustalenia przyczyn nieszczęśliwego wypadku ze statkami,
- c) celem stwierdzenia zdolności statku do podróży, na wniosek właściciela statku lub właściciela ładunku tego statku, jak również w innych wypadkach przewidzianych przez prawo.

§ 14

Do kompetencji działu żeglarskiego przy kapitanacie portu należy wykonywanie niektórych czynności Urzędu Żeglarskiego przewidzianych w ustawie żeglarskiej.

W razie gdy, Urząd Żeglarski ma występować w charakterze instytucji rozstrzygającej spory, czynności te wykonywać będzie Urząd Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskim jako Izba Morska, aż do czasu ustanowienia tej ostatniej.

Dział ten przestrzega przy zatwierdzeniu listy załogi, ażeby na statkach krajowych ilość załogi nie była mniejsza od ilości przewidzianej ustawą, oraz żeby stanowiska oficerskie obsadzone były osobami posiadającymi odpowiednie dyplomy.

§ 15

Poza tą instrukcją obowiązują kapitana portu ustawy morskie oraz ustawy o służbie państwowej i wszelkie przepisy wydane przez Urząd Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskim, oraz Departament Marynarki Handlowej.

§ 16

W ramach wątpliwych kapitan portu otrzymuje dyrektywy od swojej władzy przełożonej t.j. od Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskim.

zgodność odpisu potwierdził:
Urząd Marynarki Handlowej

Za Ministra
I-I G. Chrzanowski
Dyrektor Departamentu

(Archiwum Państwowe Gdańsk, sygn. 1994/294, s. 38–40)

Urząd Morski okresu wejherowskiego miał utrudnione zadania; pracę jego komplikował brak odpowiedniej łączności, komunikacji, właściwego personelu i przeciągające się dyskusje o roli i znaczeniu wybrzeża oraz floty dla naszego kraju. Kłopoty potęgował panujący powszechnie głód pieniądza. Mimo to Józef Poznański robił wszystko co możliwe, by kierować urzędem dla dobra gospodarki morskiej. Przy pomocy Gabriela Szczęsnego Chrzanowskiego (1867–1926) opracował projekt rozporządzenia, z mocą ustawy, o polskich statkach morskich¹³, w którym ustalono między innymi warunki, na jakich statek może uzyskać prawo do podnoszenia polskiej bandery. Rozporządzenie zostało ogłoszone 28 maja 1920 roku.



Fot. 4. Pierwsza siedziba Kapitanatu Portu w Gdyni (1923 rok)

Wiele czasu zajęły Poznańskiemu różne sprawy kompetencyjne. Wojewoda pomorski, doktor Stefan Łaszewski, wielce zainteresowany sprawami morskimi wychodził z założenia, że

¹³ Ustawa z 28 maja 1920 roku o polskich statkach handlowych morskich (Dz.U. RP z 16 czerwca 1920 roku nr 47, poz. 285) częściowo zmieniona Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 6 marca 1928 roku (Dz.U. RP nr 29, poz. 269).

wszystko, co występuje na „jego” terenie, musi jemu podlegać. Józef Poznański reprezentował pogląd, że flota i gospodarka morska jest zagadnieniem ogólnonarodowym, którym nie mogą się zajmować władze terenowe, nie stronił jednak od szeroko rozumianej współpracy. Takie same problemy zaistniały, gdy przez pewien okres obowiązki starosty morskiego pełnił gen.bryg. Mariusz Zaruski, który dążył do podporządkowania sobie wszelkich zagadnień instytucji pracujących na Wybrzeżu i wszelkich zagadnień włącznie do osobistego reprezentowania. Ten prężny człowiek, człowiek czynu, chciał działać, chciał, by kraj się szybko zmieniał, by był potężny, a ludzie w nim silni i oddani Ojczyźnie. Pomysłów i przemyśleń generałowi nigdy nie brakowało. Dodatkowo kierował pracą Komitetu Floty Narodowej, był współzałożycielem Yacht Klubu Polski i został jego pierwszym komandorem, widzimy go przy poświęceniu żaglowego statku tczewskiej Szkoły Morskiej s.v „Lwowa” i s.v „Daru Pomorza”, wielu jednostek Marynarki Wojennej; był naczelnym redaktorem dwutygodnika „Polska Flota Narodowa”; to on przekazał około 30 procent środków na zakup „Daru Pomorza”, jeszcze w 1930 roku przewodniczył Komisji Regulaminów Morskich w Kierownictwie Marynarki Wojennej, wyprowadził polską młodzież a szczególnie harcerską nie tylko w góry, ale i na morze.

Jak wspomina J. Poznański, kłopotliwie dla niego rozpoczął się 1921 rok, już 2 stycznia otrzymał od K. Porębskiego poufny list z prośbą o opracowanie statutu dla Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku, który pełnił raczej rolę konsulatu ds. morskich. Rozporządzeniem Rady Ministrów z 3 kwietnia 1922 roku powołany został do życia Urząd Marynarki Handlowej w Wolnym Mieście Gdańsku, któremu powierzono wykonywanie wszelkich czynności dotyczących Polskiej Marynarki Handlowej, na podstawie konwencji polsko-gdańskiej (z 9 listopada 1921 roku) i umowy polsko-gdańskiej (z 24 października 1921 roku). Urząd ten wchodził w skład Komisariatu Generalnego RP w Gdańsku, ale był organem Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Obsada Urzędu składała się z 18–20 osób.

Kolejne, dodatkowe zadanie Józef Poznański otrzymał od ministra byłej Dzielnicy Pruskiej – Władysława Kucharskiego (1884–1964, działacz polityczny, 1919–1927 członek Związku Ludowo-Narodowego, od maja 1923 roku minister przemysłu i handlu, kolejno minister skarbu). W piśmie z 3 stycznia 1921 roku – powołując się na porozumienie z ministrem spraw wojskowych – Władysław Kucharski (zał. 2) powierzył mu kierownictwo Urzędu Rybackiego. Zadanie to wypełniał stosunkowo krótko (około pół roku), po czym takie funkcje, jak badanie stanu rybołówstwa, wykorzystanie zasobów, opieka nad rybakami – przekazał doktorowi Franciszkowi Lubeckiemu.

„Okres lat dwudziestych to walka nie tylko o morski port handlowy w Gdyni i o pełny dostęp do portu gdańskiego, ale i okres walki o powstanie morskiej floty narodowej. W procesie tym przoduje przede wszystkim Liga Morska, ale nie ona samotna. Słynne zawołanie Komitetu Założycielskiego Spółki Akcyjnej „Polska Żegluga Morska”:

Wszystkich Polaków jak najgoręcej zachęcamy do zapisywania się na akcje Polskiej Żeglugi Morskiej i do wytworzenia takich warunków, by rozwój polskiej floty handlowej był szybki i jak najpomysłniejszy”.

(„Morze” nr 5/1925)

Zebrani na Akademii Morskiej [org.] w Poznaniu w dniu 22 marca 1925 roku

„stwierdzają, że najważniejszym zadaniem egzystencji i rozwoju Rzeczypospolitej jest wolny dostęp do morza, przy całkowitym jego wykorzystaniu. Zebrani wzywają Sejm, Senat, rząd i społeczeństwo:

- a) aby sprawa organizacji portu Gdynia, łącznie z rozbudową miasta stanęła na czele głównych zadań państwa;
- b) aby została przyspieszona sprawa stworzenia ojczyściej marynarki handlowej kierowanej przez doświadczonych fachowców;
- c) aby zostało przyspieszone wykonanie programu budowy floty wojennej w zakresie potrzebnym dla obrony państwa.

Zebrani oświadczają i ślubują, że niema [sic!] takiej ofiary, którejby nie ponieśli.

Razem z całym narodem polskim dla obrony zagwarantowanego przez traktaty międzynarodowe wolnego dostępu do morza, gdyż bez niego państwo i naród polski istnieć nie mogą i wzywają rząd do najenergiczniejszego odparcia zakusów pozbawienia państwa dostępu do morza i na poparcie powyższego jak jeden mąż stają do dyspozycji prezydenta i rządu”.

W rezolucji Zjazdu Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z dnia 19 kwietnia 1925 roku podjętej na podstawie uchwały zjazdowej w Gdańsku, czytamy:

„(...) pierwszy zjazd oficerów polskiej marynarki handlowej przy bardzo liczny udział, powziął następującą rezolucję:

Zważywszy, że bezpieczeństwo, rozwój normalny i rozkwit Rzeczypospolitej w bardzo poważnej mierze zależy od należytego wykorzystania wybrzeża morskiego, które Polsce daje drogę wolną i szeroką w świat daleki,

że, dalej, jedynie przez powołanie do życia potężnej floty handlowej drogę tę będzie można odpowiednio wyzyskać i Polsce udział w handlu światowym zapewnić,

że, na koniec, flota taka powstać i zadaniu swemu odpowiedzieć może jedynie wtedy, gdy Polacy pod polską banderą pływają, oni bowiem jedynie drogi Polsce wytyczać winni na morzu,

zebrani na organizacyjnym Zjeździe Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej uchwalają powołać do życia karną i powszechną organizację zawodową fachowców polskich z tej dziedziny, by nie tylko umożliwić im samym obronę ich interesów, ale przede wszystkim zrzeszyć wszystkich oficerów – Polaków floty handlowej do służby Rzeczypospolitej na jednym z najdonioślejszych pól życia narodowego i gospodarczego,

zebrani witają z uznaniem i radością objaw, że zainteresowanie szerokich kół społeczeństwa polskiego dla problemu morza rośnie z dnia na dzień i że dociera już do sfer miarodajnych w życiu gospodarczym, czego dowodem jest fakt, że w najbliższym czasie ma powstać poważne, na silnych podstawach i na finansowych przy poparciu czynników rządowych oparte towarzystwo Polska Żegluga Morska,

zebrani, skupiając w swych szeregach Polaków – fachowców, potrzebnych dla należytego funkcjonowania polskiej linii okrętowej, zgłaszają ochotniczo gotowość stawienia się do służby i ofiarują cały swój kapitał doświadczenia i wiedzy organizatorom Polskiej Żeglugi Morskiej, wyrażają przytem nadzieję, że nowa ta potężna polska instytucja, powołana do życia przez kapitał polski i dzięki polskiej ofiarności nie popełni błędu dotychczasowego, a na statkach pod polską banderą da miejsce fachowcom Polakom, udział cudzoziemskich sił zawodowych ograniczając w części do niezbędnego jedynie minimum.

Ufni w pomyślną przyszłość naszego Związku, wzywamy na koniec wszystkich naszych kolegów nie tylko po Polsce całej, ale i po szerokim rozrzuconych świecie, by się stawili i do szeregu służby dla siebie i dla Polski”.

Rezolucja kończy się :

„NAVIGARE necesse est, vivere non”.

(„Morze”, nr 5/1925)

Józef Poznański związany był z Ligą Morską przez całe swoje życie, tak było w Warszawie, Wejherowie czy też w Gdyni; doskonale znał jej cele, zadania i możliwości, dlatego też w pracę w tej organizacji wkładał wiele wysiłku. Już pismem z 4 listopada 1924 roku „Liga Żeglugi Polskiej” – Warszawa, Marszałkowska – 68. Rada i Zarząd Ligi Morskiej i Rzeczej

„przesyła wyrazy uznania i podziękowania za dotychczasową tak owocną działalność W. Pana, jako prezesa Wejherowskiego Oddziału L.M.R. (...)”.

(w posiadaniu autora)



Fot. 5. Budynek Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni przy ul. Centralnej 1.
Za nim buduje się nabrzeże Polskie i widoczny budynek Łuszczarni Ryżu
na nabrzeżu Indyjskim (1928 rok)

Zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu Urząd Marynarki Handlowej przeniesiony został z Wejherowa z końcem 1927 roku do Gdyni. Jego praca nie była oparta na trwałej podstawie prawnej, to jest na ustawie o ustroju i zakresie działania władz marynarki handlowej. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z mocą ustawy z 22 marca 1928 roku stworzyło podstawę dla istnienia i działania Urzędu, zmieniając jednocześnie dotychczasową nazwę na Urząd Morski (jedyne w Polsce). Rozporządzeniem ministra przemysłu i handlu (ogłoszonym w „Monitorze Polskim”, nr 132 z 1929 roku) nadany został również Urzędowi statut organizacyjny¹⁴. Jak wspomniano, 1 stycznia 1922 roku¹⁵ całokształt spraw związanych z gospodarką morską i administracją przekazano z Ministerstwa Spraw Wojskowych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu (zał. 3), tworząc Departament Morski, z dyrektorem Gabrielem Chrzanowskim na czele. Już na pierwszej naradzie z czołowymi pracownikami Departamentu minister doktor Henryk Leon Strasburger (minister przemysłu i handlu w latach 1921–1922, ponownie w 1939 roku) polecił dyrektorom – Gabrielowi Chrzanowskiemu i Józefowi Poznańskiemu, przygotować projekt ustawy sejmowej o budowie portu gdyńskiego. Ustawa została uchwalona 23 września 1922 roku. A oto ostateczny tekst uchwalony na 339. posiedzeniu Sejmu Ustawodawczego:

„Art. 1

Upoważnia się Rząd do poczynienia niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej.

¹⁴ Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 6 czerwca 1929 roku w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni („Monitor Polski” z 11 czerwca 1929 roku, nr 132, poz. 328).

¹⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów z 1 grudnia 1921 roku w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw związanych z marynarką handlową (Dz.U. RP z 21 grudnia 1921 roku, nr 103, poz. 742).

Art. 2

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

Art. 3

Wywłaszczenie gruntów niezbędnych pod budowę portu przeprowadzone będzie według ustaw i przepisów, obowiązujących na terytorium województwa pomorskiego.

Art. 4

Kredyty niezbędne dla budowy portu będą corocznie wstawione do budżetu.

Art. 5

Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Skarbu i Robót Publicznych.

Art. 6

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia¹⁶.

Ustawa ta budziła wśród ludzi morza, szczególnie wśród osób związanych z budową portu, pewien niedosyt, oceniana była na zbyt ogólnikową, co nie gwarantowało szybkiej budowy gdyńskiego portu.

W październiku 1923 roku dyrektorowi J. Poznańskiemu złożył wizytę nowo mianowany konsul francuski w Gdyni, Roger Paul le Goff, człowiek niezwykle kulturalny i również bardzo rzutki działacz gospodarczy. Znane mu były trudności finansowe rządu polskiego i perturbacje związane z budową portu gdyńskiego. Konsul stwierdził, że reprezentuje koncern Batignolles i zaproponował partycypację finansową owego koncernu w budowie portu. Dodał, że należy zainteresować również inne firmy, by przyspieszyć prace nad budową portu, co uniezależni Polskę od gdańskich kaprysów. Józef Poznański natychmiast przekazał tę propozycję dyrektorowi Gabrielowi Chrzanowskiemu. Ten ostatni

¹⁶ R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2011.

z wrodzoną energią zaczął realizować przedstawione koncepcje. Przeprowadził rozmowy z Przemysłowym Bankiem Lwowskim, a następnie udał się do Paryża na dalsze pertraktacje.

Niezmordowany Gabriel Chrzanowski przy pomocy francuskiego konsula Rogera Paula le Goffa nawiązał w Paryżu kontakt z koncernami (Societe de Construction des Batignolles, Schneider-Greusot i Hersent), uzyskując ich wstępną akceptację; jednak ostateczne decyzje uzależniono od stabilizacji waluty w kraju.

Po powrocie do kraju Gabriel Chrzanowski przystąpił do przygotowania projektu umowy, której konsultantem był Józef Poznański. Wspomniane trzy firmy francuskie oraz Polski Bank Przemysłowy we Lwowie i firma „Władysław Rummel i inż. Teodozy Nosowicz” to finansowi partnerzy budowy portu. Umowa została podpisana 4 lipca 1924 roku przez ministra przemysłu i handlu Józefa Kiedronia, a ze strony konsorcjum przez konsula francuskiego w Gdyni, Rogera Paula le Goffa. 27 lutego 1925 roku do wspomnianej umowy został dołączony dodatkowy protokół poszerzający poprzedni skład o dwie firmy: duńską i belgijską; przyjęto również o rok krótszy termin zakończenia budowy portu, niż przewidywała poprzednia umowa. Józef Poznański wspomina, że miał wówczas wiele pracy; podobnie zajęci byli też inni pracownicy Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie. Z Warszawy bardzo żywo interesowali się budową portu: dyrektor Departamentu Morskiego Gabriel Chrzanowski, inżynier Stanisław Łęgowski i komandor Feliks Rostkowski.

Józef Poznański uczestniczył na początku maja 1926 roku w zjeździe Związku Izb Przemysłowo-Handlowych RP zrzeszającym polskich kupców i przemysłowców. Występował w składzie delegacji Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Idea Polski na morzu oraz świadomość wynikających z tego korzyści była powszechna. Uchwały zjazdu postulowały między innymi wzmoczoną realizację budowy portu morskiego w Gdyni zarówno handlowego, jak i rybackiego, utworzenie floty handlowej oraz budowę miasta jako ośrodka międzynarodowego handlu i przemysłu wraz z zabudową mieszkaniową.

Przewrót majowy spowodował zasadnicze zmiany personalne w kierownictwie państwa. Ministrem przemysłu i handlu został inżynier Eugeniusz Kwiatkowski, entuzjasta budowy portu i miasta Gdyni.

Minister Eugeniusz Kwiatkowski (według Poznańskiego) był wielkim rzecznikiem gospodarki morskiej oraz inicjatorem i realizatorem ogromnych przedsięwzięć. Za jego kadencji port gdyński został największym portem Bałtyku; powstała też wtedy flota handlowa. Wypada w tym miejscu nadmienić, że wspomniane osiągnięcia miały miejsce w czasie ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego. Nic w tym nie było dziwnego, że portret tego wielkiego człowieka stale wisiał w gabinecie Józefa Poznańskiego, aż do momentu przejęcia budynku przez administrację niemiecką w 1939 roku.

Józef Poznański poznał osobiście ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego w czerwcu 1926 roku podczas jego pierwszej wizji lokalnej na wybrzeżu, którą odbył wraz z dyrektorem Departamentu Morskiego Gabrielem Chrzanowskim.

Jak wspomina Józef Poznański¹⁷, minister Kwiatkowski znał program morski, a w wędrówce po porcie zadawał szereg celnych pytań świadczących o znajomości problemów, jak również o wielkim, błyskotliwym umyśle pytającego. Już w kilka dni po tej wizycie Józef Poznański został wezwany do Warszawy na naradę, w której uczestniczyli pracownicy Departamentu Morskiego i delegaci Rady Portu Wolnego Miasta Gdańska.

„Godzi się wspomnieć, że w Gdańsku kończył się etap poważnych inwestycji związanych z budową i eksploatacją tzw. Basenu Amunicyjnego, bowiem w 1924 Rada Portu Gdańsk przystąpiła do budowy basenu na Westerplatte, który miał służyć wyłącznie do wyładowywania amunicji i materiałów wojennych importowanych do Polski drogą przez Gdańsk. Wybudowanie basenu wraz z betonowym nabrzeżem, połączeniem kolejowym z węzłem kolejowym Gdańskim, to nie bagatelna inwestycja morska mimo, że Polska poniosła koszty w połowie, jak na słaby (ciągle pusty)

¹⁷ *Wanda i Józef Poznańscy*, dz.cyt.

skarbu naszego państwa. Zbudowany basen o głębokości 6–10 m, nabrzeże w formie trapezu o wymiarach 380 m, 50 m, i 275 m. Basen został wyposażony w oświetlenie elektryczne i instalacje wodociągowe”.

(„Morze” nr 6/1925)

Eugeniusz Kwiatkowski (według Poznańskiego) w swoim kwiecistym exposé w Warszawie przedstawił aktualny program morski, którego realizacja zlikwiduje supremację niemiecką. Nakazał przyspieszyć urzeczywistnienie programu rozwoju gospodarki morskiej. Przed polskim handlem otwierają się, jego zdaniem, szerokie perspektywy, dlatego Polsce potrzebny jest nie tylko dobry port gdyński, ale i również gdański, który wymagać będzie modernizacji. Każdy z uczestników otrzymał zadanie; dyrektor Józef Poznański miał nadzorować i przyspieszać budowę portu oraz spowodować jego szybkie zagospodarowanie. Zgodnie z zapowiedzią ministra Urząd Marynarki Handlowej otrzymał wkrótce dodatkowe środki i tempo robót w porcie tak się zwiększyło, że zwano je później „tempem gdyńskim”.

11 października 1925 roku miała miejsce konferencja dygnitarzy na Wybrzeżu, nazwijmy ją wizytą gospodarską. Na dworcu kolejowym na ranny pociąg z Warszawy, a w nim wielu dostojnych gości, oczekują: starostowie pucki i wejherowski, dowódca floty wojennej Józef Unrug, Józef Poznański, Tadeusz Wenda, kapitan gdyńskiego portu i wielu innych. Z pociągu wysiada minister przemysłu i handlu, kolei, robót publicznych, wiceminister spraw wojskowych, wojewoda lubelski, wojewoda pomorski, szef departamentu marynarki wojennej, starosta krajowy, dyrektor departamentu morskiego, komisarz generalny rządu z Gdańska, prezes dyrekcji kolei, admirał Michał Borowski z Gdańska. Goście wraz z gospodarzami zwiedzają budujący się port – oprowadzają ich i informują przede wszystkim inż. Tadeusz Wenda i Józef Poznański.

Naradę prowadził minister przemysłu i handlu Czesław Klarner (współtwórca programu naprawy sytuacji finansowej i reformy walutowej w rządzie Władysława Grabskiego, od maja

1925 roku minister przemysłu i handlu, członek Rady Centralnego Związku Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów „Lewiatan”, w latach 1928–1939 Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej. W czasie wojny i okupacji niemieckiej kierował – do 1944 roku Departamentem Skarbu – Delegatury Rządu RP na kraj, autor kilku cennych książek z zakresu gospodarki). Postanowiono przyspieszyć budowę portu gdyńskiego na wielką skalę, rozbudowę linii kolejowej, zbudować dworzec morski, elektrownię dla portu i miasta Gdyni, debatowano dłuższy czas nad budową floty handlowej i przemysłu rybnego. Zapadła decyzja nadania Gdyni statutu miejskiego, wyrażono życzenie, by do miasta włączono Chylonię, Oksywie. Dyskutowano nad regulacją miasta, jego dzielnic. Zdecydowano o przyspieszeniu budowy kolei Bydgoszcz–Gdynia; wszystkie omawiane na naradzie sprawy postanowiono przyspieszyć¹⁸.

„Po niezdecydowanej polityce morskiej, przyszedł wreszcie rok jasnych, świadomych i skoordynowanych decyzji. Tam gdzie jeszcze kilka lat temu stało zaledwie kilka nędznych chat rybackich, wyrastać zaczęło miasto, liczy ono jeszcze (przełom 1926/27) około 4 tysięcy mieszkańców, ale za lat pięć ma liczyć 35 tysięcy. Drągi bez przerwy czerpią piasek wrzynając się coraz głębiej i coraz dalej w głąb lądu.

6 stycznia 1927 roku Gdynia i cały kraj przeżywa swoje święto. Jest to poświęcenie przez księdza proboszcza Ernesta Jesionowskiego – pierwszego proboszcza kościoła Najświętszej Marii Panny Królowej Polski w Gdyni – pierwszych pięciu statków zakupionych we Francji – są to statki s.s. »Wilno«, s.s. »Kraków«, s.s. »Poznań«, s.s. »Katowice« i s.s. »Toruń«. Rząd reprezentował twórca zaczątków polskiej floty handlowej, minister przemysłu i handlu inż. Eugeniusz Kwiatkowski, a oto co on powiedział podczas uroczystości:

Dzień dzisiejszy, zbiega się z chwilą zamknięcia bilansu za rok ubiegły [1926]. Rok ten nazwać możemy rokiem wytężonej, usilnej pracy, pracy skoncentrowanej, pozytywnej, twórczej. Zapasy walut w bankach wykazywały w styczniu ubiegłego roku saldo ujemne w sumie 3 mln

¹⁸ „Morze”, 1925, nr 11.

złoty w złocie, deficyt w naszym budżecie wynosił 70 mln, handel i przemysł, oraz całe życie gospodarcze znajdowało się w upadku. I oto w dniu dzisiejszym stoimy wobec faktu, że budżet państwowy zamyka się istotnie nadwyżką 40 mln złotych, wszystkie poprzednie deficyty zostały pokryte, w Banku Polskim posiadamy 130 mln złotych w złocie w walutach obcych, życie gospodarcze podjęło twórczą i harmonijną pracę. Owocem tej pracy jest również obecna uroczystość w Gdyni. Stajemy z wielką radością wobec czynu, który jest rezultatem długotrwałej i usilnej działalności tych ludzi, którzy rozumieli doniosłość morza, i od długiego już czasu z wyteżeniem pracowali dla tej idei.

Drobny ten fakt, którego świadkami jesteśmy w dniu dzisiejszym, a mianowicie zakupienie 5 okrętów i podniesienie na nich bandery polskiej, jest jednak początkiem naszej pracy twórczej na morzu. Ma on doniosłe znaczenie, aczkolwiek, na razie, jest on tylko posiewem na przyszłość”.

