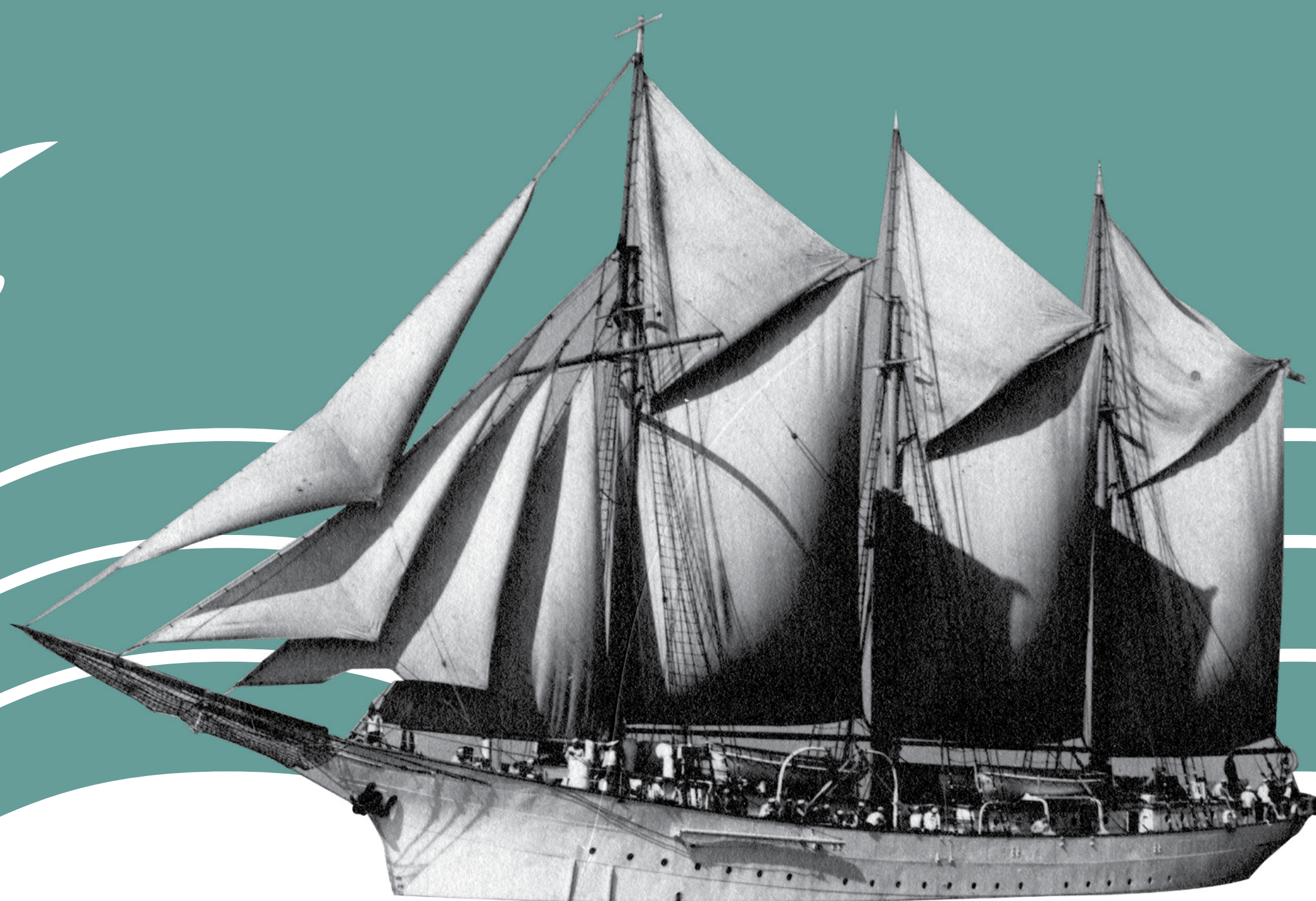


niepodległa

POLSKA MORSKA

x niepodległa



tekst plansz: prof. dr hab. Aleksander Smoliński (Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu),
Anna Bińkowska (Biuro Programu „Niepodległa”), Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

korekta: Alicja Podrażnik

konsultacja merytoryczna: Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

redaktorki prowadzące: Magdalena Bagińska (Biuro Programu „Niepodległa”),
Anna Bińkowska (Biuro Programu „Niepodległa”)

grafika: OKO I UCHO

konceptcja:

niepodległa

Biuro Programu „Niepodległa”
www.niepodlegla.gov.pl

współpraca:



Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni



Urząd Miasta Torunia



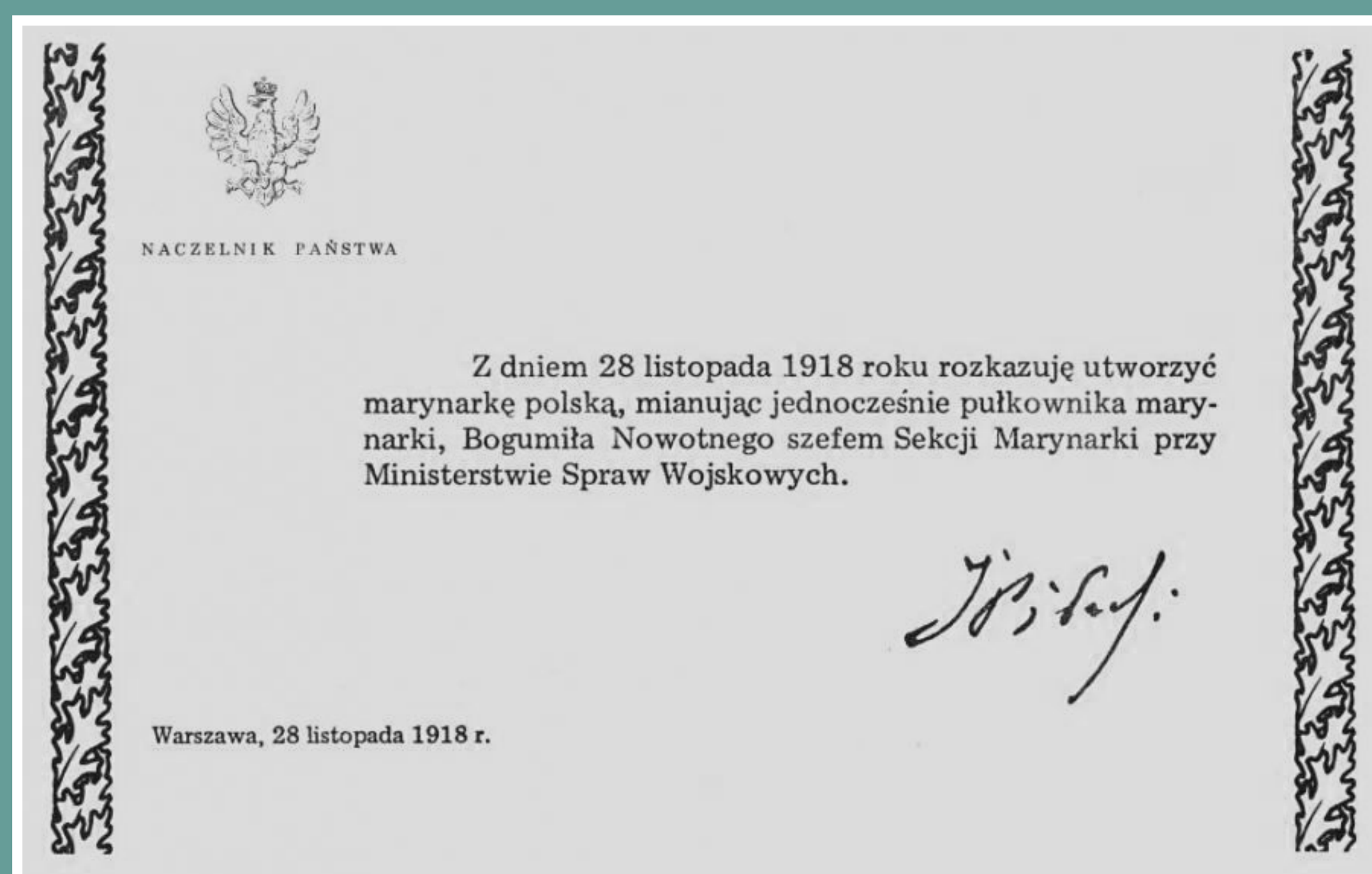
Polska a sprawa morska

„Polska od morza do morza” – to hasło słyszał pewnie każdy. Natomiast mało kto wie, że jego ojcem w zasadzie jest... Jan Kochanowski, który w 1564 roku w utworze „Satyr albo dziki mąż” pisał o Polsce rozciągającej się „między morza dwoje”. Sprawa jednak nigdy nie wyglądała tak prosto, choć polskie marzenia o morskiej dominacji pozostaje faktem. O ile dostęp do Morza Czarnego (drugiego obok Bałtyku morza z powiedzenia) pozostawał iluzoryczny, o tyle dostęp do Bałtyku, wydawało by się znacznie łatwiej osiągalny, był jednocześnie zaskakująco trudny do zdobycia i utrzymania.