(„Morze”, nr 2/1927)

W Gdyni rósł budynek Urzędu Marynarki Handlowej. Dzień 1 maja 1928 roku był szczególnie uroczysty dla Gdyni. W obecności ministra przemysłu i handlu inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego i wojewody pomorskiego generała Kazimierza Młodzianowskiego (wielki propagator budowy portu i miasta Gdyni, autor hasła i akcji „Wszystko dla Gdyni”) odbyło się poświęcenie gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni oraz nowego holownika portowego „Tur” (93 BRT, moc silnika 375 KM, wymiary: długość 22,5 metra, szerokość 6,1 metra, załoga 6 osób).

14 maja 1928 roku przeniesiono z Wejherowa Urząd Marynarki Handlowej do jego nowej siedziby w Gdyni na ulicę Centralną 1. Ulicę tę przemianowano niebawem na ulicę Gabriela Szczęsnego Chrzanowskiego, zmarłego w grudniu 1926 roku, dla uczczenia człowieka, który kierował Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu i wniósł wiele zapału i energii w budowę gdyńskiego portu, wielu instytucji i przedsiębiorstw gospodarki morskiej, jak również w rozwój polskiej administracji morskiej.

Rozporządzeniem prezydenta RP z 22 marca 1928 roku¹⁹ Urząd Marynarki Handlowej przekształcony został w Urząd Morski jako władzę II instancji, ustalono jego siedzibę w mieście Gdyni (zał. 6).

Władzami I instancji były kapitanaty portów, których ustalenie liczby i siedzib należało do obowiązku ministra przemysłu i handlu, dodatkowo minister otrzymał kompetencje podporządkowania jednemu kapitanatowi dwu lub więcej portów, pozwalało to mniejszym portom utworzyć wspólną jednostkę administracyjną, na przykład port w Helu i port w Jastarni. Zasady administracji zostały ustalone jako wspólne dla portów państwowych, prywatnych czy gminnych (Tczew, Puck), z wyjątkiem oczywiście portów wojennych. Należy zwrócić uwagę na to, że dyrektor Urzędu Morskiego uzyskał specjalne uprawnienia do wydawania rozporządzeń porządkowych w zakresie policji portowej i żeglugowej w wypadkach przewidzianych rozporządzeniem, przy czym przekroczenia rozporządzeń mogło się zakończyć karą grzywny w wysokości do 200 złotych lub aresztem do 7 dni wymierzoną przez dyrektora w postępowaniu karno-administracyjnym. Prawo karania dyrektor mógł przekazać na przykład na rzecz kapitana portu, a nawet na funkcjonariusza portowej policji, w tym wypadku tylko do wysokości 10 złotych. Do zakresu działania Urzędu Morskiego należały sprawy:

- 1) policji portowej i żeglugowej,
- 2) pilotażu,
- 3) budowy oraz zarządu latarniami morskimi, pławami i innymi znakami nawigacyjnymi,
- 4) inspekcji technicznej statków morskich i handlowych pod względem zdatności do żeglugi morskiej,

¹⁹ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 roku o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz.U. RP z 26 marca 1928 roku, nr 38, poz. 366). „Morze” nr 2/1928, autor S-a – Organizacja polskich władz morskich, podaje, że instytucja kapitanatów portów nie była prawem polskim znana, aczkolwiek niektóre porty polskie taką organizację miały. Był to polski akt prawny nie oparty o prawne niemieckie rozwiązania.

- 5) budowy oraz utrzymania państwowych portów morskich, urzędzeń portowych i umocnień brzegowych,
- 6) eksploatacji państwowych portów morskich, przystani i urzędzeń portowych,
- 7) nadzoru nad budową, utrzymaniem i eksploatacją portów, przystani i urzędzeń portowych będących własnością komunalną lub prywatną,
- 8) budowy i utrzymania wydm nadbrzeżnych,
- 9) pogłębiania i utrzymania morskich dróg wodnych,
- 10) dozoru nad kotłami parowymi morskich statków handlowych,
- 11) pomiaru statków morskich,
- 12) służby żeglarskiej morskiej,
- 13) ratownictwa morskiego,
- 14) zbierania materiałów, dotyczących ruchu portowego,
- 15) współdziałania z innymi władzami w sprawach należących do kompetencji tych władz, a dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych,
- 16) odwołań od decyzji podległych urzędów,
- 17) inne, zlecone poszczególnymi przepisami prawnymi.

Do zakresu działania Kapitanatu Portu należało:

- 1) wykonywanie obowiązków policji portowej i żeglugowej, w szczególności:
 - a) czuwanie nad bezpieczeństwem statków, załóg, pasażerów i ładunków podczas postoju, wyładowywania, załadowywania towarów oraz ruchu statków w obrębie portu i jego redy,
 - b) regulowanie ruchu i postoju statków w obrębie portu i jego redy,
 - c) kontrolowanie dokumentów okrętowych i prowadzenie rejestrów statków wychodzących do niego,
 - d) czuwanie nad bezpieczeństwem ogniowym w obrębie portu i jego redy,
 - e) współdziałanie w porcie i na redzie z innymi organizacjami bezpieczeństwa publicznego;
- 2) pilotaż portowy;

- 3) zarząd pławami i innymi znakami nawigacyjnymi w obrębie portu i redy;
- 4) współdziałanie z władzami celnymi, emigracyjnymi i kolejowymi.

Dekret z 22 marca 1928 roku w drodze rozporządzenia Rady Ministrów wyłączył do odwołania z zakresu obowiązków Urzędu Morskiego sprawę budowy portu w Gdyni.

Tymczasem w porcie gdyńskim tempo robót było bardzo wysokie, wzrastały szybko obroty towarowe. W 1927 roku przewinęło się przez ten port blisko 1100 statków, a pod polską banderą pływały już 32 jednostki. W roku 1929 zawinęło do Gdyni łącznie 3150 jednostek. Rosły przedsiębiorstwa maklerskie, spedycyjne, sztauerskie. Coraz więcej eksportowano towarów rolno-spożywczych i nawozów sztucznych, wzrastał import bawełny, kawy, herbaty, owoców cytrusowych, orzeszków ziemnych itd.

Józef Poznański pasjonował się wszystkim, co powstawało w Gdyni, i tam, gdzie mógł, służył swoją wiedzą, umiejętnościami i pracą. Od początku powołania Szkoły Morskiej był z nią bardzo silnie związany i te związki nie kończyły się na rocznicowych odwiedzinach. Był bowiem stałym przewodniczącym komisji dyplomowej, reprezentującym ministra przemysłu i handlu; Szkołę Morską wspominał zawsze bardzo ciepło. Z pierwszym dyrektorem tczewskiej Szkoły Morskiej, komandorem podporucznikiem magistrem inżynierem Antonim Garnuszewskim łączyły go więzy koleżeńskie (zał. 7).

Wiele czasu poświęcał również pracy w Lidze Morskiej, a na zjeździe gdyńskim, w lutym 1930 roku wybrany został członkiem Zarządu Głównego Ligi Morskiej.

W 1930 roku Poznański kierował dobrze zorganizowanym Urzędem Morskim²⁰. Urząd składał się z pięciu wydziałów, a mianowicie: ogólnego, technicznego, budowlanego, żeglugowego i eksploatacyjnego. Statut instytucji dobrze regulował zakresy pracy poszczególnych wydziałów.

²⁰ L[eonard].M.[ożdzeński], *Dziesięciolecie Urzędu Morskiego*, „Morze”, luty/marzec 1930.

Dokonana w jesieni 1931 roku długotrwała kontrola Naczelnej Izby Kontroli pod przewodnictwem wiceprezesa tego urzędu, Stanisława Korwin-Pawłowskiego, nie wykazała żadnych nieprawidłowości.

W dziesięcioleciu działalności Urzędu Morskiego dokonano wiele w dziedzinie budownictwa wodnego i naziemnego, wykonano różne budowle na Wybrzeżu, z których do najważniejszych należy zaliczyć: wzmocnienie brzegu morskiego żelbetową konstrukcją systemu de Muralta na długości 1130 metrów przed wsią Karwieńskie Błota, drewniane wzmocnienie brzegu przed wsią Chałupy na Półwyspie Helskim oraz podobne wzmocnienia także pod górą Lubek, wybudowanie nowego portu rybackiego w Jastarni-Borze, przebudowanie falochronów w porcie helskim metodą zamiany nawodnej konstrukcji drewnianej na żelbetową, zbudowanie w porcie helskim nowej przystani dla statków pasażerskich, budowę falochronu, budowę pomostów drewnianych w Gdyni i Orłowie, wzniesienie części wzmocnienia żelbetowego o długości 300 metrów na brzegu pod Kamienną Górą.

W porcie gdyńskim wykonane roboty budowlane, oprócz należących do właściwej budowy portu, przedstawiały się również imponująco. Ważniejsze z nich to: przebudowa elektrowni portowej (zwiększenie jej mocy), wzniesienie budynku Urzędu Morskiego i Stacji Pilotów oraz dwóch domów dla pracowników Urzędu Morskiego, budowa (pod nadzorem Urzędu) trzech hangarów portowych, ułożenie w porcie kilkuset metrów dróg brukowych, wykonanie kanałów dla dźwigów, pięciu stacji transformatorowych itd.

W Wydziale Technicznym (Mechanicznym) wykonano wszelkie czynności związane z dozorem kotłów na statkach handlowych, pomiarem statków, zbudowano sieć wodociągów w porcie gdyńskim (około 3800 metrów oraz 18 hydrantów do podawania wody na statki), dwie stacje pomocy, sieć do podawania sprężonego powietrza, telefony, przebudowano elektrownię portową, zorganizowano i wyposażono portową straż pożarną, zaopatrzone holowniki portowe w pompy przeciwpożarowe.



Fot. 6. Port Jastarnia – dawniej (fot. górna) i dziś (fot. dolna)

W tym krótkim okresie pracy ekipy Urzędu Morskiego wykonały liczne pomiary na brzegu i na wodach morskich, przebudowały elementy oświetleniowe latarni helskiej, zbudowały i rozmieściły liczne znaki nawigacyjne, rozpoczęły budowę siedmiu latarni morskich. Na wejściu do portu gdyńskiego w latarniach zamontowano urządzenia do nadawania sygnałów akustycznych i mgłowych. Zakupiono odpowiedni sprzęt pogłębiarski (dwie dragi – ssącą i czerpakową) oraz kilkanaście jednostek pomocniczych, za pomocą tego sprzętu pogłębiono wejście i baseny portu gdyńskiego, wejście do portów w Jastarni i Pucku, usunięto również zamulenia w porcie helskim.

W latach 1926–1931 został zbudowany port w Jastarni-Borze; koncepcję tego portu opracował Józef Poznański wspólnie z pracownikami Urzędu. Powstały basen portowy był co prawda niewielki, miał powierzchnię zaledwie 8 hektarów, ale przyległe tereny obejmowały dalsze 16 hektarów, co dawało gwarancję dalszego jego rozwoju. Powstały port stanowił dobrą bazę dla postępu i zaopatrywania kutrów rybackich, jednostek pomocniczych dla statków pasażerskich, ruchu pasażerskiego, rozwijającego się żeglarstwa morskiego, w tym akademickiego i harcerskiego.

W 75. rocznicę ustanowienia na Wybrzeżu Urzędu Morskiego w Gdyni, by uczcić jego pierwszego dyrektora komandora Józefa Poznańskiego – dyrektor Urzędu inż. Zbigniew Kostecki (starszy mechanik okrętowy) wystąpił do władz miasta Jastarni o podjęcie uchwały nadającej nazwy nabrzeżom w tym porcie, między innymi bulwarowi, imienia Józefa Poznańskiego. Decyzję taką Rada Miasta Jastarnia podjęła Uchwałą nr VI/58/95 z dnia 28 marca 1995 roku. Aktu nadania i odsłonięcia tablic z napisem „Bulwar im. Józefa Poznańskiego” dokonał ówczesny burmistrz miasta Jastarnia magister Mieczysław Struk. Patronat nad uroczystościami 75-lecia Urzędu Morskiego objął wojewoda gdański Maciej Płażyński. W uroczystościach wzięli udział potomkowie komandora: córka Gabriela i syn Karol.



Fot. 7. Bulwar im. Józefa Poznańskiego w Jastarni. Stoją od lewej: dyrektor UM starszy mechanik okrętowy Zbigniew Kostelecki, Karol Poznański [syn. Józefa, ppor. AK, powstaniec warszawski, inwalida wojenny pierwszej grupy], prof. Daniel Duda

Na przełomie lat 30. Urząd Morski podjął dalsze inwestycje portowe, takie jak: budowę hali rybnej na molu rybackim w porcie gdyńskim, stacji kwarantannowej oraz przystani dla łodzi i małych statków, wznoszenie domów mieszkalnych itd.

Na przełomie lat 1930/31 personel Urzędu Morskiego w Gdyni składał się łącznie z 56 funkcjonariuszy, w tym 7 inżynierów, oraz z licznych zastępów pracowników fizycznych.

Urząd Morski w okresie międzywojennym pełnił szczególną rolę, a jego dyrektora absorbowały liczne obowiązki, do których należało: przyjmowanie wizyt przybywających do Gdyni okrętów wojennych, przyjmowanie nowo mianowanych konsulów oraz

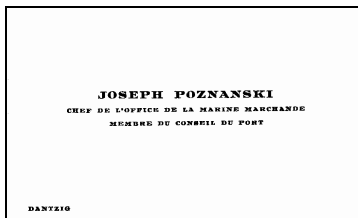
wielu oficjeli z Warszawy, na przykład latem 1930 roku wizytował Urząd Morski w Gdyni prezydent RP Ignacy Mościcki, a towarzyszył mu minister inż. Eugeniusz Kwiatkowski. Na specjalnej makiecie dyrektor Poznański objaśniał znamienitemu gościowi działanie portu, jego zasięg, towarzyszące budowie, wielkość obrotów, poszczególne urządzenia techniczne, baseny, zapoznawał z planami na przyszłość.

Wczesną wiosną 1930 r. [29.03.] zawitał do Gdyni na nowym okręcie OPR „Wicher”, Pierwszy Marszałek Polski J. Piłsudski. Honory pełnił komandor Józef Unrug (1 stycznia 1933 roku został mianowany kontradmirałem) dowodzący flotą wojenną i obszarem nadmorskim. Józef Poznański natomiast miał za zadanie zapoznać gościa z portem i towarzyszyć mu podczas wizytowania Wybrzeża. W czasie objazdu portu marszałek Józef Piłsudski z zainteresowaniem przyglądał się urządzeniom portowym oraz przycumowanym przy nabrzeżu statkom. Nie był zadowolony, że port wojenny na Oksywiu usytuowany jest zbyt blisko portu handlowego, w którym kręci się tyle cudzoziemskich statków. Podczas odwiedzin latarni morskiej w Rozewiu wszedł na samą górę (według Poznańskiego, czego nie potwierdzają inne źródła), skąd rozkoszował się pięknym widokiem od granicy polsko-niemieckiej przy Jeziorze Żarnowieckim po cypel Półwyspu Helskiego. Jego reakcja: „Mało mamy tego morza, trzeba go więc dobrze zagospodarować i uzbroić”. Zażyczył sobie, by zawieźć go na Hel, chciał bowiem osobiście zlustrować jego fortyfikacje.

Przyjemna była wizyta japońskiego mikada – wspomina Józef Poznański – który w mundurze admirałskim odbywał rejs do Europy z eskadrą okrętów wojennych. Urząd wizytował również Amerykanin Harrington Emerson, twórca naukowej organizacji pracy – wywarł na J. Poznańskim wielkie wrażenie. W 1931 roku miała miejsce wizyta pułkownika Aleksandra Prystora [zmarł w 1941 r. w więzieniu w Moskwie], w latach 1930–1931 ministra przemysłu i handlu (po objęciu przezeń funkcji premiera urząd ministra przemysłu i handlu objął doktor filozofii – generał Ferdynand Zarzycki). Ferdynand Zarzycki wystąpił z

ciekawym jak na ówczesne czasy projektem komercjalizacji portu, wychodząc z założenia, że Urząd Morski, jako jednostka administracji państwowej, nie powinien prowadzić działalności gospodarczej. Poznański uważał jednak, że skoro Skarb Państwa przydzielił Urzędowi Morskiemu wielomilionowe kredyty na budowę portu gdyńskiego, to obowiązkiem tej instytucji jest zwrócenie owych środków do budżetu państwa. Wobec istnienia spółki miałyby ona możliwość wypłacania akcjonariuszom zysków z dochodów osiąganych z eksploatacji portu. Ta interesująca sprawa zakończyła się upadkiem projektu (nie bez pomocy Eugeniusza Kwiatkowskiego i posłów do Sejmu RP), a działalność Urzędu Morskiego w takim zakresie dotrwała do września 1939 roku. Rada Ministrów na posiedzeniu 14 czerwca 1932 r. (zał. 8) uchwaliła następujący wniosek:

„Wyznacza się aż do odwołania Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni p. Józefa Poznańskiego Komisarzem Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku”.



Fot. 8. Gdańska wizytówka kmdr ppor. Józefa Poznańskiego

Obowiązki dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni przekazał J. Poznański inż. Stanisławowi Walentemu Łęgowskiemu (zamordowany w Piaśnicy w listopadzie 1939 roku), który tę funkcję pełnił do czasu zajęcia Gdyni przez Niemców. Jednocześnie minister przemysłu i handlu powołał Poznańskiego na stanowisko naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku (zał. 9), które przyjął on od kmdr. K. Jacynicza. Ten ostatni został dyrektorem Towarzystwa Żeglugowego „Linia Gdynia-Ameryka” w Gdyni²¹.

²¹ *Wanda i Józef Poznańscy*, dz.cyt.

Na pożegnanie dyrektora Urzędu komandora Józefa Poznańskiego pracownicy przekazali mu specjalnie przygotowany album z dedykacją:

„Szanownemu i Kochanemu Panu Komandorowi Józefowi Poznańskiemu organizatorowi i pierwszemu dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni – wdzięczni pracownicy”.

(za K. Poznańskim, list z dnia 16 marca 1997 roku
w posiadaniu D.D.).

Warunki, w jakich przyszło Poznańskiemu pełnić funkcje w Gdańsku, były szczególnie trudne. Jego zdaniem Wolne Miasto Gdańsk było niesamowitym dziwologiem politycznym. Patronat nad nim sprawowała Liga Narodów, którą reprezentował Wysoki Komisarz. Polska jednak reprezentowała Gdańsk na forum międzynarodowym. Władzę wykonawczą sprawował Volkstag (Parlament Wolnego Miasta Gdańska), w którym zasiadało 41 posłów, w tym dwóch Polaków. Polskę reprezentował Komisarz Generalny RP, funkcjonowały dwie poczty (polska i gdańska). Rada Portu i Dróg Wodnych powołana została na mocy konwencji polsko-gdańskiej z 10 listopada 1920 roku. Na czele Rady stał neutralny prezydent, mianowany przez Ligę Narodów. Wówczas był nim Szwajcar, doktor Charles Benzinger. Radę Portu stanowili komisarze, powoływani w równej liczbie przez rząd polski i Senat Gdańska. W skład polskiej delegacji wchodził wówczas: Włodzimierz Moderow, Stanisław Stawski i Józef Poznański (zał. 10), a Gdańsk reprezentowali: Albert Heinrich Franck (prezydent Senatu Wolnego Miasta Gdańsk w latach 1934–1939), Artur Greiser (w latach 1934–1939 prezydent Senatu) i W.²² Kiesewetter.

Kompetencje Rady Portu były dość szerokie, należały do nich sprawy ekonomiki, administracji i rozbudowy portu gdańskiego. Zadania te Rada Portu wykonywała za pośrednictwem dyrekcji handlowej, na której czele stał wówczas Polak – Bogdan Nagórski, i dyrekcji technicznej, którą kierował Niemiec. Radzie Portu podlegało ponadto siedem wydziałów: ruchu, budowy portu i ma-

²² Mimo licznych poszukiwań nie ustalono imienia.

szyn, ekonomiczny, administracji Wisły, finansowy i administracyjny oraz pięć lokalnych urzędów: budowy portu, budowy maszyn, budowli wodnej, zarząd nabrzeży oraz Urząd Pilotów, na którego czele stał kapitan żeglugi wielkiej Tadeusz Ziółkowski. Rada posiadała własną banderę, na której reprezentowane były herby Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska. 70 procent pracowników Rady Portu stanowili Niemcy.

Przejęcie obowiązków w Gdańsku przez Józefa Poznańskiego zbiegło się z mało znanym incydem, którego bohaterem miał okazać się komandor Tadeusz Podjazd-Morgenstern (1 stycznia 1964 roku awansowany przez generała broni Władysława Andersa na stopień kontradmirała), dowódca ORP „Wicher”. Z początkiem 1932 roku Senat Gdańska odmówił przedłużenia konwencji, na mocy której polskie okręty miały prawo do korzystania z gdańskiego portu. W czerwcu miała się odbyć zapowiadana wizyta okrętów angielskich, które zgodnie z tą konwencją winny być powitane i salutowane przez jednostkę Polskiej Marynarki Wojennej. Komandor Tadeusz Podjazd-Morgenstern otrzymał rozkaz powitania i salutowania angielskich okrętów wojennych i wpłynięcia do portu gdańskiego wraz z nimi. W wypadku jakiegokolwiek obrazy bandery polskiej miał otworzyć ogień do najbliższych gmachów publicznych. O tej decyzji Senat Gdańska został powiadomiony przez Komisarza Generalnego RP. Do incydentu nie doszło. W efekcie Senat podpisał przedłużenie konwencji.

Źródłem ciągłych nieporozumień był stosunek władz gdańskich (nie bez określonej antypolskiej polityki Berlina) do wszystkiego, co wiązało się z rozbudową Gdyni, budową licznych przedsiębiorstw gospodarki morskiej na tym skrawku polskiego wybrzeża. Wszystkie nasze osiągnięcia spotkały się zawsze z odpowiednią dyskryminacją ze strony Gdańska. Trzeba w tym miejscu jednak przypomnieć, że tzw. tempo gdyńskie naprawdę miało uzasadnienie. Składała się na nie zarówno ilość towarów przeładowanych przez port gdyński, jak też, już na przełomie lat 1932/33, działających ponad 400 różnych przedsiębiorstw i insty-

tucji handlowych. Stały ich wzrost, a także rozwój Gdyni jako miasta, rozbudowa jej zaplecza, nowoczesne budownictwo, urządzenia, rozwój marynarki wojennej itd. budziły zawiść Gdańska.

Godzi się wspomnieć, że przed pierwszą wojną światową Gdańsk był portem trzeciorzędnym, a pozbawiony polskiego zaplecza miał minimalne obroty. Po odzyskaniu dostępu do morza Polska traktowała port gdański jako polski i poczyniła w nim wiele kosztownych inwestycji. Skargi wnoszone do Ligi Narodów przez Senat Gdańska były więc bezpodstawne.

Obroty portów przedstawiały się następująco:

Rok	Gdańsk [mln ton]	Gdynia [mln ton]
1924	2,4	0,01
1928	8,6	1,9
1929	8,5	2,9
1933	8,3	5,3
1938	7,1	8,7

Z chwilą objęcia wspomnianej funkcji w porcie gdańskim przez Poznańskiego Senat Gdańska rozpętał burzę, twierdząc, że port gdański jest Polsce niepotrzebny, że wystarczy jej przecież port gdyński. Były to twierdzenia bałamutne. Polskie plany rozwoju gospodarki morskiej zakładały bowiem docelowe obroty obydwóch portów rządu 20 mln ton rocznie. Problem stosunków Gdańsk–Gdynia wymagał więc ze względów gospodarczych jednoznacznego uregulowania. Przeprowadzono, jak podaje Poznański w swych pamiętnikach, rozmowy mające na celu uregulowanie stosunków polsko-gdańskich według następujących zasad:

- równorzędne traktowanie obu portów w zakresie przeładunków, opłat celnych i kolejowych,
- traktowanie obywateli polskich zaangażowanych w eksploatację portu gdańskiego na równi z obywatelami gdańskimi.

W tych licznych rozmowach brali udział: wspomniany już dyrektor Bogdan Nagórski, radca Włodzimierz Moderow²³ i Józef Poznański. Stronę gdańską reprezentowali: dyrektor generalny Stoczni Gdańskiej profesor Ludwig Noe (profesor Technische Hochschule – obecnej Politechniki Gdańskiej), członek Rady Portu, W. Kiesewetter oraz senator A. Franck. Dążono, co zresztą znalazło potem wyraz w dokumencie o tzw. umowie parytetowej, do spowodowania sytuacji równego traktowania portów²⁴. Strona gdańska szczególnie podkreślała, że niskowartościowe towary przechodzą przez port gdyński. Nie zwracała uwagi na polską rację stanu, na fakt szykanowania licznych polskich przedsiębiorstw w Gdańsku, mimo że były one obsadzone przez wybitne

²³ H. Stępnia, *Włodzimierz Moderow (1888–1970)*, „Nautologia”, nr 4/1980: Prawnik, kierownik Delegatury Prokuratury Generalnej R.P. w Wolnym Mieście Gdańsku, doradca prawny i polityczny Komisarza Generalnego R.P. w Gdańsku, członek i przewodniczący Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku. Dyrektor Biura Europejskiego ONZ w Genewie. W Wolnym Mieście Gdańsku pracował od 1920 roku do 1 września 1939 roku. W tym okresie w jego gestii pozostawała większość politycznych, prawnych i administracyjnych polsko-gdańskich zatargów przedkładanych organom Ligi Narodów – Wysokiemu Komisarzowi LN w Gdańsku i Radzie LN w Genewie oraz Międzynarodowemu Trybunałowi w Hadze.

²⁴ Zagadnienie to było dokładnie analizowane, m.in. w licznych publikacjach miesięcznika „Morze”: T.E., *Konieczność rewizji stosunków polsko-gdańskich*, nr 4/1932; tegoż, *Niedopuszczalne praktyki Gdańska*, nr 6/1932; tegoż *Groźna sytuacja w Gdańsku*, nr 7–8/1932; Tadeusz Ehrenberg, *Gdańsk wobec świata morza*, nr 9/1932; tegoż, *Gdańskie Locarno*, nr 10/1932; Władysław Kosianowski, *Polskie okręty wojenne w Gdańsku*, nr 9/1932; S.Z. Szyszowski, *Osthilfepolitik, a interesy portu gdańskiego*, nr 11/1932; Jan Dębski *Zagraniczna polityka Trzeciej Rzeszy*, nr 10/1933; J.D., *Swawole gdańskie*, nr 8–9/1935. Warto jeszcze w tym miejscu przypomnieć, że 5 marca 1933 roku podpisana została polsko-gdańska umowa na trzy lata, tzw. umowa parytetowa. W latach 1935–1936 prowadzono rozmowy mające na celu przedłużenie umowy parytetowej, których efektem było przedłużenie owej umowy na okres od 1 października 1936 do 31 grudnia 1939 roku. Bardzo ważnym stwierdzeniem w przedłużonej umowie parytetowej było zrównanie stopnia wykorzystania portów w Gdyni i Gdańsku pod względem wartości przeładunkowej towarów przechodzących przez te porty.

osoby, że wreszcie usługi portowe były o prawie 40 procent wyższe w porcie gdańskim. Nie można było zgodzić się ze stwierdzeniem strony gdańskiej, jakoby port gdyński był państwowy, a więc państwo daje dotacje itd. Sytuacja była przecież inna. Dbano o to, by port gdyński przynosił dochody, a dotacje stanowiły środki przeznaczone na budowę portu od podstaw, czego strona gdańska nie chciała zrozumieć. Trzeba jednak przyznać, że port gdyński się rozrastał, ciągle zwiększała się liczba towarów przechodzących przez najnowocześniejszy i prężny port bałtycki, ale i Gdańsk miał również dobrą kondygnację właśnie dzięki obsłudze polskich ładunków. Wyciągnięty został z zastoju, jaki przeżywał przed pierwszą wojną światową i po jej zakończeniu.

Mimo dyskryminacyjnej polityki Senatu Gdańska w stosunku do portu gdyńskiego²⁵ wiele firm gdańskich otworzyło swoje oddziały w owym najmłodszym nad Bałtykiem porcie, widząc w tym z pewnością swój interes. Poznański podaje, że szczególnie agresywną postawę zajmował Arthur Greiser, który w porozumieniu z Senatem Gdańska doprowadził do rozwiązania policji portowej podległej Radzie Portu i podporządkowania jej Senatowi. Było to rażące pogwałcenie konwencji polsko-gdańskiej z 1920 roku. Mogło spowodować nieobliczalne szkody dla polskiej gospodarki morskiej, jak i ruchu statków w porcie gdańskim. Poznański natychmiast wystąpił z ostrym protestem przeciw takiemu niesłychanemu pogwałceniu uprawnień Rady Portu, wymierzonemu przeciwko polskim interesom. Gdańszczanie tłumaczyli się wyłącznie względami ekonomicznymi. Wobec różnicy zdań prezydent Rady Portu ustalił, że spór należy skierować do rozstrzygnięcia przez Ligę Narodów. Sprawa była poważna. Józef Poznański udał się do Warszawy z wnioskiem, by władze centralne zajęły w tym incydencie zdecydowane stanowisko. W efekcie na polecenie marszałka Józefa Piłsudskiego wpłynął

²⁵ Por. Henryk Stępniaak, *Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego, jako rzecznik interesów polskiego życia gospodarczego w Wolnym Mieście Gdańsku (1935–1939)*, „Nautologia”, nr 2/1979.

niebawem do portu gdańskiego ORP „Wilia”, zacumował przy Westerplatte i wysadził oddział piechoty morskiej z zadaniem zabezpieczenia polskich interesów w porcie. Było to sprzeczne z postanowieniami konwencji polsko-gdańskiej, wymagała tego jednak polska racja stanu i obrona jej interesów we wspomnianym porcie. Senat wniósł skargę do Ligi Narodów. Epilog miał miejsce w Genewie. Senat zrezygnował z podporządkowania sobie policji, a rząd polski wycofał z Westerplatte oddział wojskowy. Zawarty układ przewidywał, że po 24 funkcjonariuszy z każdej strony podlegać będzie kpt. ż.w. Tadeuszowi Ziółkowskiemu, szefowi pilotów gdańskich.

Funkcja naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej, zdaniem Józefa Poznańskiego, była marginesowa. W zasadzie były to obowiązki zbliżone do funkcji konsula do spraw morskich. Należało do nich załatwienie spraw w zakresie suwerennych uprawnień Polski związanych z polską polityką i gospodarką morską w Gdańsku oraz prowadzenie rejestru statków polskich, których portem macierzystym był Gdańsk, wydawanie książeczek żeglarskich itp. Urząd ten znajdował się w gmachu Komisariatu Generalnego RP, w którym zajmował dwa pokoje, to jest gabinet Józefa Poznańskiego i sekretariat prowadzony przez ofiarne i oddanego służbie Stanisława Jabłońskiego.

Podczas pracy w Gdańsku Poznański utrzymywał bliskie kontakty z dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni inżynierem Stanisławem Łęgowskim (był też ojcem chrzestnym syna Józefa Poznańskiego – Karola). Konsultował wiele spraw, takich jak budowa portu Władysławowo (budowie tego portu był przeciwny, miał zresztą swoją oryginalną koncepcję). Gorąco namawiał Stanisława Łęgowskiego, by sprzeciwił się koncepcji likwidacji Biura Budowy Portu i uczynienia z niego wydziału Urzędu Morskiego, by zanegował albo opóźnił wydanie decyzji o przejściu budowniczego portu gdyńskiego inż. Tadeusza Wendy na emeryturę. Niestety, Ministerstwo Przemysłu i Handlu, jak podaje Poznański, „przymusiło p. Stanisława [mowa o dyrektorze Stanisławie Łęgowskim – przyp. D.D.] do niezwłocznego urzeczy-

wistnienia wspomnianej decyzji i inż. Tadeusz Wenda w ostatnim okresie swojej pięknej kariery zawodowej został zdegradowany”. Poznański utrzymywał kontakty z Klubem „Korab” wygłosił tam liczne odczyty. Brał udział w pierwszym Świącie Morza w Gdyni – autorem projektu był Andrzej Wachowiak, członek gdyńskiego zarządu Ligi Morskiej i Kolonialnej; pierwsze „Święto” miało miejsce 31 lipca 1932 roku, a zgromadziło ponad 100 tysięcy ludzi.

Wczesnym rankiem 1 września 1939 roku salwy (przyjmuje się, że ostrzał Westerplatte z dział „Schleswig-Holstein” 1 września 1939 roku o godzinie 04.41 stanowił początek II wojny światowej w Europie) okrętu szkolnego niemieckiej marynarki wojennej „Schleswig-Holstein”, pod dowództwem kapitana zur See Gustawa Kleikampa przebywającego z wizytą w Gdańsku na zaproszenie Senatu Wolnego Miasta Gdańska, przerywają Józefowi Poznańskiemu czytanie książki Harringtona Emersona *Dwanaście zasad wydajności*. Słyszy łomot do drzwi wejściowych. Na pytanie: „Kto tam?” pada odpowiedź: „Polizei – aufmachen”. Przez wziernik widzi trzech umundurowanych funkcjonariuszy. Nie pomaga tłumaczenie, że to pomyłka, że ma paszport dyplomatyczny. Zostaje zawieszony, jak wówczas wielu Polaków, do Victoria-Schule, słyszy płacz dzieci i kobiet, słyszy krzyki bitych rodaków, wrzeszczących Niemców. Widzi zmasakrowanych: księdza Bronisława Komorowskiego²⁶, inżyniera Juliusza Wiercińskiego (był przewodniczącym polskiej delegacji w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku) i Jana Dunsta (działacz polonijny w Gdańsku), półprzytomnego podpułkownika Wincenta Sobociń-

²⁶ Jego działalność doprowadziła do przejścia w roku 1924 ujeżdżalni wojskowej we Wrzeszczu, przebudowanej na kościół św. Stanisława Biskupa, konsekrowany w maju 1925 roku – stał się centralnym punktem polskości w Gdańsku. 1 września ksiądz Bronisław Komorowski zostaje aresztowany, umieszczony w Victoria-Schule, torturowany, przewieziony do obozu koncentracyjnego w Stutthof, gdzie zostaje zamordowany wraz z kilkudziesięcioma działaczami polskimi w Wielki Piątek 22 marca 1940 roku. W 1999 roku wyniesiony przez Jana Pawła II na ołtarze.

skiego (Komisariat Rządu w Gdańsku – Wydział Wojskowy), radcę Wiesława Arleta, sekretarza, ministra Mariana Chodackiego (którego na skutek protestu Wysokiego Komisarza Narodów Carla Jakoba Burchardta w dniu 5 września 1939 roku Niemcy wywieźli na granicę z Litwą i tam wypuścili) i innych. W godzinach popołudniowych, wśród bicia i wyzwisk, pędzony jest pod eskortą do więzienia Schienstange. Podaje, że strażnicy więzienni zachowywali się poprawnie. Piątego dnia wojny wezwano go do kancelarii więziennej. Było tam kilku gestapowców. Jeden z nich najczystszą polszczyzną zwrócił się do Poznańskiego: „No, panie komandorze, znowu się spotykamy, czy pan mnie nie poznaje? Jestem Raulin, dawny etatowy fotograf Urzędu Morskiego w Gdyni”. Poznański wspomina: „Popatrzyłem na niego z obrzydzeniem. Okazuje się, że zatrudniłem niemieckiego szpiega, świętego zresztą fotografa. – No tak, pamiętam was”. Raulin oświadczył, że otrzymał polecenie przesłuchania Józefa Poznańskiego na temat – jak stwierdził – jego zbrodniczej wobec Niemców działalności w porcie gdyńskim. Na zwrócenie uwagi, że przecież ta działalność jest znana, że posiada immunitet dyplomatyczny, że aresztowanie koliduje z ratyfikowaną przez Niemcy konwencją genewską, Raulin zmienił gwałtownie wyraz twarzy i wrzasnął: „Raus!”. Wypchnięto Poznańskiego za drzwi. W poszukiwaniu i rozwiązaniu, kto to był Raulin, przebadano wiele materiałów; dopiero przy użyciu w internecie hasła „fotograf Raulin” napotkano następujący tekst:

„Inny fotograf Ernst Raulin – na pieczęcie tytułuje się jako: »Technik – Fotograf«, adres Gdynia, ul. Śląska 51/1 m. 45, tel. 22–36. Reklamował się jako specjalista od architektury, wnętrz i reportaży. Fotograf ten pochodzenia niemieckiego okazał się być zdrajcą, który przekazywał gestapo zdjęcia gdynian znajdujących się na listach do aresztowania w przypadku wojny. Większość z nich została rozstrzelana w Piaśnicy (zginęło tam ogółem ok. 12 tys. osób). Raulin był po wojnie sądzony w Gdańsku i skazany na wieloletnie więzienie”.

(http://niewiarowicz.republika.pl/niewiar_foto.htm!)

Po kilku dniach wraz z księdzem Leonem Benke (od 1935 roku kapelan Westerplatte, aresztowany w Gdańsku już 31 sierpnia, podczas wojny między innymi kapelan 2. Polskiej Dywizji Strzelców Pieszych we Francji) i inżynierem Juliuszem Wiercińskim (przewodniczący polskiej delegacji w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku), w obstawie SS, samochodem udali się w kierunku Tylży na granicy polsko-litewskiej. Tam przejęło ich dwóch policjantów i zawiozło do poselstwa w Kownie. Józef Poznański udał się do Łucka, przypuszczalnej siedziby rządu polskiego. Niestety, rządu tam nie było, zdecydował się zatem na podróż do Lwowa. 17 września spotkał oddziały Armii Czerwonej. Gdy znalazł się we Lwowie, miasto było już zajęte przez bolszewików. Wraz z mieszkańcami przeżywa tragedię tego miasta. We Lwowie grupa Polaków podzieliła się. Ksiądz Leon Bemke i inżynier Juliusz Wierciński postanawiają udać się do Francji, Józef Poznański zgłasza się na wyjazd do Generalnego Gubernatorstwa; 9 listopada 1939 roku łączy się z rodziną w Warszawie.

Podczas okupacji Józef Poznański utrzymywał się z administrowania domami. Jak wielu Polaków, pracował w konspiracji. Działał w komórce podległej Delegaturze Rządu, stanowiącej odpowiednik Departamentu Morskiego. Jego bezpośrednim szefem był Stanisław Ołtarzewski (cichociemny, delegat kraju). Zadaniem Poznańskiego było wykonywanie prac przygotowawczych do objęcia po wojnie administracji morskiej na Wybrzeżu. Był kierownikiem tej komórki, podlegali mu:

- doktor Tadeusz Ocioszyński (zastępca); prowadził prace związane ze szkolnictwem morskim, kierował również tajnym Instytutem Morskim przy Tajnym Uniwersytecie Ziemi Zachodnich, którego rektorem był profesor Władysław Kowalenko (profesor Uniwersytetu Poznańskiego, wybitny członek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego), w instytucie tym Poznański wygłosił wiele wykładów z zakresu prawa morskiego;

- komandor Feliks Rostkowski (J.K. Sawicki, *Kadry Morskie RP*, T.V., s. 499, rok 1934, podaje – kapitan marynarki – Korpus Morski) zajmował się sprawami odbudowy i rozbudowy portów; miał możliwości wyjazdów na wybrzeże w związku z likwidowaniem oddziału duńskiej firmy „Hojgaard & Schultz”, którego przed wojną był kierownikiem;
- komandor porucznik Konstanty Leon Jacynicz (podczas okupacji w ZWZ, Armii Krajowej, członek „Alfy” pseudonim Żmudzin, Leśniczy); odpowiedzialny za sprawy kadrowe przyszłej floty handlowej oraz administracji i gospodarki morskiej; do jego obowiązków należało również utrzymanie kontaktu z rozszanymi po kraju ludźmi morza.

Józef Poznański koordynował całością prac i przekazywał wyniki do Delegatury Rządu Londyńskiego o ich przebiegu. Wraz z żoną Wandą oraz córką Gabrielą po upadku powstania warszawskiego zamieszkiwał we wsi Żukowo w powiecie sochaczewskim. Syn Karol, porucznik Armii Krajowej, po upadku powstania przebywał w niemieckiej niewoli.

Po wyzwoleniu, 8 lutego 1945 roku komandor Józef Poznański zwrócił się z prośbą o przyjęcie do pracy w Starostwie Powiatowym w Sochaczewie. Został zatrudniony w charakterze referenta ds. porzuconego przez Niemców mienia. Otrzymał wówczas wezwanie z Biura Prezydialnego Rady Ministrów w Warszawie do zgłoszenia się 26 lutego 1945 roku. Tam skierowano go do pracy w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Ówczesny szef tego resortu, Hilary Minc, po rozmowie z Poznańskim skierował go do Jana Wojnara, który rozpoczął organizowanie Departamentu Morskiego, mającego objąć swym zasięgiem całe Wybrzeże. Dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Jan Wojnar zatrudnił Poznańskiego jako specjalistę do spraw morskich. Ten, przystępując do pracy, spotkał dobrych znajomych z okresu międzywojennego z pracy na Wybrzeżu: doktora Franciszka Lubeckiego i Jerzego Michalewskiego.


Ministerstwo Przemysłu delegowało go 23 kwietnia do dokonania lustracji terenu województw przymorskich i ustalenia strat w portach Gdyni i Gdańska. Podróż odbywał samolotem wojsko-

wym, a na miejscu po raz pierwszy zetknął się z ponurą rzeczywistością – wielkimi zniszczeniami w portach i miastach. Jak wspomina, w Gdańsku działała już Morska Grupa Operacyjna, która współdziałała z oddziałami II Frontu Białoruskiego oraz polskiej I Brygady Pancerniej w sprawie przejmowania poszczególnych obiektów portowych przez cywilne władze polskie.

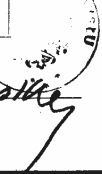
Po przybyciu do portu gdyńskiego Józef Poznański – który przecież przeżył wiele tragicznych momentów w czasie I wojny światowej, rewolucji i rządów bolszewików, przeżył II wojnę światową – omal się nie załamał. Bolał go fakt zniszczenia z takim trudem zbudowanego portu, jego falochronów, magazynów, budynków i urządzeń portowych, stoczniowych. Podaje, że z 12 780 metrów nabrzeży zostało wyburzonych 5780 metrów, a resztę uszkodzono poprzez założenie co 20–30 metrów silnych ładunków wybuchowych. Z 3200 metrów falochronów ocalało zaledwie 300. Wszystkie magazyny portowe zostały zdewastowane, zburzono wywrotnicę wagonową, obalono wszystkie dźwigi, żurawie wrzucono do basenów portowych, wysadzono tory kolejowe i wiadukty, baseny portowe zaminowano (zamykano je często zatopionymi wrakami statków). Zaminowany był awanport, a przy głównym wejściu do portu spoczywał wrak zatopionego niemieckiego pancernika „Gneisenau”. Miasto również ucierpiało. Na 8597 budynków wzniesionych przed wojną, Niemcy zniszczyli całkowicie 1413, a 3892 uległy częściowemu zniszczeniu. W Gdańsku potwornemu unicestwieniu uległo miasto, port natomiast, jak podaje Poznański, chociaż zniszczony, rokował nadzieję na odbudowę.

Józef Poznański sporządził raport, opracował projekt organizacji administracji morskiej na Wybrzeżu. Założył centralizację władzy morskiej dla prawidłowego koordynowania całością prac remontowych i inwestycyjnych. Martwił się, kto zdoła odbudować gospodarkę morską i pokierować nią, brakowało bowiem nie tylko sprzętu, materiałów, ale i ludzi. Złożył wniosek, by powołać Biuro Odbudowy Portów, któremu należało powierzyć realizację robót budowlano-remontowych w portach. Projekt ten został przyjęty przez Kolegium Ministerstwa Przemysłu.

Legitymacja służbowa
 Nr. 415




J. Poznański
 Podpis właściciela



Ob Poznański
gorak

Urodzony dn. 24 XI 1878
 Miejsce urodz. Odessa
 Starostwo pow. 25 R.R.
 Województwo Warszawski
 Stanowisko Departament
Morski

Legitymacja ważna do 3. V. 45
X-wr, dnia 3. IV. 1945



[Signature]
 (podpis)

Ważność legitymacji przedłuża się
 do 31-IV-45

(pieczęć) *[Signature]*
 (podpis)

Ważność legitymacji przedłuża się
 do _____

(pieczęć) _____
 (podpis)

Ważność legitymacji przedłuża się
 do _____

(pieczęć) _____
 (podpis)

Ważność legitymacji przedłuża się
 do _____

(pieczęć) _____
 (podpis)

RZECZPOSPOLITA POLSKA



Podziatem:
 Kapitan *[Signature]*



Fot. 9. Legitymacja służbowa J. Poznańskiego [Dep. Morski – Warszawa]

Poznański 10 maja 1945 roku otrzymał nominację na dyrektora Głównego Urzędu Morskiego. Funkcję tę miał spełniać „w ramach przedwojennego stanu Urzędu Morskiego w Gdyni, z rozszerzeniem działalności Głównego Urzędu Morskiego na porty i wybrzeże polskie od Elbląga do Kołobrzegu”. Mimo że wojna była zakończona, to jak widać chociażby z tej nominacji, przynależność Szczecina do Polski była jeszcze otwarta. Zwróciłem się z prośbą do pana Karola, syna Józefa Poznańskiego – człowieka zacnego, o głębokiej wiedzy, który godzinami (a tych zawsze w moim życiu brakowało) mógł snuć wspomnienia, wspaniałego człowieka, spalającego paczki papierosów dziennie – z prośbą o zbadanie akt rodzinnych odnośnie do objęcia przez ojca stanowiska dyrektora Urzędu w okresie powojennym. W materiałach Urzędu Morskiego widoczna jest bowiem penetracja ludzi niekompetentnych, występują liczne braki, w tym wielu teczek z okresu powojennego. Otrzymałem od pana Karola Poznańskiego list datowany na 10 lutego 1992 roku, gdzie podaje:

„1. Ojciec mój objął stanowisko dyrektora Głównego Urzędu Morskiego dnia 1 maja 1945 roku. Pismo nominacyjne z dnia 10 maja 1945 roku, Zn. M.O.201/432/45 podpisał Minister Przemysłu i Handlu Hilary Minc. W piśmie tym zamieszczono klauzulę »Funkcję tą będzie Obywatel spełniał w ramach przedwojennego statutu Urzędu Morskiego w Gdyni z rozszerzeniem działalności Głównego Urzędu Morskiego na porty i wybrzeże od Elbląga do Kołobrzega oraz zgodnie z zarządzeniami i instrukcjami Departamentu Morskiego do zatwierdzenia nowego statutu władz I i II instancji w zakresie administracji morskiej«.

2. Pismem Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 24 września 1946 roku. Znak B.: Pers.667/IX/46 wyznaczono mojego Ojca doradcą dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z zachowaniem dotychczasowego uposażenia w/.IV grupy. Decyzję tę podjęto na skutek utraty przez ojca głosu (przepalenia strun głosowych przy leczeniu raka krtani).

3. Dnia 24 września 1946 roku ojciec przekazał stanowisko dyrektora Głównego Urzędu Morskiego swemu zastępcy Jerzemu Michalewskiemu. W liście swoim nadmieniam Pan, że brak jest

w Urzędzie Morskim odnośnego dokumentu – przekazuję więc następujące informacje:

Jerzy Michalewski urodził się w 1894 roku i był absolwentem Akademii Handlowej we Lwowie. Działalność w gospodarce morskiej rozpoczął w 1922 roku w firmie „Elibor”, trudniącej się przeładunkami w porcie gdańskim. W 1926 roku przeniósł się do Gdyni, gdzie pełnił obowiązki sekretarza Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, a następnie sekretarza Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych. Był niezwykle prawym i energicznym człowiekiem – umiał pogodzić interesy pracodawców i robotników portowych, darzono go więc powszechnym szacunkiem i zaufaniem. Po klęsce wrześniowej przedarł się w listopadzie 1939 roku do Francji, a w roku 1940 wrócił do kraju jako emisariusz rządu emigracyjnego. W okresie okupacji działał w Delegaturze Rządu. W sierpniu 1945 roku został zastępcą dyrektora Głównego Urzędu Morskiego, a od dnia 4 września 1946 roku jego dyrektorem. Z końcem 1948 roku został zwolniony z tego stanowiska. Był to okres tzw. Kwiatkowszczyzny, w którym eksport przestawiono na drogę lądową do Związku Radzieckiego, lansowano więc pogląd w przeinwestowaniu portów morskich. Wiadomo powszechnie, że zlikwidowano Delegaturę Rządu ds. Wybrzeża (minister Eugeniusz Kwiatkowski przeniósł się do Krakowa (...)).

(K. Poznański list do autora z dnia 10 lutego 1992 roku)

Przedwojenny budynek Urzędu Morskiego nie ucierpiał na skutek działań wojennych, jednakże Główny Urząd Morski został zlokalizowany w Gdańsku-Wrzeszczu przy ulicy Grunwaldzkiej nr. 240. Budynek ten należało odremontować, wyposażyć w niezbędny sprzęt telefoniczny i biurowy. Do pracy zgłosiło się wiele osób, między innymi magister inżynier komandor Antoni Garnuszewski (pierwszy dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie), inż. Aleksander Matulewicz, kapitan żegluga wielkiej Stanisław Kubin (przebywał w niemieckiej niewoli, w 1939 roku zmobilizowany jako podporucznik marynarki wojennej był dowódcą grupy kutrów), doktor Wanda Górkowa, Klara Pawłowa. Zastępcą Józefa Poznańskiego został Jerzy Michalewski, były sekretarz Koncernu Węglowego w Gdyni, zastępcą natomiast ds. administracyjno-handlowych – Leon Jankowski.

Podejmujący pracę młodzi ludzie pracowali z entuzjazmem, nie szczędząc czasu i sił. Należało przecież pamiętać, że oprócz Głównego Urzędu Morskiego trzeba było jeszcze obsadzić lokalne urzędy morskie, kapitanaty, latarnie, zatrudnić dozorców wybrzeża itd.²⁷.