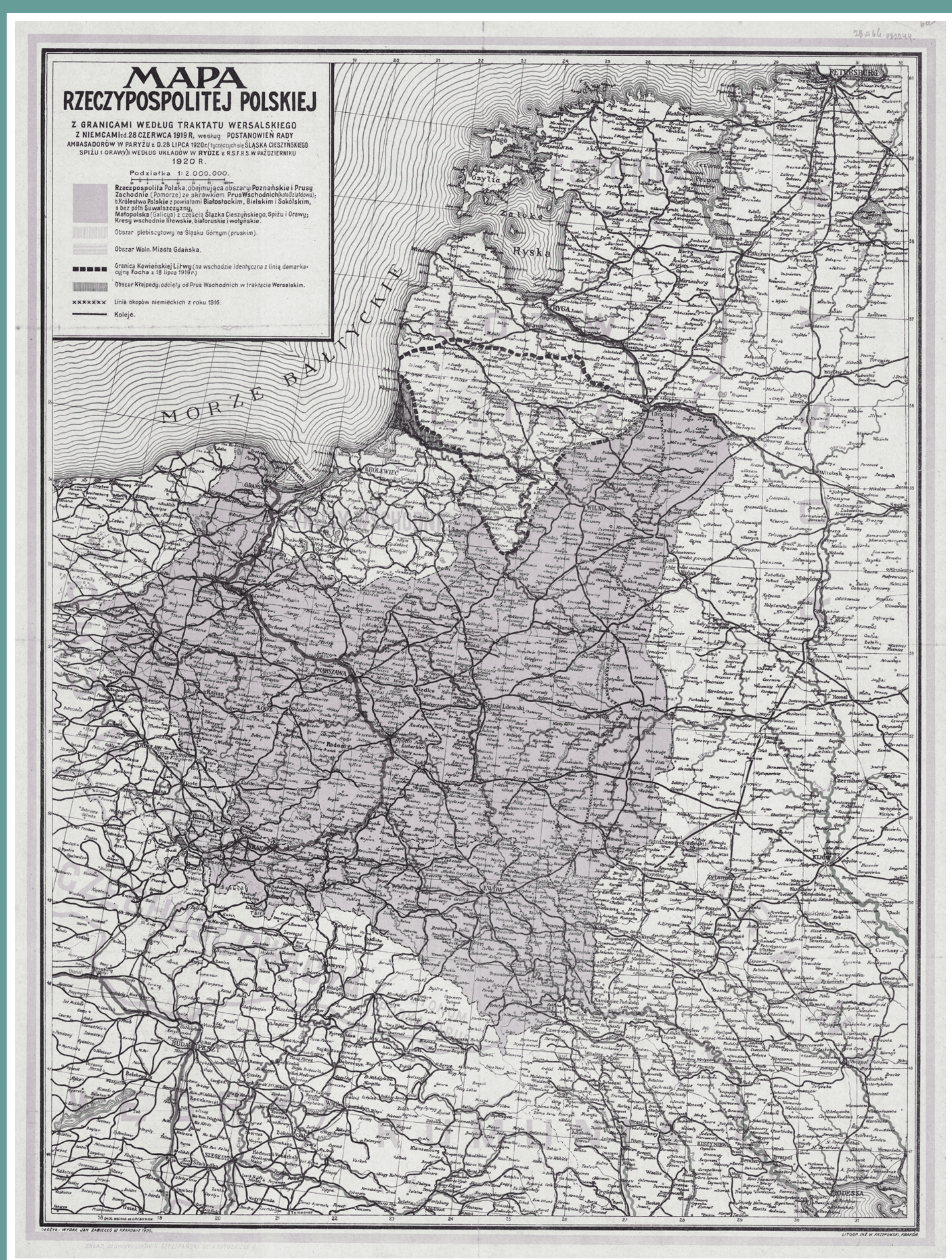
Nie oznacza to jednak, że po wodach świata nie pływały jednostki pod polską banderą, choć nie zawsze była ona taka, jaką dzisiaj znamy. Notujemy przykłady podejmowania działalności żegludowej przez mieszkańców polskiego wybrzeża Bałtyku. W pierwszej połowie XIX wieku po Bałtyku pływała również jednostka pod nazwą Ksawery Drucki-Lubecki, na cześć znanego wówczas polityka – co ciekawe, Drucki-Lubecki był politykiem związanym z Księstwem Warszawskim i Rosją, a statek rzeczno-morski trafił ostatecznie do armatora pruskiego zachowując jednak swoją nazwę.

Z początkiem XX wieku na Dalekim Wschodzie można było spotkać statek Lilija przeznaczony do nowoczesnej żeglugi oceanicznej, należący do odeskiego towarzystwa „Żegluga T. Bocheński i S-ka”; również na Morzu Czarnym pływały polskie statki – między innymi należąca do inż. Stefana Rylskiego Cziatura, która w listopadzie 1918 roku, dosłownie kilkanaście dni po odzyskaniu niepodległości, zmieniła nazwę na „Polonja” i jako pierwszy statek w historii oficjalnie podniosła polską banderę.