W czerwcu 1946 roku przejęta została od władz sowieckich część portu w Szczecinie, gdzie utworzono Delegaturę Głównego Urzędu Morskiego, której dyrektorem został komandor Jan Łuszczkiewicz.

Do spraw związanych z odbudową portów, jak wspomniano, zostało powołane odrębne przedsiębiorstwo – Biuro Odbudowy Portów, którego dyrektorem został inżynier Włodzimierz Szedrowicz. Do remontów i odbudowy angażowano liczne firmy państwowe, spółdzielcze, prywatne i o kapitale mieszanym. Główny Urząd Morski sprawował w tym zakresie obowiązki inwestorskie, w tym również nadzór inwestorski.

Wspominając ów trudny okres, należy wysoko ocenić wkład pracy w odbudowę gospodarki morskiej nie tylko polskiego inżyniera, ale i robotnika. Ludzie nie szczędzili czasu i energii,

²⁷ Jan Kazimierz Sawicki, „Nautologia”, nr 2/1985: Po drugiej wojnie światowej przy Głównym Urzędzie Morskim istniał samodzielny Referat Rewindykacyjny bezpośrednio podległy Dyrektorowi Naczelnemu. Kierownictwo tego referatu powierzono kapitanowi żeglugi wielkiej Stanisławowi Kubinowi. Dodatkowo nadano mu pełnomocnictwo członka Polskiej Misji Morskiej w Hamburgu.

W dniu 28 marca 1945 roku kapitan żeglugi wielkiej Stanisław Kubin przybył na Wybrzeże na czele grupy oficerów i marynarzy Polskiej Marynarki Handlowej w celu ustanowienia administracji morskiej w porcie gdańskim i gdyńskim.

Z tym samym dniem rozpoczął organizować Kapitanat Portu w Gdańsku, a z dniem 1 kwietnia 1945 roku skierował z takim samym zadaniem do portu gdyńskiego kapitana żeglugi wielkiej Jana Godeckiego.

Odchodząc z końcem października 1945 roku do prac związanych z rewindykacjami swe obowiązki przekazał zastępcy – kapitanowi żeglugi wielkiej Mikołajowi Domaradzkiemu. Potrafił mimo wielu utrudnień odszukać i przeprowadzić do kraju wiele jednostek pływających, szczególnie taboru portowego z portów Gdańska i Gdyni, statków handlowych, w tym należących do b. Wolnego Miasta Gdańska. Temat ten wymaga osobnego opracowania.

mając bardzo słabe zaopatrzenie i wyposażenie zarówno w sprzęt techniczny, jak i – w wielu wypadkach – odzież ochronną i roboczą.

Józef Poznański, mimo osiągnięcia wieku emerytalnego (67 lat), kilkakrotnie odwiedził port szczeciński. Temu portowi, jak wspomina, poświęcił wiele czasu i oceniał go ze względu na lokalizację (najkrótsza dla zachodnich kontrahentów trasa do Polski i możliwość przewozu ładunków tranzytowych Odrą do Austrii oraz Czechosłowacji). Z portami Gdyni (poprzez Gdańsk), Gdańska, portami rybackimi, Helem miał codzienne kontakty²⁸.

Do portu gdyńskiego po wykonaniu szeregu prac związanych z udrożnieniem wejścia i toru podejściowego już w połowie lipca 1945 roku wszedł pierwszy statek. Był nim s/s „Suomen Neito”

²⁸ Warto w tym miejscu poświęcić nieco uwagi artykułowi profesora Bolesława Kasprowicza: *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, „Nautologia”, nr 3/1979. Autor omawia w nim kilka swoich opracowań poświęconych Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, który całe pracowite życie poświęcił sprawie rozumienia morza, jako przestrzeni życiowej narodu polskiego. Twórca Gdyni, portu powstałego dzięki pierwszej realnej polskiej polityce morskiej XX wieku, nie pozwala, aby mówiono o nim jako o budowniczym portu w Gdyni. Twierdził, zgodnie z istotą rzeczy, że port zaprojektował i wybudował inżynier Tadeusz Wenda, któremu też w pełni przysługuje tytuł budowniczego portu; on był tylko twórcą koncepcji i inspiratorem jej realizacji. Minister Eugeniusz Kwiatkowski w trzech okresach działalności państwowej związanej z gospodarką morską skupiał wokół siebie większe lub mniejsze grupy ludzi oddane gospodarce morskiej. Byli to ludzie, którym ufał, którzy byli jego powiernikami, pomocnikami i realizatorami jego koncepcji dotyczących gospodarki państwowej. Prace Eugeniusza Kwiatkowskiego można podzielić na trzy okresy: pierwszy – w latach 1926–1930, w okresie budowy portu i miasta, drugi – w latach 1935–1939, w okresie reformowania gospodarki finansowej i uprzemysłowienia kraju oraz trzeci – w latach 1945–1947, to jest w okresie odbudowy i wstępnego zagospodarowania polskiego wybrzeża morskiego. Ludzie związani z Eugeniuszem Kwiatkowskim, których inspirował w działaniu i swoim przykładem zarzewiał, służyli mu radą, wykonywali powierzone zadania, chociaż rekrutowali się nie tylko z podległej mu administracji państwowej. W wykazie nazwisk przedłożonym przez profesora Bolesława Kasprowicza można wyróżnić dużą grupę pracowników Urzędu Morskiego: Tadeusza Wendę, Józefa Poznańskiego, Stanisława Łęgowskiego, W. Gieysztorę, Antoniego Garnuszewskiego, Jana Michalewskiego, Witolda Szawernowskiego, Witolda Tubielewiczę, Witolda Bublewskiego i innych.

bandery fińskiej, oczywiście po węgiel – chyba jedyny produkt, który mógł być eksportowany przez ogromnie zrujnowany i zniszczony w skutek działań wojennych kraj. Pamiętać się godzi, że co tylko było możliwe, okupant wywiózł do Niemiec, by budować „silną tysiącletnią Rzeszę”.

Na początku września 1945 roku rozpoczął na wybrzeżu swoją działalność minister Eugeniusz Kwiatkowski, delegat rządu ds. Wybrzeża. Ten mądry mąż stanu, jak podaje Józef Poznański, „traktował mnie zawsze jak swego przyjaciela, a ja oczywiście mu się odwzajemniałem. Czekwały go ciężkie zadania nie tylko rozstrzygające o gospodarce morskiej, a także przyziemne, jak łagodzenie napięć między ośrodkami portowymi, żeglugowymi, który z nich jest ważniejszy”²⁹.

Józef Poznański w okresie powojennym zaczął tracić głos i lekarze diagnozowali ową dolegliwość jako zapalenie krtani, jednak okazało się, że jest to nowotwór, który usadowił się w strunach głosowych. Jediną szansą dla chorego był wyjazd na kurację do Szwecji. Pomoc w tej sytuacji okazał Stefan Jędrzychowski. Pod opieką szwedzkich lekarzy Poznański odzyskał głos, zalecono jednak, by za rok zgłosił się powtórnie. Leczenie miało miejsce na przełomie października i listopada 1945 roku, jednak już w lutym 1946 roku nastąpił nawrót choroby i w lipcu 1946 roku powtórny wyjazd do Szwecji na leczenie. Po powrocie, we wrześniu 1946 roku, Poznański już do pracy nie wrócił. W czerwcu 1947 roku został zwolniony ze stanowiska dyrektora Głównego Urzędu Morskiego i mianowany doradcą dyrektora tej instytucji. Do zakresu jego obowiązków należało: nadzorowanie tranzytu ładunków przez porty polskie, przygotowanie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, przygotowywanie portów do przyjmowania ładunków UNRRA, polityka stawek frachtowych. Większość tych prac wykonywał w domu, przy ulicy Karłowicza 12 w Gdańsku-Wrzeszczu, gdzie w każdy czwartek odbywały się zebrania różnych specjalistów. W tym mieszkaniu

²⁹ *Wanda i Józef Poznańscy*, dz.cyt.

gromadziły się najpotężniejsze umysły, jakimi dysponowała gospodarka morska okresu powojennego.

Józef Poznański był wyróżniony licznymi odznaczeniami, między innymi: Krzyżem Oficerskim Orderu Polonia Restituta, francuskim Krzyżem Legii Honorowej, Brązowym Krzyżem Zasługi, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Złotym Krzyżem Zasługi (zał. 11–16). Złotą Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”, która została mu wręczona 23.06.1956 r. niemal w przed dzień śmierci.

Komandor Józef Poznański zmarł 16 listopada 1956 roku w wieku 78 lat i został pochowany w Kwaterze Zasłużonych na Cmentarzu Centralnym (obecnie Komunalny – „Srebrzysko”) w Gdańsku-Wrzeszczu.

Na ręce wdowy po Zmarłym, Wandy Poznańskiej napłynęło wiele depesz kondolencyjnych, między innymi

z Krakowa:

„Nie mogę przybyć osobiście dla oddania ostatniej posługi ś.p. Komandorowi Poznańskiemu zasłużonemu seniorowi samodzielnej polityki morskiej Polski, pierwszemu dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni – składamy tą drogą wyrazy najgłębszego współczucia i żalu – Eugeniuszowie Kwiatkowscy”

z Warszawy.

„Na wiadomość o zgonie jednego z najbliższych zasłużonych pionierów polskiej gospodarki morskiej komandora Józefa Poznańskiego przesyłamy wyrazy głębokiego żalu i współczucia-Stanisław Darski minister żegluga”*

*Wspomnienia córki J. Poznańskiego – Zofii, w posiadaniu D.D.

Bibliografia

1. Andrzejewski M., *Kwestia wymogów bezpieczeństwa w porcie gdyńskim na początku lat trzydziestych*, „Nautologia”, 1987, nr 14.
2. Andrzejewski M., *Propaganda aktywności Henryka Strasburgera*, „Nautologia”, 1985, nr 1.
3. Curzytek J., Duda D., Mazurkiewicz B., *70 lat portu w Jastarni*, Instytut Morski, Gdańsk–Szczecin 2000.
4. Duda D., *Powrót Polski nad Bałtyk*, Puck 1995.
5. Duda D., *Urząd Morski – lata 1920–1932 (przyczynek)*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej, Gdynia 1993.
6. Duda D., Machaliński Z., Mielczarek R., *Z dziejów polskiej administracji morskiej – lata 1918–1939*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008.
7. Duda D., Wandtke B., *Port Hel (przyczynek do 1000-letniej historii)*, Wyższa Szkoła Morska, Gdynia 1993.
8. Jaźwiński J.M., „Adwersarze”. *Sprzecznosci między kierownictwem Marynarki Wojennej a Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu*, „Nautologia”, 1979, nr 1.
9. Jeryś C., *O działalności Ligi Morskiej w Gdyni w okresie II Rzeczypospolitej*, „Nautologia”, 1990, nr 1–4.
10. Jeryś C., *Z dziejów portu rzeczno-morskiego w Tczewie*, „Nautologia”, 1988, nr 2*.³⁰

* Autor przypomina datę 17 czerwca 1920 roku, kiedy to powołano do życia pierwszą w Polsce Szkołę Morską i zdecydowano o jej lokalizacji w Tczewie. Uchwały sejmowe w sprawie budowy portu wojennego i rybackiego w Gdyni uaktywniły życie gospodarcze Tczewa i spowodowały przystosowanie go do nowych potrzeb. W 1922 roku firma „Teodor Nosowicz” w porcie tczewskim rozpoczęła przeładunek papierówki. Zbudowano nabrzeże, bocznice kolejową, zainstalowano łącznie cztery dźwigi przeładunkowe. W roku 1923 powołano w tym mieście Przedsiębiorstwo Armatorskie „Wisła-Bałtyk” Spółka Akcyjna. Tczewski armator nastawił się na przeładunki takich towarów, jak: węgiel i drewno w eksporcie i imporcie, ruda i złom. Oparcie dla swej działalności widział tylko w portach skandynawskich. W marcu 1926 roku odplynęły z tczewskiego portu dwa statki z ładunkiem 1300 ton węgla z przeznaczeniem dla Kopenhagi. Tczewski armator z końcem 1927 roku dysponował 14 statkami-lichtugami i 6 holownikami. Pojemność poszczególnych jednostek wahała się od 500 do 1200 BRT. Łącznie wynosiła 9900 BRT. W roku 1927

11. Kasprowicz B., *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, „Nautologia”, 1979, nr 3.
12. Kasprowicz B., *Walka o statut autonomiczny portu w Gdyni w okresie międzywojennym*, „Nautologia”, 1978, nr 1.
13. L.M., *Dziesięciolecie Urzędu Morskiego*, „Morze”, luty/marzec 1930.
14. Mielczarek R., *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Instytut Kaszubski w Gdańsku, Gdańsk 2001.
15. Rummel J., *Walka o Bałtyk*, „Morze”, 1927, nr 2.
16. *Uroczyste poświęcenie pierwszych polskich okrętów handlowych*, „Morze”, 1927, nr 2.
17. S-a, *Organizacja polskich władz morskich*, „Morze” 1928, nr 5.
18. Sawicki J.K., *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, tom II, Gdynia 1996.
19. Stępiak H., *Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego, jako rzecznik interesów polskiego życia gospodarczego w Wolnym Mieście Gdańsku (1935–1939)*, „Nautologia”, 1979, nr 2.
20. Stępiak H., *Włodzimierz Moderow (1888–1970)*, „Nautologia”, 1980, nr 4.

Źródła:

- Wanda i Józef Poznańscy*, wspomnienia spisane przez Gabrielę i Karola Poznańskich, Gdańsk, sierpień 1965 (w posiadaniu D.D.)
- Poznański K., list z dnia 16 marca 1997 roku (w posiadaniu D.D.)
- Poznański K., list z dnia 10 lutego 1992 roku (w posiadaniu D.D.)
- Życiorys Józefa Poznańskiego z 28 sierpnia 1948 roku (kopia w posiadaniu D.D.)

przeładowano w sumie 240 tysięcy ton węgla. Docelowy plan rozbudowy portu tczewskiego przewidywał możliwość przeładunku rządu 1,7 miliona ton. Do portu tczewskiego przybywały statki nie tylko polskie, ale również gdańskie i niemieckie.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 6 marca 1928 roku wprowadziło urzędową nazwę Port Morski w Tczewie. Bosmanat portu tczewskiego, dotychczas podległy Urzędowi Dróg Wodnych, przekształcono w Kapitanat Portu Morskiego w Tczewie i podporządkowano Urzędowi Morskiemu w Gdyni. Jednakże u schyłku 1932 roku spółka „Wisła-Bałtyk” została rozwiązana. Okres koniunktury w zasadzie trwał do 1930 roku do chwili, gdy spółka poniosła dotkliwie straty na skutek zgniecenia jednej jednostki przez lody u wybrzeży duńskich i zatonięcia dwóch jednostek wraz z ładunkiem podczas sztormu. Zbiegło się to z zaczynającym się w kraju kryzysem gospodarczym; ponadto poważny rozwój portu gdyńskiego obniżał prestiż portu morskiego w Tczewie, zapotrzebowanie na jego usługi malało. W 1931 roku flotyllę spółki „Wisła-Bałtyk” zakupił armator „Polskarob”.

Akty prawne:

Ustawa z 28 maja 1920 roku o polskich statkach handlowych morskich (Dz.U. RP z 16 czerwca 1920 roku nr 47, poz. 285) częściowo zmieniona Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 6 marca 1928 roku (Dz.U. RP, nr 29, poz. 269).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 6 czerwca 1929 roku w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni („Monitor Polski” z 11 czerwca 1929 roku, nr 132, poz. 328).

Rozporządzenie Rady Ministrów z 1 grudnia 1921 roku w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw związanych z marynarką handlową (Dz.U. RP z 21 grudnia 1921 roku, nr 103, poz. 742).

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 roku o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz.U. R.P z 26 marca 1928 roku, nr 38, poz. 366).

Czasopisma:

„Morze”, 1925, nr 5, 6, 11; 1927, nr 2; 1928, nr 2, 5; 1930, luty/marzec; 1932, nr 4, 6, 7, 8, 9, 10; 1933, nr 10; 1935, nr 8–9; 1936, nr 2; 1978, nr 1.

„Nautologia”, 1978, nr 1; 1979, nr 1, 2, 3; 1980, nr 4; 1985, nr 1, 2; 1987, nr 14; 1990, nr 1–4.

Źródła internetowe:

Wikipedia (<http://wikipedia.org.pl>) – hasła: Port Jastarnia, Bronisław Komorowski (ksiądz), Kazimierz Młodzianowski, Czesław Klamer, Michał Borowski (wojskowy, ur. 1872), Leon Bemke, Marian Chodacki.

<http://ibedeker.pl/obiekty/o-nie-masonskiej-kamienicy-przy-ulicy-sobotki/>

http://www.otostrona.pl/wiercinski/index.php?=1_21_XII

<http://gdynia.naszemiasto.pl/artkul/galeria/1255021.gdynia-86-urodziny-miasta-jak-z-mienilo-sie-miast-od-1926.id.t.htm!>

http://niewiarowicz.republika.pl/niewiar_foto.htm!

<http://www.militis.pl/1914-1939/wspolzawodnictwo-portow-gdynia-i-gdansk-wdwudziescioleciu-miedzywojennym>

<http://csz.mw.mil.pl/news.php?id=332>

Polowanie na Polaków w Wolnym Mieście Gdańsku, artykuł P. Semki w „Rzeczypospolitej”, <http://www.rp.pl/arttykul/356743.html>

Wykorzystano listy Karola Poznańskiego:

Z dnia 27.08.1991, 27.10.1991, 10.02.1992, 15.07.1992, 16.03.1994, 10.11.1994, 5.08.1995 (w posiadaniu D. Dudy).

ZAŁĄCZNIKI

XV. ③

OPINI

Projekt

K O Z K A S

MINISTERSTWO OBRONY WOJSKOWEJ

L. 426. / W. Pers. nr. 19/s. gr. 522.

*(opisane na podstawie zał. pisma
z dnia 1. IV. 1920 r.)*

Wobec tego w sprawie wyżej wymienionej
kapitału marynarki, tj. K O Z K A S
z dnia 1. IV. 1920 r. w przedmiotowym
związku z raportem inżyniera...

MINISTERSTWO OBRONY WOJSKOWEJ

(-) J. Kościński

dzielnik-porucznik.

Waga 2 kwietnia 1920 r.

W sprawie...

...

Do zgłoszenia:

Łączy się...
2000-1920.

6



Załącznik 2

MINISTERSTWO
B. DZIELNICY PRUSKIEJ
~~MINISTERSTWA B. DZIELNICY PRUSKIEJ~~
~~MINISTERSTWA B. DZIELNICY PRUSKIEJ~~

Wydział Osobowy

Przy odpowiedzi należy podać niniejszą liczbę dziennika:

Licz. dz.

2 - 2
1967/21

WARSZAWA, DNIA 192.....

POZNAŃ, DNIA 3. stycznia 1921.....

Odpowiedź należy skierować
do miejscowości opatrzonej datą.

Do Pana

Kapitana Józefa Roznadskiego

w Wejherowie

W porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych w Warszawie
powierzam Panu

KIEROWNICTWO URZĘDU RYBACKIEGO

MINISTERSTWA B. DZIELNICY I RUSKIEJ

na wybrzeżu pomorskiem.

Jako remunerację za pełnienie funkcyj tych pobierać będzie
1 an 2000,- mk skowanci: dwa tysiące marek polskich miesięcznie piat
na z góry.



MINISTER B. DZIELNICY I RUSKIEJ

W. Kucharski

MINISTERSTWO PRZEMYSŁU I HANDLU.

Nr P.O. 564

Warszawa, dn. 1/I-go 1922 r.

Do

Pan a POZNAŃSKIEGO JOZEF A
w Wejherowie

Mionuję Pana na urząd Naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej na Wybrzeżu Pomorskiem w Wejherowie od dnia 1-go stycznia 1922 roku z uposażeniem kategorii V stopnia C etatu plac. t. j. z miesięczną płacą zasadniczą Mk. 2.600 i dodatkiem wojennym Mk. 54.468 oraz dodatkiem służbowym Mk. ———— czyli razem 37.068 wyrażnie pięćdziesiąt siedem tysięcy sześćdziesiąt osiem marek ———— płatne w Centralnej Kasie Państwowej od daty niniejszego.

Zarazem przeznaczam Pana do służby w Urzędzie Marynarki Handlowej na Wybrzeżu Pomorskiem w Wejherowie.

Przebyły przez Pana okres próbnej służby od dnia ———— zalicza się do rzeczywistej służby państwowej na mocy art. 10 tymczasowych przepisów służbowych z dn. 11 czerwca 1918 r. (Nr. 13 Dziennika Praw).



MINISTER:

Port. Sadywa

Frekwencja statków, ruch towarowy i pasażerski na rok 1927. L.

Wieliczno

II

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	0																	
	1																	
	2																	
	3																	
	4																	
	5																	
	6																	
	7																	
	8																	
	9																	
	10																	
	11																	
	12																	
	13																	
	14																	
	15																	
	16																	
	17																	
	18																	
	19																	
wieliczno	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Styczeń																		
luty																		
marzec																		
kwiecień	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
maj	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
czerwiec	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
lipiec	1	4	82	2	5 815	3 775	-	124	10	23 000	1	-	1844	595	-	4 370	-	-
sierpień	4	2	140	6	10 557	3 974	-	134	-	18 280	3	2	4 739	831	483	4 807	493	-
wrzesień	2	3	62	4	4 097	485	-	179	-	20 544	4	2	6 735	259	1 784	744	1 784	-
październik	4	2	2	3	30	10	-	287	-	9 720	2	2	4 406	190	1 048	200	1 048	-
listopad	3	1	-	1	15	-	-	163	-	14 220	2	-	2845	698	1 994	698	1 994	-
grudzień	1	-	-	-	-	-	-	391	-	16 220	4	-	5 408	7038	2 568	1036	2 568	-
Razem	31	20	293	19	20857	8 443	-	2 345	147	235 152	21	6	40 616	6 618	20 886	15 057	20 886	-

Wieliczno statków i pasażerów. Wzrost w 1927. Wzrost w 1928. Wzrost w 1929.

Post. S. Gdynia

Frekwencja statków, ruch pasażerski i towarowy za rok 1925

I

Miesiąc	I			R			Z			Y			B			K			O					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Liczba statków	Wyloty			Przybrzeżna			Zarobki			Prace			Prace			Prace			Prace					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
styczeń	-	1	4	-	-	-	-	315	35845	4	1	5240	29	195	29	195	29	195	29	195	29	195	29	195
luty	3	1	1	-	-	-	-	220	13000	5	1	9262	64	189	64	189	64	189	64	189	64	189	64	189
marzec	2	3	3	-	-	-	-	135	35585	4	1	9219	62	157	62	157	62	157	62	157	62	157	62	157
kwiecień	2	3	8	2	-	-	-	242	29470	3	1	4306	92	418	92	418	92	418	92	418	92	418	92	418
maj	2	10	32	1	-	164	-	105	9550	5	1	10012	192	42	192	42	192	42	192	42	192	42	192	42
czerwiec	3	3	76	2	-	823	-	45	9500	2	-	3682	96	104	3682	96	104	3682	96	104	3682	96	104	3682
lipiec	4	4	164	7	-	6084	-	42	13400	3	1	6377	570	92	6377	570	92	6377	570	92	6377	570	92	6377
sierpień	2	2	166	2	-	8445	-	18	30400	2	1	1763	-	308	1763	-	308	1763	-	308	1763	-	308	1763
wrzesień	2	2	32	2	-	400	-	8	69100	5	1	3271	-	-	3271	-	-	3271	-	-	3271	-	-	3271
październik	-	4	17	1	-	-	-	68	19000	3	1	4278	-	-	4278	-	-	4278	-	-	4278	-	-	4278
listopad	-	3	16	-	-	-	-	230	10000	21	1	9498	-	-	9498	-	-	9498	-	-	9498	-	-	9498
grudzień	-	2	10	-	-	-	-	230	12030	13	-	8193	-	-	8193	-	-	8193	-	-	8193	-	-	8193
razem	20	38	549	17	-	15916	-	1679	295960	75	10	75090	1065	1646	75090	1065	1646	75090	1065	1646	75090	1065	1646	75090

II

Tablica II.

fort...
Gdy...

prognoza statyst. Puch...
Rak...

	c																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
styczeń	1	4	-	-	-	-	-	315	26745	3	1	4236	1087	609	1087	609	1562,57 zł
luty	1	2	1	-	-	-	-	230	6000	5	1	10166	1844	3654	1844	3654	2274,62
marzec	2	3	3	-	-	-	-	135	28495	4	1	9218	2013	2186	2013	2186	2157,95
kwiecień	2	2	8	2	000	-	-	264	19050	3	1	4052	1197	37	1197	37	953,56
maj	2	10	32	1	200	112	-	112	5500	4	1	9912	2313	1768	2425	1768	2061,73
czerwiec	4	3	75	2	100	766	-	50	4000	3	-	4036	1034	-	1800	-	1627,98
lipiec	2	4	165	5	100	4092	-	41	7100	2	1	3942	1093	50	5090	50	1966,98
sierpień	4	2	184	3	50	6582	-	19	19400	3	1	4298	46	2040	6598	2940	2993,34
wrzesień	2	2	34	3	100	255	-	8	52100	5	1	3271	-	4645	255	4645	2024,77
październik	1	4	17	1	100	-	-	68	12000	2	-	2310	-	3780	-	3780	1015,96
listopad	-	3	16	-	-	-	-	230	10000	17	1	7741	-	16504	-	16504	3922,83
grudzień	-	1	10	-	-	-	-	230	8100	18	1	8638	-	13665	-	13665	3724,04
razem	20	37	549	17	-	12776	-	1690	193480	69	10	71720	18632	50138	23309	50138	25976,13

Statystyka...
Rak...

219

Wykaz Towarzystwa Żeglugowych Zagranicznych Koncesjonowanych w roku 1926 w Polsce

Urząd Marynarki Handlowej na wybrzeżu pomorskim

Lp	Nazwa Towarzystwa koncesjonowanego	Nr. i data aktu i koncesyjnego	Cena koncesyj	kraj zagraniczny	Druga transportowa	Porty wylotowe i przystanki	Porty wjazdowe i przystanki
1	Lloyd Triestino /wł./	5.XII.25.Nr. Z. 3354	zł 6.000	Państwa	kolej i ośmiokrotnie przez	Tryjeść	
2	Servicium Maritime Roman / Rum/	8.I. 26.Nr. 42.	49	Państwa	ditto	Konstanca	
3	Fabre Line /Fr./	5.I. 26 * 42.	20	Państwa		Tryjeść	
4	Cosulich Line /Wł./	6.XII.25 *	3353	Ameryka połud.		Warycja	
5	Transports Maritimes & Vapour /Fr./	15.I. 26 *	139		połudn. morzem	Gdańsk Gdynia	Le Havre, Bordeaux
6	Chargers Reunis /Fr./	11.I. 26 *	61				Hotel Londyn Southampton Liverpool
7	The Royal Mail Steam Packet Co /Ang./	28.I. 26 *	256				Amsterdam Boulogne
8	Królewsko Holenderski Lloyd /Hol./	15.I. 26 *	133				Kopenhaga
9	Belson Lines /Ang./	29.I. 26 *	275				Hotel Londyn Southampton Liverpool
10	Baltycko amerykańska Linja /Dun./	4.I. 26 *	14		połudn. bezpośrednie morzem		
11	Skandynawsko Amerykańska Linja /Dun./	4.I. 26 *	11		połudn. morzem		
12	Red Star Line /belg/	11.I. 26 *	77				
13	Cunard Line /Ang./	11.I. 26 *	79				
14	White Star Line /ang/	11.I. 26 *	75				
15	Canadian Pacific /Ang./	8.I. 26 *	82				
16	United States Lines	12.I. 26 *	88				
17	Holland America Line /Hol./	7.I. 26 *	33	Amer. i ocean. Kuba i Meksyk			Hotel Londyn Southampton Bremen Rotterdam i Beol. Gm.
18	Compagnie Generale Transatlantique /Fr./	11.I. 26 *	67				Le Havre i St. Nazaire
19	Anglo Baltic Line /Un. Balt. Corp./	21.I. 26 *	204	za pośrednictwem linijni Towarzystw pod Nr. 8, 7, 11, 12, 13.		Gdańsk	
20	Ellersmans Wilsons Line /Ang./	15.I. 26 *	140	15, 15, 16.	dwoma enigmatów z Polski do portów wylotowych i przystanków oceanicznych.	Gdańsk	

to zgodzić
L. Obgórski
Stefa. P. ...

**MINISTER
RZEMYSŁU I HANDLU**

WARSZAWA, DN. 24 maja 1928. r.

Nr. O. 1735

Do

Pana JÓZEFA POZNAŃSKIEGO,
Naczelnika Urzędu Morskiego

w G d n i.

W związku z wejściem w życie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku /Dz.U. Bz.P.Nr. 38 poz. 366/ mianuję Pana D. rektora Urzędu Morskiego w Gd. ni w V. stopnia służbowym.

Nominacja powyższa nie przesądza wykonania względem Pana postanowień art. 116 ustawy o państwowej służbie cywilnej /Dz.U. Bz.P.Nr. 21 poz. 104/ w brzmieniu, nadanem mu art. 1 ustawy z dnia 22 grudnia 1925 roku /Dz.U. Bz.P. Nr. 139 poz. 920/ i art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku /Dz.U. Bz.P. Nr. 38 poz. 367/.

M I N I S T E R



Sturialkowski

Załącznik 7

03/12 '91 11:11

020 07 43

U. MORSKIE GDYNIA

5 2001

„LIGA ŻEGLUGI POLSKIEJ”

Warszawa, Marsaalkowska 68,

Telefon 15-63.

POCZTOWE CONTO CZEKOWE 367.

Warszawa dnia 4 listopada 1924 r.

JW. Pan Prezes

J. POZNAŃSKI

LIGA MORSKA I RZECZNA

Warszawa, M. S. Piotrkowska 2

GMACH W. S. N. P. A. S. S. S.

Tel. 15-63 — Pocz. Konto Czek. 367.

Nr Dz. *924/1/24*

Rada i Zarząd Ligi Morskiej i Rzeczej przesyła wyrazy uznania i podziękowania za dotychczasową tak owocną działalność Pana jako prezesa Wejherowskiego Oddziału L.M.R.

Mając nadzieję, że Cz. Pan, pomimo ustąpienia z prezesury Oddziału, i nadal będzie interesował się naszą ideologią i współdziałał na tem polu, kreślimy się z poważaniem.

Za Zarząd :



W. P. K.

Dyrektor :

03/12 '91 10:01 20 07 43

MOJNE GONIA

6001

MINISTERSTWO
PRZEMYSŁU I HANDLU

WARSZAWA, DN. 14. MARCA 1932 R.

I. Per. 31-788

W odpowiedzi należy powoływać się
na powyższą liczbę.

Do

Pana JÓZEF A POZNAŃSKIĘGO,
Dyrektora Urzędu Morskiego

w W d y n i.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadamia Pana, iż
Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 10 czerwca 1932 r.
ku uchwaleniu wniosku treści następującej:

"Wyznaczyć się do odwołania Dyrektora Urzędu Mor-
skiego w dniu 9. Marca 1932 Komisarzem Pol-
skiej Delegacji przy Portu i Złogach w Gdańsku".

MINISTERSTWO PRZEMYSŁU I HANDLU

St. Froelich
St. Froelich

Załącznik 9

03/12 1931 10:31 220 07 43

U. NIEKIEI GOSNIS

2001

MINISTER
PRZEMYSŁU I HANDLU

WARSZAWA, DN. // CZERWCA 1932 R.

Nr.Per.P.280-434.

Do
Pana JÓZEFA POZNAŃSKIEGO,
Dyrektora Urzędu Morskiego
w Gdyni.

Na zasadzie art.52 ustawy z dnia 17 lutego 1922 roku o państwowej służbie cywilnej w brzmieniu, nadanem mu art.2 ustaw z dnia 21 marca 1924 roku /Dz.U.R.P.Nr.29 poz.286/, przenoszę Pana z dniem 1 lipca 1932 roku do Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku, mianując Pana równocześnie Naczelnikiem tegoż Urzędu w dotychczasowym stopniu służbowym.-



MINISTER

Kawinski

1932 06 26

WARSZAWA, DN. 1. lipca 1932. r.

MINISTER
PRZEMYSŁU I HANDLU

Nr.Per.P.280-600

Do
Pana JÓZEFA POZNAŃSKIEGO,
Naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej

w Gdańsku.

W związku z powierzeniem Panu nowych stanowisk Naczelnika Urzędu Marynarki Handlowej i Komisarza Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku wyrażam Panu podziękowanie za gwałną pracę, jaką pełnił Pan na dotychczasowym stanowisku Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

MINISTER

(-) *Zarzycki*
Dr. F. ZARZYCKI



KANCLERZ ORDERU
ODRODZENIA POLSKI

stwierdza

że

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ

dekretom z dnia

10 listopada 1927 r.

za zastępi pracy organizacji władz marnygarcki handlowej na wybrzeżu
zaliczył

Pana Józefa Poznarskiego
Naczelnika Urzędu Marnygarcki Handlowej w Gdyni

w poczet

Kawalerów Orderu
Odrodzenia Polski

nadając Mu odznaki

Krzyża Oficerskiego

tego orderu



KANCLERZ

Jan Kochanowski

SEKRETARZ

Wojciech
Gł. rz.

02/12 ZA 10148 220 07 48

U. MORSKI GDYNIA

0001

MINISTERSTWO
PRZEMYSŁU I HANDELU

WARSZAWA, DN. 4 grudnia 1930 r.

URZĄD MORSKI	
Nr D. 4491	Wpł. 16. GRUD. 1930
W odpowiedzi należy powoływać na datę i Nr. Dz.	Nr. dz. 3029-321

Do
Pana JÓZEFA POZNAŃSKIEGO,
Dyrektora Urzędu Morskiego

w Gdyni.

przez Departament Morski.

Wydział Ogólny komunikuje, że Pan Prezydent Rzeczypospolitej zarządzeniem z dnia 14 listopada 1930 roku zezwolił Panu na przyjęcie i noszenie Krzyża Oficerskiego Orderu Legji Honorowej.-

Le NACZELNIK WYDZIAŁU
J. Proch
Gdynia 17. VII. 1930 r.

Drakofila Państwowa Nr. 51717, 21.VI.30. 30.000.

Gdynia, dnia 17. lipca 1930 r.

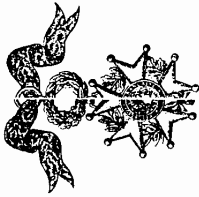
Do

Pana Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

W załączeniu mam zaszczyt przesłać Panu Dyrektorowi dyplom nadania przez Prezydenta Republiki Francuskiej -
- Krzyża Oficerskiego Legji Honorowej.-

Jos. Barinowski

ORDRE NATIONAL DE LA LÉGION D'HONNEUR



HONNEUR

PATRIE

Le Grand Chancelier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur

certifie que, par Décret du _____ 1893, M. _____ mil neuf cent _____,

Le Président de la République Française

a conféré à M. Joseph Tomanski, citoyen polonais,

Directeur de l'Office Maritime de Gdynia,

la Décoration d'Officier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur.

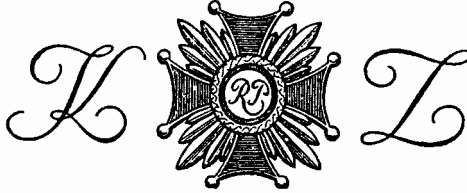
Fait à Paris, le _____ 1893.

V. _____

Le Grand Chancelier

De Maun

Rzeczpospolita Polska



PREZES RADY MINISTRÓW

STWIERDZA

ZE

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ

ZARZĄDZENIEM Z DNIA 11 LISTOPADA 1937 r.

NADAŁ

JÓZEFOWI POZNAŃSKIEMU

NACZELNIKOWI URZĘDU MARYNARKI HANDLOWEJ
W GDAŃSKU

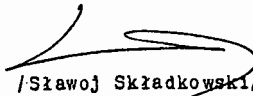
ZŁOTY KRZYŻ ZASŁUGI

PO RAZ PIERWSZY

ZA ZASŁUGI W SŁUŻBIE PAŃSTWOWEJ

PREZES RADY MINISTRÓW




/Sławoj Składkowski/

Załącznik 15

03/12 '81 10:48 220 87 43

U. Nofeni GDYNIA

002



Prezydium
Krajowej Rady Narodowej.

Warszawa, dn. 5 kwietnia 1946 r.

ZASWIADCZENIE TYMCZASOWE Nr. 6300/2590

Ob. Poznański Józef

uchwałą Prezydium Krajowej Rady Narodowej z dnia 4 kwietnia 1946 r.

został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi



Prezydent
Krajowej Rady Narodowej

Załącznik 16

03/12 '81 10:48 220 87 43

U. Nofeni GDYNIA

002



Prezydium
Krajowej Rady Narodowej.

Warszawa, dn. 5 kwietnia 1946 r.

ZASWIADCZENIE TYMCZASOWE Nr. 6451/1712

Ob. Poznański Józef

uchwałą Prezydium Krajowej Rady Narodowej z dnia 5 kwietnia 1946 r.

został odznaczony "Brązowym Krzyżem Zasługi"



Prezydent
Krajowej Rady Narodowej

31
Toruń, dnia 26 lutego 1925.

Przewodniczący
Pomorskiej Okręgowej
Komisji Oszacunkowej.
L.dz. O.K.O. 12/25.
Dot. zmiany organizacji
Urzędu Marynarki Handlowej,
i kompetencji na wydziału.

Handlowej
Handlowej

Do

Pana Naczelnika Władz XII.

Wniosek

Do tent. L.dz. XIIa.219/25 z dnia 12.I.br.doneszły,
że projekt budżety o reorganizacji Urzędu Marynarki
Handlowej w Wejherowie, przedłożony mi przez L.dz. XIIa.
5705 i 5772/25 z dnia 6.XI.1925 nie został wysłany do
władz centralnych. Matomiast Okręgowa Komisja Oszacąd-
nościowa zajmowała się kilkakrotnie urzędami związanymi
z wydziałem.

Już na pierwszym mojem posiedzeniu w dniu 10.X.
1925 orzekła O.K.O., że należy pójść jak najdalej w kie-
runku jednolitego traktowania spraw związanych z wy-
działem.

Na drugim posiedzeniu w dniu 12.XII.1925 uchwa-
liła O.K.O. zniiesienie Morskiego Urzędu Rybnictwa w
Wejherowie i przyłączenie jego agend do Starostwa w
Pucku oraz wybrała osobną Sekcję do zbadania Urzędu
Marynarki Handlowej w Wejherowie, Urzędu Budowy Portu
w Gdyni, Szkoły Morskiej w Iczewie i Orlenskiej Szkoły
Marynarki Wojennej w Toruniu.

Na trzecim posiedzeniu w dniu 19.I.1925r. uchwalizła
O.K.O.

a/odnośnie do Urzędu Marynarki Handlowej :
1/funkcyj jednego inżyniera w VII st., kierownika
kancelarii w VII st., kontrolera letarń morskich
w IX st., i 4 funkcjonarjuszy niższych ;

2/

- 2/obniżenie stopni kierowników działów budowla-
nego i mechanicznego ze VI na VII ;
- 3/przeniesienie J.M.H. z Wejherowa do Gdyni.
- b/odnośnie do Urzędu Budowy Portu: pozostawienie
obecnego stanu.
- c/odnośnie do Szkoły Morskiej i Szkoły Marynarki
Wojennej : połączenie obu szkół .

Wszystkie te wnioski zostały w swoim czasie przedlo-
żone Nadrędcyjnemu Komisarzowi Oszacunkowościom
i resortowym Ministrom, lecz do dzisiaj nie ma odń
wiadzi .

Przewodniczący O.K.O.

Handlowej
L. d. XIIa.219/25 = 765
1925
WOJEWODA POMORSKI.
do sekret. a. 13. VII. 26
1925

Załącznik 18



Kpt. mar. Eugeniusz Pławski (1895–1972) – od maja do czerwca 1923 r.
kapitan gdyńskiego portu. Komandor MW, pierwszy dowódca Dywizjonu
Łodzi Podwodnych. Inspektor Wyszkozenia MW.

Odnaczone: Krzyżem Walecznych (2) brytyjskim
Distinguished Service Cross, Legią Francuską, Orderem Wazy,
duńskim Orderem Dannebrog



Kpt. ż.w. Władysław Zaleski (1889–1966)
– od czerwca 1923 do grudnia 1932 r. kapitan gdyńskiego portu.
Naczelnik Urzędu ds. Rozbitków. Pilot portowy.
Odnznaczony m.in. Krzyżem Komandorskim OOP,
Złotą Odznaką Zasłużony Pracownik Morza



Kpt. ż.w. Gustaw Kański (1882–1949)
od stycznia 1933 do 14 września 1939 r. kapitan gdyńskiego portu.
Hallerczyk, pierwszy kierownik wydziału nawigacyjnego
tczewskiej Szkoły Morskiej, kawaler francuskiego medalu „De le Victoria”
i „De la Grande Guerre”, kawaler jugosłowiańskiego Krzyża
Orderu Św. Sawy i lotewskiego Krzyża Orderu Trzech Gwiazd.
Odnaczony „Mieczami Hallerowskimi” i „Wawrzynem Polskiej Akademii
Literatury”. Żołnierz Armii Krajowej.



Gwiazda J. Poznańskiego położona 7.VII.2012 r. w „Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka J. Piłsudskiego w Rewie”.

Wnioskodawca: Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego Daniel Duda. Uroczystość poprzedziła Sesja, zorganizowana przez Polskie Towarzystwo Nautologiczne i Katedrę Eksploatacji Jednostki Pływającej AMW w Gdyni, w której zaprezentowano referaty. Podczas sesji dokonano wodowania książki D. Dudy pt. „J. Poznański – pierwszy dyrektor Urzędu Morskiego”, Gdynia 2012. Laudacji dokonał kpt. ż.w. dr inż. A. Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Matką chrzestną książki była mgr Hildegarda Skurczyńska prezes zarządu Regionalnego Chóru „Morzanie” w Dębogórze.
50 książek autor przekazał na fundusz budowy pomnika Marszałka J. Piłsudskiego w Gdyni

Załącznik 22



Referat:

Daniel Duda, Patrycja Jurdzińska pt. „Ostatnie marynarskie boje
na Polesiu – Kock, Serokomla, Adamów, Stoczek Łukowski,
Wola Gułowska, Helenów”,
wygłasza bosman podchorąży inż. Patrycja Jurdzińska



Referat:

Michał Szajna, Jakub Szajna (członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego) pt. „Pierwszy dyrektor Urzędu Morskiego w Wejherowie – Józef Poznański”,
wygłasza mgr Michał Szajna – wnuk prof. D. Dudy.

W godzinach wieczornych w rewskiej „Alei...” uroczyście położono gwiazdy, odsłonięto tablicę upamiętniającą ostatnie marynarskie boje na Polesiu. Orkiestra Marynarki Wojennej z podchorążym bosmanem inż. Maciejem Hermanem (trąbka) wykonała utwór „Polesia czar”.

Pamiętajmy 5 lipiec był świętem Floty Pińskiej.

Młodzi uczestnicy sesji bosman pdch. inż. Patrycja Jurdzińska, mgr Michał Szajna i mgr Jakub Szajna – zostali nagrodzeni przez Wójta Gminy Kosakowo mgr inż. Jerzego Władzika – medalem 40-lecia Gminy.

Załącznik 24

a.



a. Pieczęć Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie
(1920–1922)

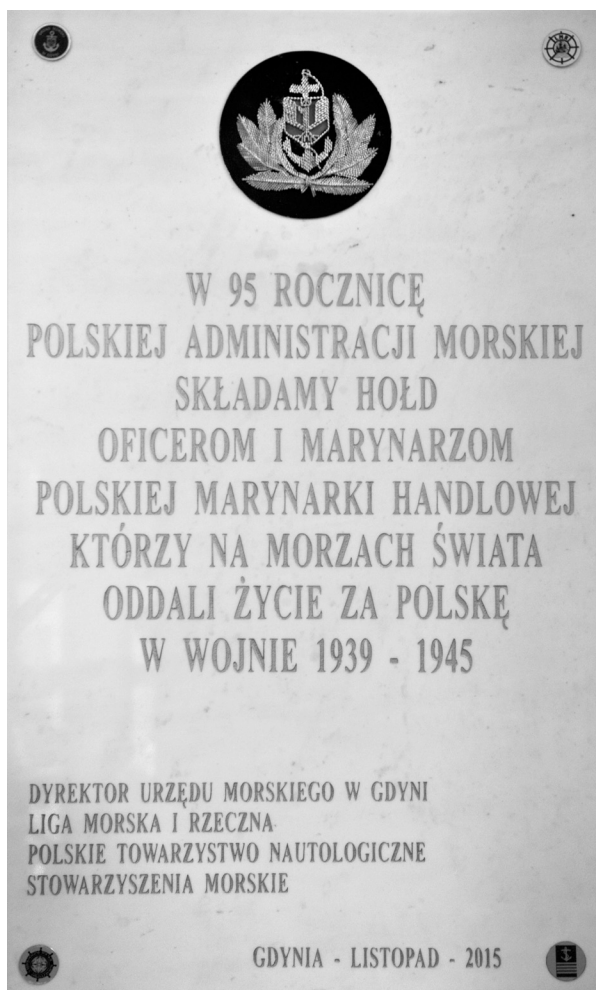
Pozyskano z dokumentu „Międzynarodowy Kod Sygnalowy” wejherowskiego Urzędu – metodą skanowania.

b.



b. Pieczęć Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie (1923-)

Źródło: D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, Z Dziejów Polskiej Administracji Morskiej lata 1918–1928, Gdynia 2008, s. 104.



Tablica, projekt Daniel Duda i Andrzej Królikowski,
wykonanie oraz montaż społecznie dokonał
płk. Związku Piłsudczyków RP Roman Surdacki.

Cz. 2. Stanisław W. Łęgowski

Stanisław Walenty Łęgowski (1887–1939) inżynier budowy okrętów, szef Sekcji Ekonomicznej Departamentu ds. Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, zakładnik, ofiara masowej zbrodni hitlerowskiej



Fot. 1. Inż. Stanisław W. Łęgowski dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
(zbiory autora)

Stanisław Walenty Łęgowski urodził się 26 lutego 1887 r. w Amsbergu w Westfalii jako syn Józefa, nauczyciela, społecznika dr. Józefa Łęgowskiego i Ludwiki z Masłowskich, która była córką nauczyciela gimnazjum wejherowskiego.

W roku 1893 rodzina przenieśli się do Wągrowca, gdzie ojciec Stanisława podjął pracę nauczyciela w Królewskim Gimnazjum Klasycznym. Stanisław Łęgowski ukończył wspomniane miejsce gimnazjum. W roku 1905 podjął naukę na Wydziale

Budowy Okrętów i Maszyn Okrętowych Politechniki Gdańskiej (Königlich – Technische Hochschule). Należy podkreślić, iż był wówczas pierwszym studentem Polakiem na tym wydziale. W czasie dwuletnich studiów (1905–1907) brał aktywny udział w pracach zrzeszenia studentów techniki stoczniowej Latte.

W 1907 roku, po zaliczeniu czterech semestrów, złożył egzamin półdyplomowy i przerwał naukę w Gdańsku. W październiku 1907 r. został powołany do niemieckiego wojska, w którym odbył jednoroczną obowiązkową służbę w 6 pułku piechoty stacjonującym w Poznaniu.

Następnie kontynuował naukę na politechnice w Berlinie (Charlottenburgu), gdzie w 1911 roku uzyskał dyplom inżyniera budowy okrętów.

1 kwietnia 1911 r. rozpoczął pracę zawodową w niemieckim przemyśle stoczniowym. Pierwszym pracodawcą młodego inżyniera była duża, znana i ceniona hamburska stocznia Blohm und Voss założona 5 kwietnia 1877 r. przez dwóch przedsiębiorców Hermana Blohma i Ernesta Vossa.

1 stycznia 1913 r. przeprowadził się do Warszawy i tu znalazł zatrudnienie jako inżynier warsztatów mechanicznych Towarzystwa Akcyjnego Handlu i Żeglugi na Wiśle (dawniej Lilpop). Ponieważ jako pruski poddany przebywał w momencie wybuchu pierwszej wojny światowej na terenie Królestwa Polskiego, został internowany i wywieziony na Syberię. Trafił do Tiumentia, gdzie przez przeszło trzy lata (1.01.1915–15.05.1918 r.) pracował na stanowisku inżyniera w Zachodniosyberyjskim Towarzystwie Pasażerskim i Handlowym. Po repatriacji wrócił do Kilonii i 11 sierpnia 1918 r. ponownie został przyjęty do Howaldtswerke, i tam pracował do końca listopada.

Wkrótce potem opuścił Niemcy i zamieszkał w Poznaniu, gdzie brał czynny udział w rozbrajaniu wojsk niemieckich i tworzeniu Naczelnej Rady Ludowej (NRL). 1 grudnia 1918 r. Komisarjat NRL powierzył mu stanowisko naczelnika wydziału komunikacji wodnej, na którym pozostawał do 12 kwietnia 1919 r.

Od tego czasu (początek 1919 r.) datowały się jego kontakty ze Stowarzyszeniem Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi

Bandera Polska i praca w Komitecie Redakcyjnym „Bandery Polskiej”. Tam zetknął się z wieloma ludźmi morza, z którymi później współpracował w Lidze Żegluga Polskiej (LŻP), Lidze Morskiej i Rzecznej (LM i R), w Lidze Morskiej i Kolonialnej (LM i K), w Departamencie Spraw Morskich (DSM) Ministerstwa Spraw Wojskowych, Ministerstwie Przemysłu i Handlu (MP i H) czy Urzędzie Morskim. Byli to: Kazimierz Porębski, Antoni Garnuszewski, Tadeusz Wenda, Gabriel Szczęsny Chrzanowski, Władysław Filanowicz, Ludgard Krzycki.