Dekret Józefa Piłsudskiego o utworzeniu marynarki polskiej, ze zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej



To, że po odzyskaniu niepodległości Polska musiała mieć dostęp do morza, było ze wszechmiar zrozumiałe. Toczyły się dyskusje, nad które morze winna sięgać Rzeczpospolita. „Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską” – taki rozkaz wydał Józef Piłsudski zaledwie kilkanaście dni po odzyskaniu niepodległości, kiedy granice kraju wciąż były płynne i nieustalone. Odpowiedź, na którym morzu miały pojawiać się polskie statki, przyniosło ostatecznie podpisanie Traktatu Wersalskiego w 1919 roku, a nieco później, w lutym 1920 roku, generał Józef Haller dokonał symbolicznego aktu zaślubin Polski z Bałtykiem. Od tego momentu Rzeczpospolita rozpoczęła budowę swojej gospodarki morskiej.



Mapa Rzeczypospolitej Polskiej z granicami według Traktatu Wersalskiego z 1919 roku, fot. ze zbiorów Biblioteki Narodowej



Generał Józef Haller,
fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



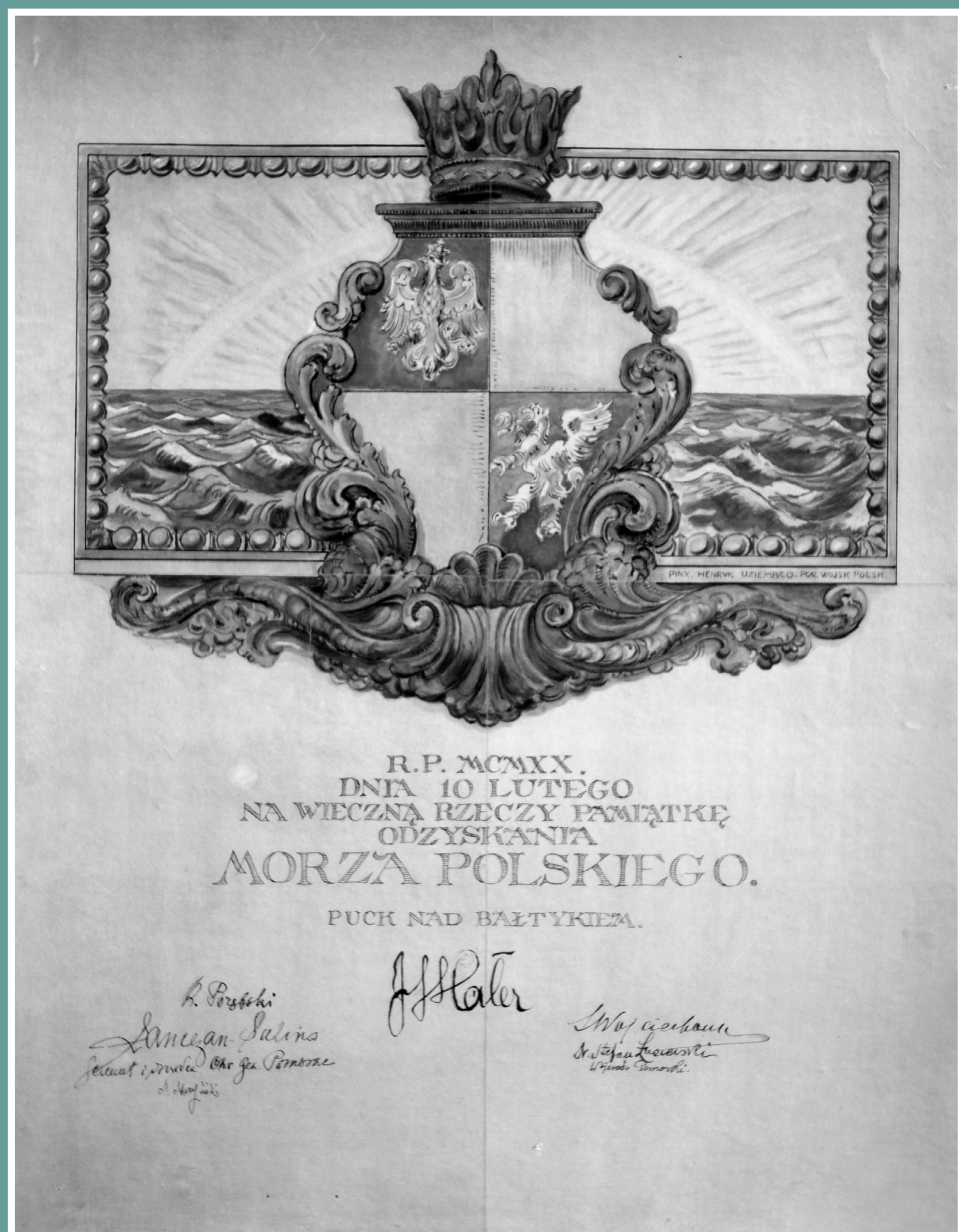
Zaślubiny Polski z morzem

10 lutego 1920 roku to niezwykle ważny moment w historii polskich związków z Morzem Bałtyckim. To właśnie wtedy generał Józef Haller dokonał symbolicznych zaślubin Polski z morzem wrzucając do Bałtyku w Pucku platynowy pierścień.