Fot. 2. Tablica w kościele NSPJ w Gdyni poświęcona pamięci Gabriela Szczęsnego Chrzanowskiego [www.nspj.gdynia.pl]

W roku 1929 z inicjatywy inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, Ministra Przemysłu i Handlu, Magistrat miasta Gdyni podjął uchwałę o zmianie nazwy ul. Centralnej na ulicę Gabriela Chrzanowskiego. W dniu 08.09.2019 r. w gdyńskim kościele Najświętszego Serca Pana Jezusa z inicjatywy rodziny została uroczystie odsłonięta tablica poświęcona pamięci współpomysłodawcy budowy portu w Gdyni, jednemu z założycieli Pierwszego Polskiego Towarzystwa Kąpieli Morskich, współtwórcy Żegluga

Polskiej, pierwszemu dyrektorowi Departamentu Marynarki Handlowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu II RP – Gabrielowi Szczęsnemu Chrzanowskiemu. (Źródło: „Ratusz” 13–19 września 2019r. nr. 1379, ROK XXVIII, www.nspj.gdynia.pl).

Pierwsze oficjalne wystąpienie Łęgowskiego, jeszcze jako pracownika Naczelnej Rady Ludowej (NRL), miało miejsce 18 marca 1919 r. na plenarnym posiedzeniu Stowarzyszenia Pracowników na Polu Rozwoju Żegluga Bandera Polska. Omówił wówczas stan żegluga na dolnej Wiśle, scharakteryzował wyposażenie techniczne nadmotławskiego portu Gdańsk oraz stosunki panujące w tym mieście. Nawiązał do tej tematyki na posiedzeniu sekcji ekonomicznej LŻP (powstała ona 23 czerwca 1919 r.), referując bardzo aktualne wówczas i interesujące wszystkich zagadnienie: Gdańsk a możliwości obsługi polskiego handlu zagranicznego i jego stosunek do Polski, urządzenia portu gdańskiego jak i problemy i możliwości produkcyjne i remontowe stoczni gdańskich. Wchodził w skład Rady Ligi Morskiej i Rzecznej, był członkiem Zarządu LŻP. Stanisław Łęgowski za najważniejsze zadanie morskie dla Polski uważał budowę własnego portu morskiego, a drugim zadaniem winno być zdobycie Gdańska dla naszego handlu morskiego („Ku Morzu” – Jednodniówka z 1924 r., s.7). Stanisław Łęgowski miał realistyczny pogląd na rozbudowę polskiej floty handlowej, wyrażał pogląd, że Polska powinna rozpocząć proces budowy swojej floty handlowej poprzez posiadanie małych jednostek 200–1500 ton do obsługi handlu polskiego na obszarze Morza Bałtyckiego, by w przyszłości przejść na eksploatację statków większych i na ekspansję na dalsze rynki. Przypomnijmy, że admirał K. Porębski postulował rozbudowę floty do 220 000 DWT. Dotychczas luźna współpraca S. Łęgowskiego z towarzystwem przerodziła się w członkostwo w Lidze Żegluga Polskiej. Początkowo, biorąc pod uwagę jego znajomość spraw morskich, budownictwa okrętowego, zagadnień stoczniowych i gdańskich, zaoferowano mu udział w zespole redakcyjnym czasopisma „Bandera Polska”. Natomiast 23 marca 1920 r., kiedy powstała sekcja marynarki handlowej LŻP, został wybrany do jej zarządu. W latach 1919–1921 zamieścił na łamach wspomnianego czasopisma artykuły: *Żegluga na Wiśle*, [w:] „Bandera

Polska”, nr 2, 1919, *Nasza Marynarka Handlowa*, [w:] „Bandera Polska”, nr 1–2, 1921, *O organizacji naszych władz handlowo – morskich*, [w:] „Bandera Polska”, nr 1–2, 1921.

Dorobek wydawniczy działaczy Towarzystwa postanowiono przedstawić władzom i społeczeństwu. Tak powstała wydana drukiem w 1921 r., pod redakcją ppłk. dr. Tadeusza Jaworskiego publikacja *Polskie morze*. Jednym ze współautorów był Stanisław Łęgowski, który oceniając dwuletnią pracę Polski na rzecz zagospodarowania brzegu morskiego, doszedł do wniosku, że nie wykorzystano w pełni tego czasu i nadarzającej się szansy. Jego zdaniem zdecydowały o tym nie tylko względy obiektywne, do których zaliczano utworzenie Wolnego Miasta Gdańska (co znacznie uszczuplało dostęp Polski do morza), ale stosunek sejmu, rządu i części społeczeństwa do sprawy morza w pierwszych latach niepodległości.

Dzień 13 kwietnia 1919 r. otworzył nowy rozdział w karierze zawodowej Stanisława Łęgowskiego i dał możliwość realnej pracy przy tworzeniu i wytyczaniu dróg rozwoju Polski morskiej. Przez dwa i pół miesiąca był pracownikiem kontraktowym MPiH. Później, 1 lipca tego roku, przeszedł do DSM – Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie praktycznie na co dzień mógł wykorzystywać swe doświadczenie i wykazać się dogłębną znajomością spraw morskich. Wynikało to z zadań, jakie postawiono przed tą instytucją: przejęcie i zagospodarowanie wybrzeża morskiego, zapewnienie obsady kadrowej dla nowo powstałych urzędów administracji morskiej. Nie mniej ważnym przedsięwzięciem było podjęcie próby stworzenia podstaw prawno-organizacyjnych dla przyszłej floty handlowej. Urzędnik do zleceń, naczelnik wydziału i wreszcie kierownik sekcji ekonomicznej to kolejne odpowiedzialne etapy jego działalności, których prowadzenie powierzył mu kontradmirał Kazimierz Porębski. Prawie dwa i pół roku głównie na S. Łęgowskim spoczywał ciężar prac organizacyjnych i przygotowawczych do objęcia Pomorza i zapewnienia obrony polskich praw na terenie Gdańska. Oczywiście wspierany był w swych poczynaniach autorytetem i radą szefa, pomocy udzielali

i współpracowali z nim także inni pracownicy Departamentu Spraw Morskich.

Równocześnie z zajmowaniem przez jednostki wojska polskiego ziem byłego zaboru pruskiego, Departament Spraw Morskich rozpoczął prace przy tworzeniu administracji morskiej. Począwszy od 5 lutego 1920 r. dwaj komisarze szczegółowi, których wyznaczyli ministrowie byłej Dzielnicy Pruskiej i Spraw Wojskowych, zaczęli pełnić swoje obowiązki. Kapitan marynarki Józef Poznański i urzędnik cywilny inż. Stanisław Łęgowski, bo właśnie o nich mowa, przystąpili do przejęcia „... władz i urzędów w zakresie handlowo-morskim na Wybrzeżu Pomorskim”.

Niedługo potem, 2 kwietnia 1920 r. powstała pierwsza placówka polskiej administracji morskiej – Urząd Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie, w Pucku bowiem nie znaleziono odpowiedniego lokalu. Na czele Urzędu stanął kapitan marynarki Józef Poznański. Potrzeba określenia miejsca tej placówki w funkcjonujących strukturach administracji państwowej była przedmiotem obrad dwudniowej konferencji zorganizowanej w Toruniu. Interesy powstającej administracji morskiej reprezentowali S. Łęgowski, J. Poznański i F. Witecki. Później inż. Stanisław Łęgowski często przebywał w grodzie nadmotławskim jako uczestnik toczących się polsko-gdańskich rokowań poprzedzających zawarcie umowy warszawskiej (24.11.1921 r.). Bywał również w tym mieście doraźnie, jak to miało miejsce na początku października 1921 roku. Wszedł wówczas w skład powołanej rozkazem szefa DSM kontradmirała Kazimierza Porębskiego komisji ofertowej, która zajmowała się kwestią sprzedaży statku „Rewa”. Była to nieduża żaglowo-motorowa jednostka (220 DWT, zbudowana w 1897 r. w warsztacie J. Berga w Sappemeer w Holandii w 1897 r.), która posiadała silnik żarowy dwucylindrowy o mocy 50 KM, a którą zakupiono w Holandii do przewozu broni i amunicji dla walczącej armii polskiej. Od dłuższego czasu stała beczynnie (przynosząc straty) przy Haku Polskim w Gdańsku. Zastanawiano się nawet nad jej wykorzystaniem do szkolenia słuchaczy Szkoły Morskiej w Tczewie, czy też słuchaczy Tymczasowych Kursów Instruktor-skich dla Oficerów Marynarki Wojennej.

Przekazując w oparciu o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. z dniem 1 stycznia 1922 r. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu Sekcją Ekonomiczną, Referat Prawny Marynarki Handlowej, Urząd Marynarki Handlowej, Szkołę Morską w Tczewie ze statkiem szkolnym „Lwów”, latarnie morskie oraz tabor pogłębiarski – wiceadmiral K. Porębski złożył wyrazy specjalnego podziękowania swym najbliższym samodzielnym pracownikom. Zaliczał do nich – obok Tadeusza Wendy, Józefa Poznańskiego, Antoniego Garnuszewskiego, Tadeusza Steckiego, L. Blejderna, kmdr por. (rez.) Royal Navy Thomasa Burtona – także inż. Stanisława Łęgowskiego.

**Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r.³¹
w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu
wszystkich spraw, związanych z marynarką handlową.
(DzU. 1921, nr 103, poz. 742 – zbiory autora)**

Na mocy art. 15 dekretu z dnia 3 stycznia 1918 roku o tymczasowej organizacji Władz Naczelnych (DzPKP z 1918 r. No 1, poz. 1) Rada Ministrów zarządza co następuje:

- § 1. Wszystkie sprawy dotyczące marynarki handlowej przekazuje się Ministrowi Przemysłu i Handlu.
- § 2. Do zakresu działania Ministra Przemysłu i Handlu w dziedzinie marynarki w szczególności należy:
 - 1) prowadzenie polityki marynarki handlowej,
 - 2) piecza nad tworzeniem i rozwojem floty polskiej handlowej,
 - 3) tworzenie i regulowanie komunikacji morskich,
 - 4) organizacja przewozu morskiego dla potrzeb Państwa i współdziałanie z inicjatywą społeczną i prywatną w zakresie organizacji prywatnych i przedsiębiorstw żeglugi morskiej,
 - 5) nadzór i opieka nad działalnością stowarzyszeń i wszelkich przedsiębiorstw uprawiających żeglugę morską,
 - 6) praca przygotowawcza do traktatów, umów i konwencji międzynarodowych i międzypaństwowych, dotyczących stosunków morskich handlowych oraz wszelkie koncesje w sprawach żeglugi morskiej,

³¹ Pisownia oryginalna.

- 7) opracowanie i wykonanie planów wydawania premji z funduszów ze Skarbu, asygnowanych na cele rozwoju żeglugi polskiej i portowych urzędzeń,
- 8) sprawy prawodawstwa i żeglugi handlowej (godła, bandery, klasyfikacja, regulaminy przewozowe dla towarów i pasażerów, reklamacje i zażalenia w tej dziedzinie),
- 9) sprawy legalizacji wszelkich statutów dotyczących żeglugi morskiej handlowej,
- 10) rejestracja statków handlowych i organizacja hipoteki morskiej,
- 11) sprawy wyszkolenia zawodowego marynarzy handlowych w porozumieniu z właściwymi Ministrami, z zastrzeżeniem, że sprawy szkół żeglarskich traktowane będą w najściślejszem porozumieniu z Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego,
- 12) sprawy organizacji służby pilotowej, morsko-sanitarnej, ratowniczej i administracyjno-policyjnej na wodach morskich podlegających zwierzchnictwu Państwa Polskiego,
- 13) organizacja i kierownictwo urzędów portowych handlowych, jako też nadzór nad ich działalnością, z wyjątkiem kontroli sanitarnej,
- 14) zarząd, konserwacja i eksploatacja portów morskich handlowych i ich urzędzeń pomocniczych oraz sprawy budowy portów morskich handlowych ze współudziałem Ministerstwa Robót Publicznych,
- 15) nadzór nad morskimi konstrukcjami nadbrzeżnemi (umocowania brzegowe, leśnictwo wydmowe), w porozumieniu z właściwymi Ministrami,
- 16) ustalenie warunków technicznych i konstrukcyjnych dla polskich statków handlowych morskich, budowa ich na stocznjach państwowych i nadzór nad stocznjami morskimi prywatnemi,
- 17) nadzór nad kotłami okrętowemi i bezpieczeństwem ruchu osobowego na statkach handlowych morskich,
- 18) pomierzanie statków handlowych morskich,
- 19) sprawy awaryjne,
- 20) organizacja służby pilotowej oraz urządzenie, utrzymywanie i ochrona sygnałów brzegowych i latarni morskich,
- 21) rejestracja marynarzy i oficerów polskiej marynarki handlowej,

- 22) ochrona pracy żeglarskiej i nadzór nad stosunkami służbowymi w polskiej marynarce handlowej w porozumieniu z Ministrem Ochrony Pracy i Opieki Społecznej,
- 23) współudział:
 - a) w urzędzeniu i ochronie kabli morskich w porozumieniu z Ministrem Poczty i Telegrafów,
 - b) w regulowaniu w porozumieniu z właściwymi Ministrami spraw:
 - 1) emigracji i imigracji drogą morską,
 - 2) ceł i opłat morskich,
 - 3) taryf komunikacyjnych.
 - 4) rybołówstwa na morzu,
 - 5) zbioru bursztynu, morskich i zajmowania wyrzutek (kaduków) morskich,
 - 6) organizacji ubezpieczeń morskich,
- 24) orzecznictwo administracyjne w sprawach żeglugi morskiej handlowej w najwyższej instancji,
- 25) gromadzenie, zestawianie i opracowywanie statystycznych danych w zakresie gromadzenia żeglugi handlowej morskiej, oraz zbieranie danych dotyczących oczekiwanego ruchu statków, towarów i pasażerów – dla odpowiednich zarządzeń,
- 26) załatwianie innych spraw przekazanych ustawami władzom marynarki.

§ 3. Dla ogólnego kierownictwa sprawami marynarki handlowej polskiej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu utworzony zostaje departament marynarki handlowej, który obejmuje wymieniony w statucie organizacyjnym Ministerstwa Przemysłu i Handlu wydział marynarki, oraz wszystkie agendy obecnego departamentu spraw morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych w dziedzinie marynarki handlowej i spraw dotyczących marynarki handlowej.

§ 4. Ustrój lokalnych urzędów będzie określony osobnym rozporządzeniem.

§ 5. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z chwilą przejęcia przez Ministra Przemysłu i Handlu od Ministerstwa Spraw Wojskowych wszystkich spraw dotyczących marynarki handlowej i nie później jednak niż w miesiąc po wydaniu obecnego rozporządzenia, do którego terminu Minister Spraw Wojskowych wszystkie wskazane

wyżej sprawy i urzędy wraz z odpowiednim inwentarzem, personelem i kredytami winien przekazać Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie z niniejszym rozporządzeniem sprzeczne przepisy i zarządzenia o władzach do spraw marynarki handlowej.

§ 6. Wykonanie niniejszego rozporządzenia poleca się ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Prezydent Ministrów: A. Ponikowski,
Minister Przemysłu i Handlu: w z. Henryk Strasburger
Minister Spraw Wojskowych: Sosnkowski

Źródło: *prawo.sejm.gov.pl*

Tak więc od nowego roku Stanisław Łęgowski powrócił do poprzedniego pracodawcy, tj. Ministerstwa Przemysłu i Handlu, gdzie został pracownikiem organizującej się Sekcji Marynarki Handlowej, którą kierował Gabriel Szczęsny Chrzanowski. Wobec istotnego wzrostu zadań, jakie postawiono przed ministerstwem, MPiH musiało dokonać niezbędnych zmian organizacyjnych. Na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 lutego 1922 r. przekształcono wspomnianą Sekcję Marynarki Handlowej w Departament V Marynarki Handlowej (przemianowany już w roku 1926 na Departament Morski), składający się z dwóch wydziałów: Wydziału Żeglugowego, którego kierownictwo objął kmdr por. (rez.) Hugon Pistel i Wydziału Portowego, którego naczelnikiem mianowany został inż. Stanisław Łęgowski.

Realizacja założeń polskiej gospodarki morskiej była możliwa nie tylko na drodze egzekwowania uprawnień w Gdańsku. Warunkiem *sine qua non* dalszych sukcesów był własny port morski, stąd szczególna rola przypadła w tym czasie wydziałowi portowemu. Jednocześnie trzeba pamiętać, że już zaczęły przynosić wymierne efekty prace zaczęte jeszcze przez DSM – Ministerstwa Spraw Wojskowych. W kwietniu 1922 r. powstał na terenie Wolnego Miasta Urząd Marynarki Handlowej, którego naczelnikiem został kpt. ż.w. Tadeusz Swinarski. Tym samym

Polska dokonała liczącego się kroku na drodze do eksploatacji tego portu.

Prawne usankcjonowanie 23 września 1922 roku prowadzonych w Gdyni robót portowych, które odtąd zobowiązywał się finansować budżet państwa, miało też dodatkowy aspekt. Budowa własnego portu morskiego stawała się tym samym inwestycją ogólnopolską. Jako taka dawała realne przesłanki do wdrażania programu morskiego, o który od uzyskania niepodległości zabiegali ludzie morza zgrupowani wokół wiceadmirała K. Porębskiego. Jednym z nich był Stanisław Łęgowski.

Przez dziewięć lat jego pracy na stanowisku kierownika wydziału zaszły istotne zmiany na morskiej mapie Polski. Na miejscu rybackiej wioski wysiłkiem całego narodu powstawał nowoczesny port morski na Bałtyku. To wielkie osiągnięcie było też w jakiejś mierze osobistym sukcesem S. Łęgowskiego. Nie tylko uczestniczył we wstępnych trudnych negocjacjach z przyszłym wykonawcą (Konsorcjum Francusko – Polskim dla Budowy Portu w Gdyni), ale także brał udział w opracowaniu projektu pierwszej umowy o budowę portu gdyńskiego. Później, kiedy ruszyły prace hydrotechniczne, współpracował na co dzień z kierownictwem budowy portu i często przebywał na wybrzeżu, interesując się tempem prowadzonych robót. Ponieważ plan budowy zakładał eksploatację gotowych części portu, należało z pewnym wyprzedzeniem dokonać wyboru typu magazynów i urządzeń technicznych. Takie zadanie w drugiej połowie kwietnia 1925 r. otrzymali inż. Tadeusz Wenda i inż. Stanisław Łęgowski, którzy na polecenie ministerstwa udali się do Kopenhagi. Zapewnienie portom polskiego obszaru celnego (Gdańsk, Gdynia) nowoczesnych urządzeń do przeładunku węgla było celem pobytu delegacji polskiej oraz Rady Portu i Dróg Wodnych (RP i DW) w portach zachodnioeuropejskich (1927 r.). Pierwsza z nich, w której skład weszli przedstawiciele MP i H (inż. S. Łęgowski i inż. Piotr Bomas), Ministerstwa Komunikacji (W. Langrood), firmy Robur (inż. K. Korzon), obejrzała urządzenia do przeładunku węgla w Rotterdamie, Cardiff, Hull, Hamburgu, Szczecinie, Kolonii i Duisburgu. Dwuosobowa komisja RP i DW (inż. Bogdan Nagórski i inż. Ryszard Bruns) odwiedziła

czternaście portów angielskich, wyróżniających się intensywnym przeładunkiem węgla.

Przez osiem miesięcy, po śmierci G. Chrzanowskiego (4.12.1926 r.), Stanisław Łęgowski pełnił również obowiązki dyrektora Departamentu Morskiego (DM) MP i H. Przekazał je 1 września 1927 r. inż. Teodozemu Nosowiczowi (1882–1934, był jednym z organizatorów portu w Tczewie, który miał być wykorzystany do eksportu węgla, był także twórcą przedsiębiorstwa żeglugowego Wisła – Bałtyk). Prawdopodobnie m.in. w związku z przeprowadzoną reorganizacją Urzędu Morskiego (UM), nastąpiły przesunięcia kadrowe. Ich autorem był kolejny dyrektor DM dr Feliks S. Hilchen. Odeszli z DM dwaj długoletni naczelnicy wydziałów Hugon T. Pistel i Stanisław W. Łęgowski oraz Kierownik Biura Studiów Departamentu Morskiego MP i H, a następnie Naczelnik Wydziału Technicznego Urzędu Morskiego – inż. Włodzimierz Kajetan Szawernowski.

Minister Przemysłu i Handlu decyzją z dnia 11 czerwca 1932 r., przeniósł z dniem 1 lipca 1932 r. do Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku i mianował na stanowisko Naczelnika Urzędu i Komisarza Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku Józefa Poznańskiego.

Załoga Urzędu Morskiego żegnając dyrektora J. Poznańskiego przekazała mu album z dedykacją:

„Szanownemu i kochanemu Panu Komandorowi Józefowi Poznańskiemu organizatorowi i pierwszemu dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni – wdzięczni pracownicy”.

(List Karola Poznańskiego z dnia 16 marca 1994 r. w posiadaniu autora).

Stanisław Łęgowski, przez prawie półtora roku (od 1.02.1931 r. do 30.06.1932 r.) kierował w Gdyni Wydziałem Administracji Wybrzeża i Marynarki Handlowej. Następnie, po przejściu J. Poznańskiego do WM Gdańska, z dniem 1 lipca 1932 r. Stanisław Łęgowski, wybitny znawca spraw morskich, został doceniony i mianowany dyrektorem UM. Przed dwunastu laty zaczęli obydwaj pracę nad tworzeniem polskiej administracji morskiej jako komisarze szczegółowi, obecnie byli dyrektorami pierwszych

urzędów morskich II Rzeczypospolitej. Stanisław Łęgowski był gorącym zwolennikiem budowy handlowego portu morskiego w pierwszej kolejności, kolejno floty handlowej – śledził idee i początki budowy portu, poszczególne jego etapy, a swoje przemyślenia, prezentował, między innymi w opracowaniach: *Polska polityka portowa*, „Przemysł i handel”, nr 48/49, Warszawa 1922, *Port gdyński*, „Ziemia”, nr 8–9, 1924, *Inwestycje w porcie gdyńskim*, „Przemysł i handel”, nr 22, 1926, i inne.

Lata 1932–1939, kiedy na czele Urzędu Morskiego stał Stanisław Łęgowski, były okresem dalszej budowy i rozbudowy portu gdyńskiego (drugi i trzeci etap), Władysławowa, Jastarni, rozbudowy Helu i przebudowy puckiego portu.



Fot. 3. Kpt. ż.w. Henryk Borakowski – pierwszy kapitan portu rybackiego we Władysławowie, obrońca Półwyspu Helskiego w 1939 r., dyrektor Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, współzałożyciel Polskiego Towarzystwa Nautologicznego (zbiory autora)

W roku 1931 zlikwidowano samodzielność Biura Budowy Portu, przekształcając je w jeden z wydziałów UM. Ten ostatni fakt był odbierany przez współczesnych jako swoistego rodzaju

wotum nieufności ze strony ministerstwa wobec inż. T. Wendy. Jak podaje Ryszard Mielczarek: *„Nie udało się też dyrektorowi Łęgowskiemu wyperswadować resortowi decyzji o przeniesieniu budowniczego portu gdyńskiego na emeryturę”*. [R. Mielczarek, „Nautologia”, nr 4/1995].

Włączenie Kierownictwa Budowy Portu w Gdyni do Urzędu Morskiego spowodowało konieczność dokonania jego reorganizacji. Urząd Morski został podzielony na wydziały: I Ogólny, II Administracji Wybrzeża, III Budowy Portu Gdyńskiego, IV Eksploatacji Portu Gdyńskiego z oddziałami: Handlowym i Technicznym. Kierownictwo tego ostatniego Wydziału IV – tj. zarząd portu spoczywało w rękach dyrektora inż. Stanisława Łęgowskiego. Jak podaje Wojciech Burkiewicz: *„Rezerwy zdolności przepustowej gdyńskiego portu skłoniły władze do rozszerzenia sfery działalności w zakresie aktywizacji tranzytu. W związku z tym powstało przy Urzędzie Morskim Biuro Akwizycyjno – Taryfowe, służące z jednej strony poszukiwaniu możliwości ściągnięcia ładunków do portu gdyńskiego z dalszego zaplecza, z drugiej zaś stworzeniu odpowiednich ku temu warunków przez ustalanie bezpośrednich taryf z krajami objętymi sferą gospodarczych wpływów portu gdyńskiego”*. [W. Burkiewicz, s. 79]. Rosła rola gdyńskiego portu jako tranzytowego do krajów naddunajskich: Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, Austrii, które kierowały swój handel zamorski na Gdynię.

Warto przypomnieć, że 24 lipca 1937 r. inż. Tadeusz Wenda został odznaczony Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski, a z dniem 1 sierpnia 1937 r. przeszedł w stan spoczynku. Stanisław Hueckel w swoich wspomnieniach z budowy portu w Gdyni podaje: *„Na pożegnanie Rada Portu nazwała jego imieniem Molo Węglowe, zbudowane w miejscu, gdzie istniał kiedyś pirs Portu Tymczasowego, a współpracownicy ofiarowali mu obraz Mariana Mokwy przedstawiający fragment tego mola”*. [Wspomnienia z budowy portu w Gdyni – Komunikaty Instytutu Bałtyckiego, R.XVI.W.29, Gdańsk czerwiec 1979, s.38].