Co prawda, traktat o nowych granicach kraju podpisano w Wersalu 28 czerwca 1919 roku, jednak generał Haller dopiero w październiku 1919 roku objął dowództwo Frontu Pomorskiego, aby odzyskać dla Polski Pomorze. 17 stycznia 1920 roku wojska polskie wkroczyły do Golubia (obecny Golub-Dobrzyń). 18 stycznia 1920 roku Toruń został przejęty przez 16 Pomorską Dywizję Piechoty. Wojska niemieckie wycofywały się stopniowo, aż do opuszczenia Gdańska 11 lutego 1920 roku. Dzień wcześniej gen. Haller przeprowadził uroczystościom w Pucku.

„Oto dzisiaj dzień czci i chwały! Jest on dniem wolności, bo rozpostarł skrzydła Orzeł Biały nie tylko nad ziemią polskimi, ale i nad morzem polskim. Naród czuje, że już go nie dusi hydra, która dotychczas okręcała mu szyję i piersi. Teraz wolne przed nami świąty i wolne kraje” – tak mówił wówczas gen. Haller podczas oficjalnych uroczystości w puckim porcie. Tym samym, zgodnie z postanowieniami Traktatu Wersalskiego, Polska zyskała oficjalnie 140 kilometrów bałtyckiego wybrzeża.

Akt zaślubin Polski z morzem,
ze zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej



Uroczystość zaślubin Polski z morzem w Pucku, 10 lutego 1920 roku,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej

Uroczystość w Pucku miała wyjątkowo oficjalny charakter. Odbędzie się przy dźwiękach Mazurka Dąbrowskiego, który nie był jeszcze oficjalnym hymnem państwowym, oraz przy armatnich salwach. Na maszt wciągnięto polską banderę. Żołnierze pułków Wojska Polskiego obecnych podczas uroczystości (m.in. wspomianej już 16 Pomorskiej Dywizji Piechoty czy 15 Wielkopolskiej Dywizji Piechoty), oddali honory.

Niektóre źródła mówią jednak, że pierścień rzucony przez Hallera nie wpadł bezpośrednio do wody, lecz... zatrzymał się na lodzie. Sytuację uratował pułkownik Skrzyński, który konno skruszył lód i umożliwił zatopienie pierścienia w Bałtyku.

Następnego dnia, 11 lutego, gen. Haller ponowił uroczystość we Władysławowie. Do dziś w Pucku można oglądać słupek, będący repliką tego postawionego na pamiątkę tamtych wydarzeń, z napisem: „Roku Pańskiego 1920-go, 10 lutego Wojsko Polskie z gen. Józefem Hallerem na czele objęło na wieczne posiadanie morze polskie.”

Tak oto Polska powróciła nad Morze Bałtyckie.



Gen. Józef Haller, wiceadmirał Kazimierz Porębski i wojewoda pomorski Stefan Łasewski podczas uroczystości we Władysławowie, 11 lutego 1920 roku,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej



Rozwój szkolnictwa morskiego

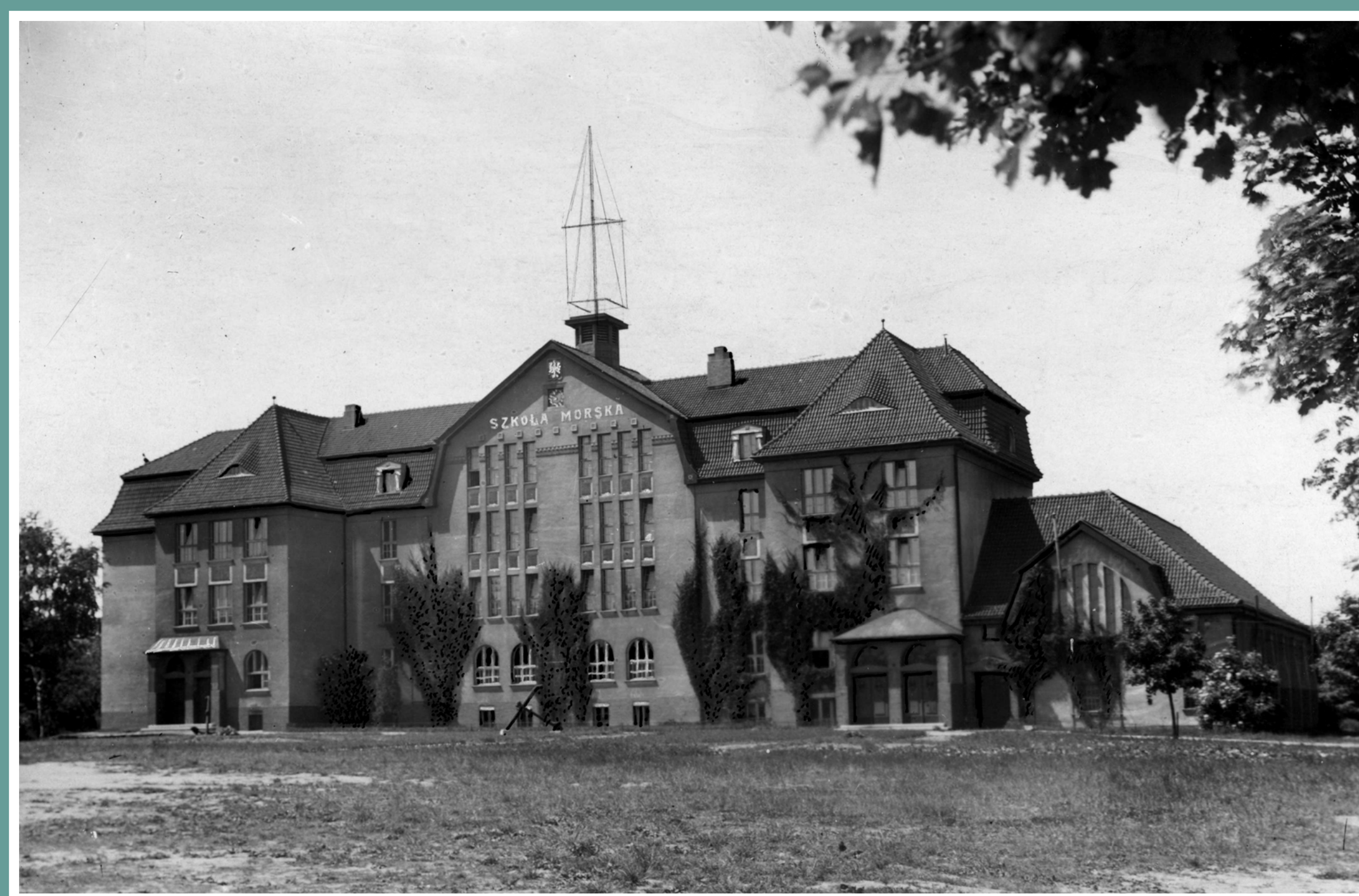
Budowa gospodarki morskiej wymagała przygotowania odpowiednich kadr. Od momentu, kiedy generał Haller zaślubił Polskę z morzem, potrzeba stworzenia szkoły morskiej stawała się coraz pilniejsza. Koniecznością był również zakup jednostki szkoleniowej dla przyszłych wilków morskich. Już w połowie czerwca 1920 roku oficjalnie utworzono Szkołę Morską w Tczewie, w odległości 30 km w linii prostej od morza. Miesiąc później odbyły się pierwsze egzaminy – ze 111 chętnych na oficerów marynarki w poczet słuchaczy przyjęto 58 osób.

Młodzi oficerowie, absolwenci Szkoły Morskiej w Tczewie, w pierwszych latach niepodległości, znajdowali pracę głównie na statkach zagranicznych. Sytuacja zaczęła się zmieniać wraz z rozwojem polskiej floty handlowej pod koniec lat dwudziestych i w latach trzydziestych.

Trzeba bowiem podkreślić, że szkoła w Tczewie była przeznaczona dla przyszłych oficerów i kapitanów Polskiej Marynarki Handlowej – w 1922 roku utworzono także Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej w Toruniu, od 1928 roku znaną jako Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. Od podchorążych wymagano nie tylko bystrości i inteligencji, ale także sprawności, odwagi i odporności psychicznej. Testowano to przede wszystkim podczas rejsów szkolnych na żaglowcu ORP Iskra.

Wśród kandydatów do szkół morskich – zarówno handlowej, jak i wojskowej – znajdowali się często młodzi idealisci, romantycy, miłośnicy książek przygodowych i podróżniczych. Trafiali oni pod skrzydła wykładowców, którzy kształcili się jeszcze pod zaborami i wynosili stamtąd swoje powiedzenia, styl mówienia czy dowodzenia.

Niezwykłą postacią polskiego szkolnictwa morskiego był bez wątpienia wiceadmirał Kazimierz Porębski. Ten wykształcony w carskiej Rosji oficer był głównym pomysłodawcą założenia Szkoły w Tczewie (przeniesionej zresztą w roku 1930 do Gdyni, do kompleksu przy ul. Morskiej). Porębski pływał na krążowniku Nowik w czasie wojny rosyjsko-japońskiej, podczas której wykazał się jednocześnie niezwykłą odwagą (za co dostał podziękowania od



Widok Szkoły Morskiej w Tczewie, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

cara), ale i niesubordynacją wobec własnego dowódcy (za co został ukarany tygodniem aresztu). Porębski, po objęciu w 1919 roku swojego stanowiska, wysłał pierwszych kandydatów na oficerów na studia we Francji. Z jego inicjatywy zakupiono dla Szkoły Morskiej w Tczewie stary bark, który otrzymał nazwę Lwów.