Pertraktacje w sprawie czwartego etapu budowy portu, który miał objąć wykończenie portu w jego ówczesnym stanie rozwoju,

budowę falochronu mającego na celu połączenie basenu rybackiego z basenem węglowym w celu zwiększenie bezpieczeństwa manewrowania i dalszą rozbudowę portu wewnętrznego, przerwał wybuch drugiej wojny światowej. Można stwierdzić, iż port w swoim zasadniczym kształcie był gotowy. Jego zdolności przeładunkowe przekroczyły prawie czterokrotnie pierwotne ustalenia. W 1938 roku port gdyński posiadał 52 żeglugowych linii regularnych i utrzymywał łączność z 41 liniami europejskimi, a Gdynia utrzymywała łączność z 156 portami, w tym 89 w Europie. W 1939 r. Gdyni przybyła jeszcze jedna linia okrętowa. W dniu 5 lutego 1939 r. przybył do Gdyni statek „Knutsen Linie” z portów południowego Pacyfiku. Statek powyższy zapoczątkował stałą komunikację między Gdynią a portami południowego Pacyfiku, z Kolumbią, Ekwadorem, Peru i Chile. [„Morze”, nr 2/1939].

12 maja 1935 r. w gdyńskim porcie miało miejsce uroczyste otwarcie portu drzewnego, do którego budowy przystąpiono w roku poprzednim. Port ten zlokalizowano na północnej stronie kanału przemysłowego pod Oksywem. Przed gdyńskim portem otwarły się nowe możliwości, dotychczas bowiem eksport drzewny z Polski jak i tranzyt drzewny przez Polskę odbywał się przez port gdański, ponieważ w Gdyni nie było odpowiednich placów składowych.

Stanisław Łęgowski wiele czasu poświęcał na przygotowanie portu (w tym budowę schronu pod budynkiem urzędu i drugiego wolnostojącego) oraz urzędu a także poszczególnych jego wydziałów i jednostek. Jak podaje Kazimierz Orthwein, dyrektor przedsiębiorstwa połowów morskich Ławica, w sierpniu 1939 roku otrzymał wezwanie stawienia się w Urzędzie Morskim w Gdyni u dyrektora Stanisława Łęgowskiego. Wspomina: *„Stawiłem się o wskazanej godzinie w gabinecie dyrektora Łęgowskiego, gdzie za stołem konferencyjnym siedziało kilku wyższych oficerów różnej broni. Otrzymałem polecenie wyrażone w formie prośby, abym spowodował wstrzymanie powrotu do Gdyni wszystkich polskich trawlerów, znajdujących się poza polskimi wodami terytorialnymi. Moje zapytanie o pewne szczegóły uchylono milcze-*

niem, podkreślono natomiast, że nie jestem upoważniony do przekazywania poleceń władzy, lecz mam to zalecenie przekazać niejako w ramach własnej inicjatywy”. [Na morze po chleb, s. 400].

Wybuch wojny zastał wszystkie polskie dalekomorskie statki rybackie za granicą. Ocenia się, że ani jeden polski dalekomorski statek rybacki nie wpadł w ręce niemieckie. W okresie wojny pełniły one służbę pomocniczych jednostek marynarki wojennej, prowadziły połowy, nieliczne po zakończeniu działań wojennych wróciły do kraju.

Problemem omawianym podczas wielu konferencji i narad była tzw. komercjalizacja portu. Opracowane i wysuwane wówczas projekty rozwiązania tego zagadnienia (1933 r., 1937 r., 1938 r.) zarówno przez MPiH, jak i sfery gospodarcze, nie doczekały się realizacji. Tym samym urząd zachował w swych kompetencjach do końca okresu międzywojennego sprawy budowy i eksploatacji portu. Cytowany Bolesław Koselnik, pisze: *„Obawiano się bowiem, że skomercjalizowanie portu gdyńskiego mogłoby w istniejących wówczas warunkach oddać cały zainwestowany tam dotychczas olbrzymi kapitał społeczny w ręce czynników prywatnych, bez możliwości sprawowania nad nim należytej kontroli ze strony państwa. Obawy te nie były płonne chociażby z uwagi na wysoki stopień zorganizowania sfer gospodarczych w porcie gdyńskim, które zdążyły wyraźnie do zapewnienia sobie udziału w jego eksploatacji. Nadto zrealizowanie tej koncepcji mogłoby stworzyć możliwości infiltracji niepożądanego kapitału obcego. Toteż sprawa upadła, wobec sprzeciwu nowego dyrektora Departamentu Morskiego MPiH, (Leonarda) Możdżeńskiego, a przede wszystkim wobec zdecydowanie negatywnego stanowiska w tej materii ze strony ówczesnego Ministerstwa Skarbu”*, (62).

Z racji zajmowanego stanowiska Stanisław Łęgowski był przewodniczącym Tymczasowej Rady Portu (od 1936 r. Rady Portu), organizacji liczącej 15 członków, łączącej wszystkie czynniki gospodarcze portu, której zadaniem było prowadzenie wspólnych interesów jej członków, reprezentację tych interesów oraz współdziałanie z różnymi władzami, publicznymi i prywatnymi, instytucjami związanymi z rozwojem gdyńskiego portu,

żeglugi morskiej oraz handlu morskiego. Rada Portu zajmowała się koncesjami, dzierżawą terenów i urządzeń, budowli, taryf portowych, opłat portowych. Przykładowo podczas posiedzenia Tymczasowej Rady Portowej w dniu 1 października 1935 roku, której przewodniczył dyrektor UM inż. Stanisław Łęgowski przedstawiono następujące sprawozdania:

1. Sprawozdanie komisji inwestycyjnej,

2. Sprawozdanie komisji opłat portowych, w tym: opłaty magazynowe, dźwigowe, wystawianie rachunków, sprawy podstawiania wagonów do dworca morskiego (kopia protokołu z dnia 1.10.1935 r. w posiadaniu autora). Członkowie Rady Portu mianowani byli przez Ministra Przemysłu i Handlu na okres 1 roku. Przy Radzie Portu istniały stałe komisje: inwestycyjna, celna, opłat portowych, kolejowo-drogowa. W dniu 6 sierpnia 1935 r. odbyło się posiedzenie komisji inwestycyjnej, której przewodniczył inż. Tadeusz Wenda, a porządek dzienny przewidywał:

a/. ładowanie węgla na Nabrzeżu Holenderskim,

b/. kolejowe inwestycje węglowe w porcie,

c/. kontrola jaj eksportowych w porcie gdyńskim (dyskutowano nad problemem przeniesienia kontroli jaj z Tczewa do gdyńskiego portu, kopia protokołu nr 7 z dnia 06.08.1935 r. w posiadaniu autora). Rada mogła powoływać w razie potrzeby komisje specjalne, powoływane w razie potrzeby opracowania i rozwiązania spraw szczególnych. Na posiedzenia Rady Portu mogli być zapraszani przedstawiciele sfer gospodarczych w charakterze np. referentów czy też ekspertów, specjaliści Urzędu Morskiego. Sekretariat Rady Portu prowadzony był przez wyznaczonych urzędników Urzędu Morskiego. W Radzie Portu zasiadało wielu wybitnych specjalistów gospodarki morskiej, np.: pierwszy organizator i dyrektor „Żegluga Polskiej” Julian Rummel, przemysłowiec, dyrektor firmy żeglugowej Polskarob Napoleon Korzon, wybitny makler, dyrektor Polskiej Agencji Morskiej Andrzej M. Cienciała, prawnik, przyszły minister żegluga, profesor Stanisław Darski, twórca ekonomiki portów i transportu morskiego, rektor Wyższej Szkoły Handlu Morskiego Bolesław Kasprowicz, dyrektor Polsko – Brytyjskiego Towa-

rzystwa Okrętowego i Żegluga Polskiej Feliks Kollat i wielu innych. W Radzie Portu, co należy podkreślić, zasiadał przedstawiciel wojewody pomorskiego, dwóch przedstawicieli Ministerstwa Skarbu, dwóch przedstawicieli Polskich Kolei Państwowych, przedstawiciel Komisarza Rządu w Gdyni.

W styczniu 1939 r. odbyło się zebranie Rady Portu, na którym poddano pod dyskusję program rozbudowy portu na dalsze trzy lata. Do najważniejszych inwestycji zaliczyć należy: przedłużenie pirsu pasażerskiego, przecięcie mola węglowego, pogłębienie portu przy nabrzeżach wykorzystywanych do przeładunku węgla oraz budowa nowego basenu do przeładunku rud i towarów masowych [„Morze” nr 2/1939].

Stanisław Łęgowski był również przewodniczącym komisji kwalifikacyjnej dla oficerów marynarki handlowej do orzekania w sprawie dyplomów oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, do której dwóch członków komisji mianował Minister Przemysłu i Handlu, 1 członka wskazywał dowódca marynarki wojennej a mianowania dokonywał MPiH. Do komisji powoływani byli kapitanowie żegluga wielkiej i starsi mechanicy okrętowi jako egzaminatorzy. Stanisław Łęgowski był również przewodniczącym Rady Techniczno-Ekonomicznej Komitetu Opiniotwórczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Ponadto od roku 1933 był członkiem rady miejskiej w Gdyni. Od 31 marca 1934 r. nadzorował realizowanie rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu o Komisji Kwalifikacyjnej dla Robotników Portowych (z dnia 31 marca 1934 r. Dz.U. RP nr 32. poz. 291 z dnia 15 kwietnia 1934 r.). Powołane zostało specjalne Biuro Pośrednictwa Pracy dla Robotników Portowych. W skład komisji wchodził: przedstawiciel Urzędu Morskiego jako przewodniczący, kierownik Biura Pośrednictwa Pracy dla Robotników Portowych przedstawiciel pracodawców i przedstawiciel robotników. Przy komisji czynny był też sekretariat komisji, wyznaczony aż do odwołania. Wspomniane rozporządzenie gwarantowało cały szereg korzyści dla robotników portowych a także dawało możliwość doboru kwalifikowanych robotników [„Morze”, nr 8–9/1934 i nr 4/1938].

Równocześnie Stanisław Łęgowski potrafił znaleźć czas na działalność społeczną w gdyńskim oddziale Związku Opieki nad Rodakami na Obczyźnie (prezes) i zorganizowanie gdyńskiego oddziału Towarzystwa Polsko-Estońskiego, którego także został prezesem. Głównym celem Towarzystwa było budowanie i rozwijanie dobrych sąsiedzkich stosunków między obiema społecznościami.

Przed wybuchem II wojny światowej port Gdynia (w 1921 r. wioska Gdynia liczyła 1268 mieszkańców wg pierwszego spisu ludności) był nowoczesnym i dobrze wyposażonym portem o głębokości do 12 m i powierzchni 897 ha, posiadał portową sieć kolejową o długości 240 km, 57 magazynów i 93 przeładunkowe urządzenia portowe. W 1924 roku do portu wpłynęło 27 statków, 27 także opuściło port, łącznie załadowano 10 tys. ton. W 1931 roku w porcie gdyńskim przeładowano 5 300 114 ton, w tym przeładunek węgla (4 373 095 ton) stanowił 82,5% całości. W 1938 r., gdy odwiedziło Gdynię 6500 statków, a przeładowano 9174 tys. ton, węgiel stanowił już tylko 75%, drobnicy przeładowano 1345 tys. ton, i był to już wielki postęp, ponieważ przez port przechodziły takie ładunki jak, złom żelazny, ruda, piryty, miedź, cynk, cyna, lokomotywy. W marcu 1932 r. odszedł z Gdyni norweski statek „Beldis”, specjalnie przystosowany do transportu lokomotyw i wszelkiego rodzaju maszyn. Zabrał on 12 lokomotyw polskich z fabryki chrzanowskiej dla kolei marokańskich i części wagonów („Morze”, nr 5/1932).

4 lutego 1936 r. zostały ustawione na nabrzeżu polskim obok chłodni 2 nowe dźwigi bramowe, każdy o nośności 1,5 tony umożliwiające przeładunek towarów na wszystkie piętra chłodni i odwrotnie. Dźwigi zostały wykonane całkowicie w kraju przez Górnośląskie Zjednoczone Huty: Królewska i Laura. [„Morze”, nr 3/1936].

W kwietniu 1936 r. odeszły z Gdyni pierwsze partie paku smołowego pochodzącego z kopalń górnośląskich. Jeden ładunek paku w ilości 2500 ton odpłynął na statku do Gandawy, a drugi (3000 ton) zabrał estoński statek „Merisaar”. [„Morze”, nr 6/1936].

8 maja 1938 r. włoski statek „Gioachino Lauro” przywiózł bezpośrednio z Rangunu ładunek 7823 ton surowego niełuskanego ryżu do Łuszczarni Ryżu w Gdyni. [„Morze”, nr 6/1938].

W porcie gdyńskim takie ładunki jak bawełna, papier, makułatura, papa, tektura, celuloza, kawa, kakao, skóry, herbata, wełna, śledzie, juta, kopalniaki, tarcica, zboża, warzywa, mięso, przetwory mięsne, masło, cukier, drób, jaja – odgrywały coraz większą rolę. Wspomnieć należy, że na przełomie lipca i sierpnia 1938 r., w gdyńskiej chłodni uruchomiono nową gałąź przemysłu przetwórczego – zamrażania jaj. Zamrażalnia zatrudniała około 150 robotników dając dzienną produkcję do 10 ton jaj mrożonych z przeznaczeniem na rynek brytyjski. Odbiorcą tego produktu był brytyjski przemysł cukierniczy i piekarski [„Morze”, nr 8/1938].

W dniu 15 czerwca 1939 r. w gdyńskim porcie odbyło się uroczyste poświęcenie bandery na nowym polskim statku pasażerskim ms „Sobieski” (10800 BRT). W swą pierwszą podróż do Ameryki Południowej (porty Rio de Janeiro, Santos, Montevideo i Buenos Aires) zabrał komplet – 1200 pasażerów oraz ponad 4000 ton drobnicy. Tonaż polskiej handlowej floty tym samym osiągnął ponad 115 tys. ton [„Morze”, nr 7/1939]. 27 lipca 1939 r. został poświęcony i wszedł do służby nowy statek pasażerski ms „Chrobry” (11400 BRT), a 29 lipca z 1042 pasażerami udał się w rejs do Południowej Ameryki. Przypomnieć warto, że w stoczni belgijskiej John Cockerill w Seraing budowane były dla Polski dwa statki o nośności 4000 ton każdy, oba statki miały być wyposażone w elektryczne windy z przeznaczeniem do obsługi linii śródziemnomorskiej. Statki miały mieć zdolność przewożenia ładunków chłodzonych, wejście do eksploatacji przewidziano na rok 1940. W lipcu 1939 r. przyplłynął do Gdyni zakupiony statek „Aghios Spiridon”, który przyjął nazwę „Kromań”, miał być przeznaczony do przewozu ładunków masowych. W stoczni holenderskiej trwała budowa trzech statków zamówionych przez trzy prywatne polskie firmy żeglugowe. Pierwszy z nich ms „Bug” o nośności 632 ton dla firmy K. Rothert & B. Kiłaszycki [„Morze”, sierpień 1939 r.] wodowano w początkach lipca, miał być wykonany do końca 1939 r. „Bug” już po wybuchu wojny, z niepełną

załogą, niewykończony i bez prób odbiorczych, mimo oporu stoczni, która go budowała i władz holenderskich, został w nocy uprowadzony. Po ryzykownej ucieczce przez angielskie pola minowe, bez map i pomocy nawigacyjnych, zameldował się koło boi „Sunk” i prosi o pilota do Londynu [*Ku chwale Bandery*, Warszawa 1992, s. 15].

Wraz z wybuchem wojny światowej cała nasza flota handlowa oddana została do wspólnego wojennego alianckiego wysiłku i brała udział w konwojach, operacjach desantowych, ewakuacjach, przewozu wojsk w tym polskich oddziałów, przewozu polskiego złota, elementów skarbu narodowego (np. arrasy wawelskie). Przewoziła także dzieci wyrwane z nieludzkiej ziemi. Oficerowie i marynarze świetnie opanowali posługiwanie się bronią, w którą były wyposażone nasze statki. Często z narażeniem życia nieśli pomoc rannym i tonącym, gdziekolwiek przyszło im służyć. Czynili to wspaniale i z honorem, będąc przykładem dla innych. Polska flota handlowa zdobyła sobie w czasie działań wojennych wielkie uznanie aliantów i polskiego rządu.

W wyniku innych prężnych działań zainicjowanych przez Urząd Morski Gdyni, w latach 1930/31 podjęto budowę magazynów bawełnianych. W połowie 1932 roku oddano do eksploatacji magazyn o powierzchni 12 tys. m² zlokalizowany w tzw. strefie wolnocłowej, a w latach 1934–1937 w tej samej strefie zbudowano magazyny o powierzchni ponad 20 000 m². Port gdyński stawał się poważnym odbiorcą bawełny, której import przez Gdynię wzrastał z roku na rok. Dla porównania: w 1930 r. przywieziono tylko 564 ton (z rynku amerykańskiego, indyjskiego i egipskiego), w 1931 r. było to 6063 tony, a w 1937 r. 95 516 ton. Port gdański zaś w 1938 r. został całkowicie wyeliminowany z przywozu bawełny do Polski.

19 września 1938 r. otwarto w Gdyni instytucję arbitrażu bawełny, zwaną Izbą Arbitrażową. Otwarcie arbitrażu bawełnianego w Gdyni miało doniosłe znaczenie zarówno dla portu jak i Polski. Pozwoliło polskim firmom na bezpośredni zakup tego surowca, a nie jak dotychczas za pośrednictwem Hamburga czy Bremy. Wszelkie spory w zakresie tego ładunku, jego przewozu,

jakości itd. rozstrzygali specjalnie powoływani klasyfikatorzy [„Morze”, nr 10/1938]. W 1938 r. w Gdyni zbudowano Dom Bawełny, w którym znalazły pomieszczenia sale klasyfikacyjne i arbitrażowe jak i biura Izby Arbitrażowej.

Gdy w kolejnych latach następuje dalsza rozbudowa Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich Mewa, w Gdyni powstają nowe działy przemysłu rybnego. W ciągu ostatnich lat zostały przeniesione z Holandii do Gdyni dwa wielkie działy tego przemysłu a mianowicie przeróbka połowów oraz wyrób i naprawa beczek na śledzie. Obecnie powstają już zakłady wytwórcze, naprawy i konserwacji sieci, w których będą pracowali robotnicy wyszkoleni w Scheweningen – dział ten dotychczas prowadzony był wyłącznie przez Holendrów [„Morze”, nr 1/1938].

Na wiosnę 1938 r. we władysławowskim porcie przystąpiono do budowy pierwszego magazynu rybnego o kubaturze 4000 metrów³. W tymże roku przystąpiono do budowy kolonii rybackiej oraz budynków administracji portowej [„Morze”, nr 4/1938].

W połowie września 1938 r. wyeksportowano z portu gdyńskiego pierwszą partię mączki rybnej, która została wyprodukowana w gdyńskiej Fabryce Rybnej i Olejów Rybnych wybudowanej przez Instytut Rybacki. Produkt ten był dobrej jakości i cieszył się uznaniem odbiorców krajowych, a dzięki dobrej jakości zyskał odbiorców zagranicznych. Fabryka podjęła również produkcję mączki ze skorup jaj, wyrzucanych dotychczas jako bezużyteczne.

Wspomnieć wypada, że port wyposażony był w holowniki (około 8), którymi kierował kapitanat portu, oraz kilka firm (5 lub 6), które wykonywały prace cumownicze. Dysponowano łącznie ok. 10–12 motorówkami, 8 holownikami bunkrowymi, 3 statkami bunkrowymi, 3 wciągarkami, 15 krypami węglowymi, a w roku 1938 port otrzymał pierwszą pływającą stację bunkrową paliwa płynnego – barcę „Polmin – I” bez własnego napędu. Była to jednostka Polskich Zakładów Naftowych o pojemności około 530 ton w zbiornikach i możliwości dostarczania smarów luzem z osobnego zbiornika o pojemności – około 20 ton. Dotychczas sytuację ratowała marynarka wojenna, która posiadała tzw.

krypę ropową „K.R.3”, wykorzystywaną do bunkrowania statków pasażerskich np. ms „Batory” i ms „Piłsudski”, i inne.

Urząd Morski dysponował 5 pogłębiarkami, 8 szalandami, jednostką służby sanitarnej „Samarytanka”, tzw. tramwajami wodnymi, „Latarnikiem” – jednostką Urzędu Morskiego służącą do obsługi oznakowania nawigacyjnego, zmodernizowanym w 1931 r. w Gdyńskiej Stoczni promem „Oksywie”, który dodatkowo był wykorzystywany do zaopatrywania jednostek w wodę pitną (60 ton), (należy wspomnieć, że Urząd Morski był instytucją, która posiadała wodociągi i wyłączność na zaopatrywanie obiektów portowych i statków w wodę pitną). Port gdyński posiadał także portową straż pożarną (od 1933 r. zawodową) i miał stałe pogotowie przeciwpożarowe.

Port w Gdyni w pierwszej dekadzie sierpnia 1939 r. święcił kolejne sukcesy, gdy już dobiegała końca budowa kadłuba ss „Olza” (projekt statku w oparciu o dokumentację brytyjską wykonał mgr inż. Henryk Giełdzik). Statek miał nośność 1350 DWT, pojemność 1080 BRT, długość 70 m, maszynę parową systemu Lenza, którą miała dostarczyć Huta Zgoda w Świętochłowicach, moc silnika 850 KM, prędkość 11 w). Dyrekcja gdyńskiej stoczni zwołała naradę, w której wzięli udział między innymi przedstawiciele Komisarjatu Rządu RP, Urząd Morski, który reprezentował kpt. ż.w. Gustaw Kański oraz przedstawiciele armatora i inni. Na naradzie inż. Aleksander Rylke przedstawił zebrany projekt wodowania statku oraz ceremoniału, który miał mu towarzyszyć. Uroczystość planowana była na dzień 15 września 1939 r. W końcu sierpnia 1939 r. statkiem tym zainteresowała się marynarka wojenna, która chciała zużytkować kadłub w charakterze magazynu pływającego w porcie wojennym Hel.

Tuż przed wybuchem II wojny światowej dobrze rozwijał się w Gdyni młody polski przemysł budowy okrętów, jak podaje cytowany już Aleksander Rylke w swej książce *Służbie Okrętu*: „W tym okresie (mowa o 1939 r.) sprecyzowały się zamiary kierownictwa Marynarki Wojennej co do rozbudowy floty własnymi siłami. Przystąpiono do budowy własnej stoczni na Oksy-

wiu, gdzie miano rozpocząć budowę dwóch niszczycieli wzorowanych zasadniczo na dostarczonych przez stocznnię J.S. White „Gromie” i „Błyskawicy”, (s. 202).

W dniu 1 września 1939 r. wyprowadzono z portu wszystkie obce statki. Ostatnim był norweski parowiec „Nurgis” wyprowadzony z portu o godzinie 10.00 – czynność tę wykonał pilot kapitanatu portu kpt. ż.w. Jerzy Lewandowski (zatrudniony w kapitanacie portu 6 kwietnia 1938 r.). 13 września dyrektor Urzędu Morskiego polecił wszystkim tym, którzy podlegali mobilizacji udanie się do marynarki wojennej względnie do wojsk lądowych lub połączenia z flotą polską. Pracownicy otrzymali trzymiesięczne pobory.



Fot. 4. Kpt. ż.w. Jerzy Lewandowski [zbiory autora]

Kpt. ż.w. Jerzy Lewandowski z dniem 6.04.1938 r. został pilotem portu gdyńskiego. W dniu 1.09.1939 r. o godz. 10.00 wyprowadził ostatni statek z portu, był nim norweski „Nurgis”. 13 września jest w Urzędzie i tak wspomina: *„polecono nam połączyć się z wojskami polskimi w kraju lub flotą polską, która*

była na wodach Szwecji, inaczej dostaniemy się do niewoli". Podejmuje wraz z pilotem portu gdyńskiego kpt. ż.w. Władysławem Grabowskim (zginął jako kapitan na statku ss „Wigry” w dniu 15.01.1942 r. wraz z 24 członkami załogi), Edwardem Skrzypkiem, Michałem Przepierczyńskim, Brunonem Wyględaczem (II mechanik, zginął jako I mechanik na statku ms „Rozewie” w dniu 6.08.1942 r.) udaną ucieczkę z Gdyni do Szwecji na jachcie „Strzelec – II”, również dnia 5 lipca 1940 r. jako dowódca zaaresztowanego w Dakarze polskiego statku „Rozewie” podejmuje udaną ucieczkę. Za ten czyn otrzymuje Order Brytyjskiego Imperium IV Klasy [Z. Pawłowska, A. Bartusch, „Jerzy Lewandowski”, WSM, Gdynia 1979].

Stanisław Łęgowski, dyrektor Urzędu Morskiego pozostawał godnie na swoim stanowisku do 14 września 1939 r., utrzymując stały kontakt z komendą OPL w bombardowanym porcie, zachęcając pracujących w komendzie urzędników przykładem i słowem do wytrwania na posterunku. Wytrwał. Zginął jak żołnierz, gdyż na żądanie Niemców zgłosił się jako pierwszy zakładnik portu.