Nie oznacza to jednak, że całe społeczeństwo a także politycy, w pierwszych latach niepodległości byli entuzjastycznie nastawieni do polskiej obecności na morzu. Niektórzy, nawet wśród polityków, uznawali „polską morską niepodległą” za mrzonkę, którą należałoby jak najszybciej zakończyć.

Szybki rozwój polskiej gospodarki morskiej i marynarki wojennej w latach 1920 – 1939 udowodnił jednak słuszność obranej drogi.



Kadra i podchorążowie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, fot. Muzeum Marynarki Wojennej



Polska marynarka handlowa



10 lutego 1920 roku w Pucku odbyły się pamiętne zaślubiny Polski z morzem. Dokonał ich generał Józef Haller w obecności mieszkańców Pucka i okolicznych wsi oraz żołnierzy Frontu Pomorskiego, którymi dowodził. Polska powróciła nad Bałtyk. Po latach zaborów pojawiła się możliwość budowy polskiej gospodarki morskiej, w tym jej najważniejszej części – floty handlowej.

Pierwszą polską państwową firmą armatorską była Żegluga Polska, a pierwsze statki w jej barwach podniosły polską banderę w 1927 roku. Były to nowe, zbudowane we Francji s/s Wilno, s/s Kraków, s/s Toruń, s/s Poznań i s/s Katowice. Służyły przede wszystkim do transportu polskiego węgla sprzedawanego wówczas głównie do Skandynawii. Żegluga Polska była firmą państwową i nawet po jej przekształceniu w 1935 roku w spółkę akcyjną większościowe udziały zachowywał skarb państwa.

Żegluga Polska zakupiła również statki pasażerskie przeznaczone do żeglugi przybrzeżnej. Były to s/s Gdynia, s/s Gdańsk, s/s Wanda i s/s Jadwiga. Firma posiadała też holowniki i statki obsługi technicznej. W 1935 roku przedsiębiorstwo utworzyło linię lewantyńską. Dysponowała ona trzema statkami towarowymi wydzierżawionymi od szwedzkiego armatora Svenska Orinet Linien. Były to s/s Sarmacja, s/s Lewant i s/s Lechistan. Po wygaśnięciu umowy s/s Sarmacja powrócił do swego właściciela, zaś pozostałe dwa zostały wykupione przez Żeglugę Polską.



Statki przy Nabrzeżu Szwedzkim w Gdyni - widok od strony basenu portowego na fragment węglowca „Robur VII”, 1938, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

W momencie wybuchu wojny Żegluga Polska posiadała 21 pełnomorskich statków towarowych i była największym polskim armatorem. Przedsiębiorstwo miało też 75 procent akcji Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Żeglugowego Polbryt. Historycznie drugim po Żegludze Polskiej polskim armatorem był założony w 1928 roku „Polskarob” – Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Żeglugowe. Założone zostało przez Związek Kopalń Górnośląskich „Robur” w celu eksportu polskiego węgla do krajów skandynawskich.

W 1928 roku „Robur” podpisał z Ministerstwem Skarbu Państwa umowę, na mocy której wydzierżawił na 35 lat plac i nabrzeże w gdyńskim porcie. Warunki były korzystne, „Robur” został zwolniony z podatku obrotowego oraz na pięć lat z podatku dochodowego. W zamian zobowiązał się do uruchomienia w ciągu dwóch lat floty o nośności nie mniejszej niż piętnaście tysięcy ton.

Oczywiście najbardziej znanym polskim (a początkowo polsko-duńskim) armatorem lat przedwojennych i czasów wojny były Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe. Armator ten zajmował się pasażerską żeglugą transatlantycką.



s/s Gdańsk, fot. Muzeum Marynarki Wojennej



Magia polskich transatlantyków

Choć stare transatlantyki Polonia, Kościuszko i Pułaski obrosły legendą i wciąż cieszyły się zainteresowaniem pasażerów, jasne było, że, aby utrzymać i rozwijać swoją pozycję na morzach i oceanach, Polska musiała zainwestować w nowe jednostki. Wybrano ofertę włoskiej stoczni Monfalcone w Trieście – za dwa statki pasażerskie zapłacono pięcioletnimi dostawami węgla.

Pierwszy ze statków, Piłsudski, wypłynął z Gdyni 15 września 1935 roku w swój dziewiczy rejs do Nowego Jorku i Halifaxu. Kapitan Mamert Stankiewicz dowodził pięknym nowoczesnym siedmiopokładowym transatlantykiem, który jednorazowo mógł zabrać blisko 800 pasażerów.

W Ameryce statek przywitano białymi i szkarłatnymi różami sypanymi z samolotu przelatującego nad statkiem, a polonia amerykańska, licznie odwiedzająca nowiutki transatlantyk, niemal ogołociła go z popielniczek, filiżanek i spodków – wszyscy chcieli mieć namiastkę Polski. Podczas drugiej nowojorskiej podróży okazało się jednak, że Piłsudski miał poważne błędy konstrukcyjne, które sprawiały, że podczas sztormów brał fale na dziób. W tym czasie budowano już drugi statek – w jego konstrukcji wzięto pod uwagę wcześniejsze błędy, dzięki czemu brat bliźniak Piłsudskiego, m/s Batory, był już ich pozbawiony.