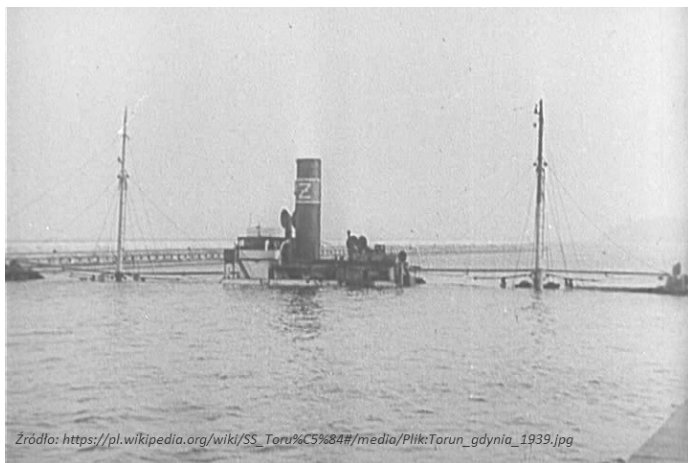
„Jako przeciwnik wpływów gdańsko-niemieckich w Gdyni znalazł się wśród zakładników zatrzymanych przez wkra-
czających Niemców”. Włączony do kompanii karnej jeńców
cywilnych (...)

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Stanisław_Walenty_Lęgowski]

Decyzja o zablokowaniu wejścia do gdyńskiego portu zapadła 5 września 1939 r. Oddział marynarzy pod dowództwem por. mar. Tadeusza Okońskiego (1910–1939, pochowany z honorami wojskowymi na Helu), dokonał zablokowania wejścia do portu gdyńskiego. Sekcją minerską kierował chor. mar. Stanisław Talaga. Dla wykonania zadań przydzielono holowniki „Ursus” i „Tytan” oraz motorówkę. W wejściu głównym zatopiono grecki statek o nazwie „Joannis Carras”, stację bunkrową „Robur VII” (o nośności 1200 DWT) oraz stację torpedową „Oksywie”. Wejście do basenu południowego zablokowano statkiem żeglugi przybrzeżnej „Wanda” i bunkierką „Progress I” (600–650 DWT). Jak podaje Michał Sikora, północne wejście do Basenu Prezydenta

zablokowano, zatapiając statek ss „Toruń” (2850 DWT) zaś wejście południowe statkiem ss „Tczew” (1020 DWT).

Północne wejście użytkowane przez jednostki marynarki wojennej zostało zablokowane dopiero nocą z 12 na 13 września. W tym wejściu zatopiono trzy holowniki „URSUS” (166 BRT), „Atlas” (110 BRT) i „Tytan” (274 BRT), kolejno holownik „Tur” (86 BRT), oraz jednostki marynarki wojennej „Żeglarz” (holownik, wybudowany w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni) i „Sokół” (jednostka MW brak danych). Niemcy dopiero w grudniu 1939 r. w pełni udrożnili wejścia do gdyńskiego portu.



Fot. 5. ss „Toruń” zatopiony przy wejściu południowym gdyńskiego portu

Po wkroczeniu 14 września 1939 r. oddziałów Wehrmachtu do Gdyni zażądano od władz miejskich – Komisariatu Rządu (Straży Obywatelskiej?) wystawienia stu zakładników z różnych instytucji i przedsiębiorstw, ludzi zasłużonych i szanowanych mieszkańców miasta, by swoją postawą gwarantowali spokojne przejęcie miasta, spokojną eksploatację portu bez oporu i bez walki. Wśród tych osób znalazło się dwudziestu przedstawicieli Urzędu Morskiego, w tym m.in. dyrektor Stanisław Łęgowski. Niektórzy zakładnicy zostali wyznaczeni przez Niemców: byli to

m.in. wszyscy księża z kościoła Najświętszej Marii Panny. Trudno opisać ich dwumiesięczną gehennę. Prawdopodobnie część tych osób niemieckie władze wojskowe za jakiś czas zwolniły. O dalszym ich losie miało zdecydować przesłuchanie przez Gestapo. W tym czasie byli przetrzymywani w areszcie policyjnym przy ul. Starowiejskiej, a następnie niektórzy z nich w kawiarni Fangrata (Skwer Kościuszki). Ponownie aresztowani zakładnicy zostali osadzeni w Etapie Emigracyjnym (powszechnie zwanym „Emigrantką”) na Grabówku, gdzie przebywało 13 zakładników w karnej kompanii zakładników. Znajdował się wśród nich także Stanisław Łęgowski. Bolesław Kasprowicz podaje, że czynił starania o przeniesienie dyrektora Stanisława Łęgowskiego z karnej kompanii zakładników do ogólnej grupy, ale jeden z hitlerowców o nazwisku Bastian odmówił mu tej przysługi. Na podstawie zachowanych przekazów i relacji rodzin wiemy, że na początku listopada widziano inż. Stanisława Łęgowskiego w gdańskim więzieniu, skąd najprawdopodobniej samochodem wywieziono go wraz z innym zakładnikami 10 listopada poprzez Gdynię i Wejherowo do Lasów Piaśnickich, gdzie dzień później został zamordowany. Razem z nim męczeńską śmierć ponieśli: Marian Bukowski, Stanisław Jagodziński, Lucjan Michalski, Jan Kwiatkowski, Stefan Borkowski, Ludwik Budka, Stanisław Byjes, Roman Klein, Witold Brzeziński i Witold Karpowicz – pracownicy Urzędu Morskiego w Gdyni.

Minister Eugeniusz Kwiatkowski w liście datowanym na 6 maja 1957 r. do redaktora naczelnego „Techniki i Gospodarki Morskiej” napisał, że wyraża nadzieję, iż nowe kierownictwo Ministerstwa Żeglugi będzie twórczo rozwijało dorobek jego i najbliższych mu współpracowników: Wendy, Hilchena, Rummla, Łęgowskiego, Pistela, Poznańskiego, Hryniewieckiego i innych [Marian M. Drozdowski, *Eugeniusz Kwiatkowski*, s. 260].

Dr Stanisław Darski pozostawił wspomnienie o dyrektorze Stanisławie Łęgowskim:

„Utrzymanie porządku i czystości portu, będącego właściwie placem budowy nie było rzeczą łatwą. A jednak znalazł się człowiek o silnej ręce, skromny, ale domagający się, aby instytucja, która mu podlegała, a więc port, była wzorem porządku. Mówiono o nim, że przechodząc przez port zbierał papierki, jeżeli takie znalazły się na jego drodze. Był to inżynier Stanisław Łęgowski, który zasłużył na piękną kartę w historii tworzenia i zarządzania Gdynią”.

Bolesław Kasprzowicz opisuje Stanisława Łęgowskiego jako pragmatyka, z pewną przesadą zamiłowania do porządku. Pisze o nim:

„Trzymał się ściśle litery prawa i instrukcji dyrektora Departamentu Morskiego. Jednak, tak jak Rummel, Poznański i Wenda, żył zagadnieniami morza. Poświęcił się im bez reszty. W czasie jego dyrektorstwa dokonywało się przeobrażenie portu w Gdyni z portu przelotowego dla ładunków masowych (węgla i rudy) w port uniwersalny dyspozycyjno – rozdzielczy”.

Z obsługą dużej ilości ładunków drobnicowych – dodajmy.

Stanisław Łęgowski był wielokrotnie odznaczony, m.in.: Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem 10-lecia Odzyskania Niepodległości, Orderem Legii Honorowej – V Klasy (Francja), Orderem Dannebrog – II Klasy (Dania), Orderem Świętego Olafa – V Klasy (Norwegia), Orderem Wazy – III Klasy (Szwecja), Orderem Korony (Rumunia).

Pamięć jego męczeńskiej śmierci dokumentuje tablica odsłonięta w listopadzie 1946 r. w Urzędzie Morskim w Gdyni.

Na tablicy umieszczono napis:

„Wzięci przez Niemców jako zakładnicy, a następnie zdradliwie pomordowani w lasach pod Piaśnicą w listopadzie 1939 r. ś.p. inż. Stanisław Łęgowski (dyrektor Urzędu Morskiego, dyrektor gdyńskiego portu), inż. Marian Bukowski (nacz. Wydziału Technicznego), Stefan Borkowski (nacz. Wydziału Handlowego), radca Stanisław Jagodziński z-ca nacz. Wydz. Handlowego), inż. Ludwik Budka (kier. oddziału dźwigów), Stanisław Byjós (insp. administracji), kpt. Roman Klein (kierownik referatu wojskowego), Lucjan Michalski (kier. oddz. finansowego), kpt. ż.w. Witold Karpowicz (inspektor

portu handlowego w Gdyni), Witold Brzeziński (ref. wydz. prawnego), Jan Kwiatkowski (palacz na dradze), Do końca dotrwali na posterunku, a honor służby i obowiązek obywatelski przenieśli nad życie. Tablicę tę umieszczono w siódmą rocznicę ich śmierci”. Tablica ta wymaga jeszcze uzupełnienia.



Fot. 6. Kpt. ż.w. Witold Karpowicz

Kpt. ż.w. Witold Karpowicz urodzony 16 listopada 1900 roku w Wilnie, w roku 1920 jako ochotnik brał udział w wojnie z bolszewikami. Na Uniwersytecie Wileńskim na wydziale prawa uzyskał tzw. półdyplom. Absolwent tczewskiej Szkoły Morskiej (1924), związał się z kapitanatem Portu Gdynia, a w 1937 roku na propozycję dyrektora Stanisława Łęgowskiego objął stanowisko inspektora portu handlowego w Gdyni. (Fot. 6 – pochodzi z książki żony kapitana Wandy pt. *Moje życie w sepia i w kolorze*, „Nowoczesność”, Warszawa 1995).



Fot. 7. Pogłębiarka nasiębierna Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku „Inż. Stanisław Łęgowski”

Źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/pogłębiarka>

Jedną z pogłębiarek nazwano imieniem inżyniera Stanisława Łęgowskiego. Główne dane pogłębiarki nasiębierniej ssącej ze smokiem wleczonym „Inż. Stanisław Łęgowski”: numer IMO 7402441, wymiary: długość – 77,81 m, szerokość – 12,97 m, wysokość – 6,2 m, zanurzenia – 5,6 m. Pojemność statku BRT 2016, głębokość pogłębienia – 20/30 m, rok budowy – 1968, v – 11 w, moc silników 3060 kW.

Na budynku Jacht Klubu Polski (YKP) w Gdyni przy al. Jana Pawła II 11, znajduje się wmurowana w dniu 12 maja 1979 r. tablica ku czci i pamięci poległych i zamordowanych członków tego gdyńskiego klubu żeglarskiego, którzy w latach 1939–1945 oddali swe życie za ojczyznę. Na tej tablicy znajduje się nazwisko Stanisława Łęgowskiego: „*Stanisław Łęgowski II. XL. 1939 r. – Piaśnica*”.



Fot. 8. Mogiła inż. Stanisława Łęgowskiego – dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na Cmentarzu Obrońców Wybrzeża w Gdyni-Redłowie – ofiary masowego mordu w listopadzie w 1939 r. w Piaśnicy.

Źródło: <https://www.umgdy.gov.pl>. - p=20463

Publikacje inż. Stanisława Łęgowskiego

1. *Nasza marynarka handlowa*, [w:] „Polskie morze”, Warszawa 1921, s. 94–99.
2. *Polska polityka portowa*, „Przemysł i handel”, 1922, nr 48/49.
3. *Port gdyński*, „Ziemia”, 1924, nr 8–9.
4. *Przyspieszenie budowy portu w Gdyni*, „Przemysł i Handel”, 1925, nr 10.
5. *Zmiany w ukształtowaniu półwyspu helskiego*, „Czasopismo Geograficzne”, 1925, t. 3.
6. *Nasz eksport a port w Gdyni*, „Przemysł i Handel”, 1925, nr 36.
7. *Znaczenie morza z punktu widzenia gospodarczego (Notatka)*, Poznań, Komisja Wydaw. „Pomeranji”, 1925, 14 s., Wydaw. Korporacji Studentów Uniwersytetu Poznańskiego „Pomeranja”, nr 1.
8. *Inwestycje w porcie gdyńskim*, „Przemysł i Handel”, 1926 nr 22.
9. *Budowa oceanicznych kolosów*, [w:] *Bałtyk*, Jednodniówka, Warszawa, 1927 s. 13–14.
10. *Le port de Gdynia*, „L'illustration”, 1928, nr 5.
11. *Les ports*, [w:] *La Pologne. La vie technique, industrielle, agricole coloniale*, Paris 1928, s. 70–71.
12. *Rozwój Gdyni jako miasta portowego*, „Przemysł i Handel”, 1923, nr 16.
13. *Port Gdynia*, [w:] *Kronika o polskim morzu*. Warszawa 1930 s. 167–176.
14. *Linia rozwojowa obrotów portu gdyńskiego*, [w:] *Monografia wielkiego Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu ziemi pomorskiej do macierzy*, pod red. Józefa Lachowskiego, Toruń 1932, s. 61–63.
15. *Obecny stan budowy i eksploatacji portu gdyńskiego*, [w:] „Święto Morza”. Jednodniówka Polskiej Agencji Telegraficznej, pod red. Waldemara Downarowicza, Gdynia 1932, s. 2.
16. *Urządzenia portu gdyńskiego*, [w:] *Organizacja portów morskich, ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, Toruń 1934, s. 93–104.
17. *Einrichtungen des Gdinger Hafens*, [w:] *Organisation der Seehafen unter besonderer Berücksichtigung Gdingens und Danzigs*, Berlin-Dahlem 1934, s. 88–100 (wersja niemiecka).
18. *Port w Gdyni*, [w:] (Piętnaście) XV lat polskiej pracy na morzu, Gdynia 1935, s. 69–108.

Źródło: Ryszard Mielczarek, *Dyrektorzy Urzędu Morskiego II Rzeczypospolitej Stanisław Walenty Łęgowski (1887–1939, „Nautologia”, nr. 4/ 1995.*

Bibliografia

1. Wojciech Burkiewicz, *Urząd Morski – Pierwszy Gospodarz Portu Gdynińskiego*, Towarzystwo Miłośników Gdyni, „Rocznik Gdyniński”, 1978/79, Gdynia 1979.
2. Augustyn Burkiewicz, *Koncepcje organizacji Polskiej Administracji Morskiej w latach 1918–1921*, Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, Prawo, nr 8, 1980.
3. Stefan Czerwicki, *Zarys historii Gdynińskich Straży Pożarnych*, Towarzystwo Miłośników Gdyni, „Rocznik Gdyniński”, 1978/1979, Gdynia 1979.
4. Stanisław Darski, *W służbie żeglugi*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1978.
5. Stanisław Darski, *Powstająca Gdynia oczyma żegludowca*, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Rocznik Gdyniński 1978/79, Gdynia 1979.
6. Marian M. Drozdowski, *Eugeniusz Kwiatkowski*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo, Wrocław 2001.
7. Daniel Duda, *Urząd Morski lata 1920–1932 (przyczynek)*, Gdynia 1992.
8. Daniel Duda, *Józef Poznański, Pierwszy dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni*, Gdynia 1994.
9. Daniel Duda, Zbigniew Machaliński, Ryszard Mielczarek, *Z dziejów Polskiej Administracji Morskiej lata 1918–1928*, Gdynia 2003.
10. Departament Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, „Flota Polska”, pod protektoratem admirała Kazimierza Porębskiego, Warszawa 1921 r.
11. Stanisław Hueckel, *Z dziejów hydrotechniki morskiej w Polsce*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1968.
12. Stanisław Hueckel, *Wspomnienia z budowy portu w Gdyni*, Instytut Bałtycki – Instytut Badawczo-Rozwojowy, Komunikaty Instytutu Bałtyckiego r. XVI, z. 29, Gdańsk czerwiec 1979.
13. Bohdan Huras, *Tajemnica „OLZY”*, „Morze”, nr 4(626), kwiecień 1983.
14. Cz. Krysicki, *Instytucje powołane do szerzenia idei morza i floty polskiej*, 15, „Flota Polska”, pod protektoratem admirała K. Porębskiego, Warszawa 1921.
15. Bolesław Koselnik, *Administracja Portu Gdynińskiego*, Organizacja Portów Morskich, Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego, Toruń 1934.
16. Mariusz Kardas, *Rada Interesantów Portu Gdyni w świetle Roczników Rady z lat 1931–1938*, Zeszyty Gdynińskie, nr 7, 2012, ISSN 1896–3463, Wydawca: Wyższa Szkoła Komunikacji Społecznej w Gdyni, Gdynia 2012.

17. Bolesław Koselnik, *Polska w Gdyni, od osady rybackiej do portu pełnomorskiego*, Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Z dawnych i nowych dziejów Polski nad Bałtykiem, Szczecin 1970.
18. Zbigniew Machaliński, *Stowarzyszenie Pracowników Na Polu Rozwoju Żeglugi, „Bandera Polska”*, Październik 1918 – czerwiec 1919, „Nautologia”, nr 3 (71)1983.
19. Kazimierz Małkowski, *Zakładnicy gdyńscy*, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Rocznik Gdyński, nr 10, Gdynia 1992.
20. Jerzy Miciński, *Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920–1939*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, tom II, Wydawnictwo Morskie w Gdyni, Gdańsk 1967.
21. Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918–1945*, Polnord, tom 1, Wydawnictwo „Oskar”, Gdańsk 1996.
22. Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, *Księga statków polskich 1918–1945*, Polnord, Wydawnictwo „Oskar”, tom 3, Gdańsk 1999.
23. Ryszard Mielczarek, *Dyrektorzy Urzędu Morskiego II Rzeczypospolitej – Stanisław Walenty Łęgowski (1887–1939)*, Polskie Towarzystwo Nautologiczne, „Nautologia”, nr 4/1995.
24. Ryszard Mielczarek, *Pierwsze pokolenie*, „Morze”, nr 1/1979.
25. Ryszard Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Instytut Kaszubski w Gdańsku, Gdańsk 2001.
26. Małkowski Kazimierz, *Obrona cywilna Gdyni*, Rocznik Gdyński nr 9, 1989/90, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia 1990.
27. Ryszard Mielczarek, *Główne problemy budowy portu gdyńskiego*, Polskie Towarzystwo Nautologiczne, „Nautologia”, nr 2(94), 1989.
28. Wanda Karpowicz-Jeżewska, *Moje życie w sepii i w kolorze*, Nowoczesność, Warszawa 1995.
29. Bolesław Kasprowicz, *Byłem juniorem*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1965.
30. „Ku Morzu”, jednodniówka Ligi Morskiej i Rzecznej, 1924.
31. Jerzy Kupliński, *Gdynia portem bawełnianym (1930–1939)*, Polskie Towarzystwo Nautologiczne, „Nautologia”, nr 3(95)–4(96), 1989.
32. Jerzy Pertek, *Łęgowski Stanisław Walery (1887–1939)*, „Polski słownik biograficzny”, 1973, z. 78.
33. Kazimierz Orthwein, *Fragmenty biografii, Na Morze po chleb i przygodę*, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1972.
34. „Okólnik” nr 124/1972 – Londyn, Polski Związek Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie, *50-lecie Portu i Miasta Gdyni*.

35. „Okólnik” nr 126/1973 – Londyn, Polski Związek Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie, Ryszard Jedyński, *Ubierzemy Gdynię w las masztów*.
36. Zofia Pawłowska, Aleksandra Bartusch, *kpt. ż.w. Jerzy Lewandowski*, Wyższa Szkoła Morska – Biblioteka Główna, Gdynia 1979.
37. Stanisław M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, Wydawnictwo „Sigma Press”, Albany, NY, 1987.
38. Marian Rakowski, „OLZA” w budowie, „Morze”, nr 4(626), 1983.
39. Aleksander Rylke, *W służbie okrętu*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1979.
40. Jak Kazimierz Sawicki, *Kadry Morskie II Rzeczypospolitej*, tom II, Gdynia 1996.
41. Michał Sikora, *Blokada, Gdynia w której żyję*, blog Michała Sikory, 29 czerwca 2013.
42. Małgorzata Sokołowska, Izabella Greczanik-Filipp, *Encyklopedia Gdyni*, Oficyna Verbi Causa, Gdynia 2006.
43. Marcin Szerle, *Stan sanitarny Gdyni w latach 30. XX wieku*, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Rocznik Gdyński nr 22, Gdynia 2010.
44. Bohdan Szermer, *Koncepcje i struktura przestrzenna portu gdyńskiego – zarys przemian (1920–1939)*, Towarzystwo Miłośników Gdyni. Rocznik Gdyński nr 4, 1983.
45. Rafał Witkowski, *Obrona Gdyni i Wybrzeża*, Rocznik Gdyński nr 9, 1989/1990, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia 1990.

Wykorzystano:

Roczniki „Morza” 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939 nr 1–8.

Źródła internetowe:

https://pl.wikipedia.org/wiki/Stanisław_Walenty_ŁęgowskiWsk.pl/z/ZG4.pdf

[Pl.wikipedia.org/wiki/Polski_Sejm_Dzielnicowy](http://pl.wikipedia.org/wiki/Polski_Sejm_Dzielnicowy)

<http://bazhum.muzhp.pl/media/ZeszytyGdyńskie/ZeszytyGdyńskie-r2009-tn4>

https://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Wenda

https://wikipedia.org./wiki/SS_TORU%C5%84=media/PLIK:Torun_gdynia_1939.jpg

umgdy.gov.pl/?=20463

http://pl.wikipedia.org/wiki/SS_Olza

www.nspj.gdynia.pl

<https://www.umgdy.gov.pl/p=20463>

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1

kmdr ppor. Józef Poznański
[zdjęcie legitymacyjne – zbiory Daniel Duda]



Załącznik 2

*Moje życie
w sepii
i w kolorze*

Wspaniałej Pani Profesorze –

*Życzyłabym aby moje wspomnienia
dotarły do osób związanych z moim
życiem to dowód mej pamięci o tra-
ficznie samordkowym w Piaseczku
mym mój Witoldzie Karpowiczu
kapitanie szlachy Wielkiej – Absol-
wencie Szkoły Morskiej w Tereznie.*

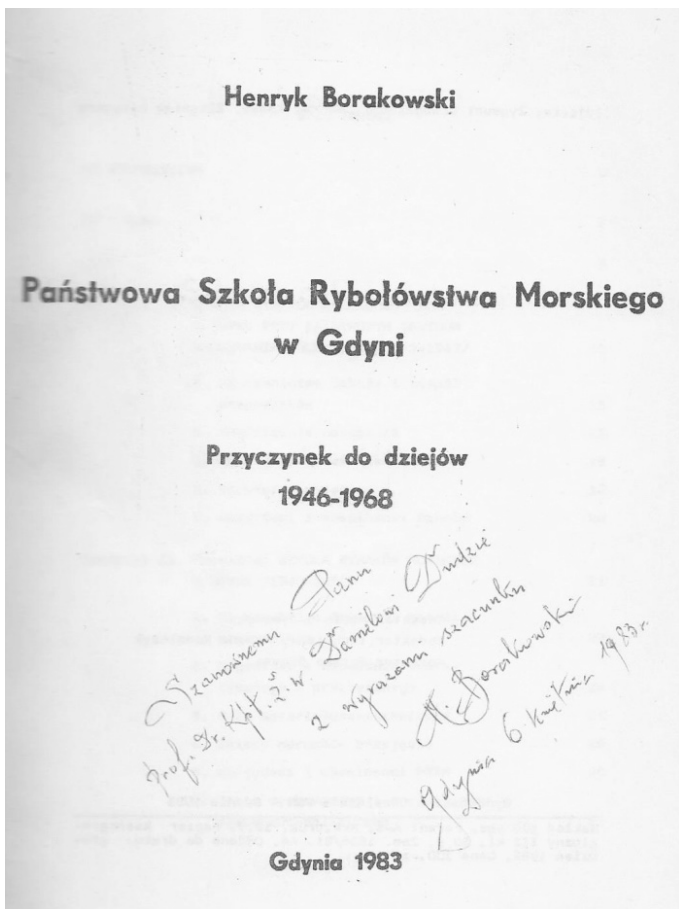
*Wanda Karpowicz –
Jerzewska –*

NOWOCZESNOŚĆ
WARSZAWA 1995

Warszawa – wrzesień – 1995 r.

Dedykacja Autorki ww. książki – żony kpt. ż. w Witolda Karpowicza –
Wandy, dla D. Dudy, Warszawa, wrzesień 1995 r.

Załącznik 3



Dedycacja Autora książki wydanej nakładem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, nakład 100 egz., format A-5, papier kserograficzny III klasy 80 g.
Oddano do druku za zgodą rektora WSM w Gdyni
w grudniu 1982, dla D. Dudy.



Wiceadmirał Kazimierz Porębski (1872–1933)
Szef Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych,
następnie kierownictwa M.W.

Załącznik 5



Generał broni Józef Haller (1873–1960)
Dowódca Frontu Pomorskiego,
sformowanie 19.10.1919 r. – rozformowanie 23.03.1920 r.