Pasażerka na m/s Piłsudskim, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Oba transatlantyki były pływającymi salonami Polski – nawet najmniejsze detale, jak popielniczki czy karty dań, zostały zaprojektowane przez doskonałych artystów, a do budowania legendy transatlantyków znacznie przyczynili się kapitanowie obu statków (kpt. Mamert Stankiewicz na Piłsudskim i kpt. Eustazy Borkowski na Batorym) wraz z załogami. Wśród tych, największy wpływ na nastroje pasażerów miała obsada kuchni i mesy. Kolejne transatlantyki, które podniosły biało – czerwoną banderę, m/s Sobieski i m/s Chrobry, zostały skierowane na linię południowo – amerykańską. Oba rozpoczęły służbę w 1939 roku – o ile Sobieski odbył kilka rejsów, o tyle Chrobry tylko raz wyszedł z gdyńskiego portu przed wybuchem wojny.

Nie wszystkim transatlantykiom udało się przetrwać wojenną zawieruchę, Piłsudski zatonął w listopadzie 1939 roku u wybrzeży Anglii, Chrobry zatonął w maju 1940 roku na wodach norweskich. Batory przetrwał wojnę i pływał aż do 1969 roku, a Sobieski do 1950 roku pływał pod polską banderą, po czym został sprzedany do ZSRR i jako „Cruzja” pływał do 1975 roku.



Załoga m/s Sobieski, fot. Muzeum Marynarki Wojennej



Wyładunek samochodów z m/s Batory, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Gdynia – miasto do zadań specjalnych

Zaślubiny Polski z morzem w 1920 roku były pierwszym krokiem w kierunku realizacji polskiej polityki morskiej. Uzyskane zaledwie 140 kilometrowe wybrzeże, pozbawione praktycznie infrastruktury portowej, nie sprzyjało szybkiemu rozwojowi gospodarki morskiej. Wielu nie wierzyło by odrodzona Rzeczypospolita, wyniszczona wojnami, była w stanie stworzyć na nadmorskich piaskach zaplecze dla obsługi handlu, morskiej żeglugi, zbudować bazę dla marynarki wojennej.

Wobec niejasnej sytuacji w Wolnym Mieście Gdańsku, po uzyskaniu dostępu do morza rozpoczęto budowę niezależnego, własnego, polskiego portu morskiego, a jego głównym projektantem był inż. Tadeusz Wenda. Port w Gdyni, wówczas jeszcze kaszubskiej wsi, uruchomiono w 1923 roku, przez następne lata jego budowę kontynuowano – wkrótce powstały porty towarowy, rybacki i pasażerski, nie zapomniano również o stoczni. Na rozwój Gdyni niebagatelny wpływ miał Eugeniusz Kwiatkowski, główny inicjator budowy gdyńskiego portu, który w 1926 roku został ministrem przemysłu i handlu. Rok 1926 był zresztą dla Gdyni niezwykle istotny – to właśnie wtedy Gdynia otrzymała prawa miejskie.

Widok gmachu Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i kawiarni Bałtyk;
fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Dworzec kolejowy w Gdyni, 1937, fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Miasto zaczęło się dynamicznie rozwijać, dawną wioskę rybacką zastępowały szerokie ulice i modernistyczne gmachy, jak choćby przepiękna siedziba Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, zaprojektowana przez Romana Piotrowskiego w 1936 roku. Z kolei architektura dworca kolejowego w Gdyni (już nieistniejącego) została zaprojektowana przez Romualda Millera jako wariacja na temat polskiego stylu narodowego.

Do Gdyni z niemal całego kraju ściągali ludzie zwabieni możliwościami zarobku. W ciągu niespełna dwudziestu lat, od 1921 do 1939 roku, populacja Gdyni zwiększyła się ponad sto razy – przed rozpoczęciem II wojny światowej mieszkało tam blisko 130 tysięcy osób.

Od 1930 roku z Gdyni regularnie wypływały polskie transatlantyki do Nowego Jorku – niepozorna dotąd wioska rybacka stała się prawdziwym oknem na świat Rzeczypospolitej Polskiej. Symbolem podróży stał się gmach Dworca Morskiego w gdyńskim porcie – nowoczesnej budowli, służącej za poczekalnię, halę odpraw, magazyny tranzytowe. Dworzec przetrwał do dziś w nieco zmienionej formie, mieści się w nim Muzeum Emigracji.

Gmach Sądu Okręgowego w Gdyni, 1938,
fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Klejnoty księżniczki Dagmary

Początek lat 30. to okres kryzysu gospodarczego na całym świecie. Polska stała wówczas przed koniecznością stworzenia floty handlowo-turystycznej, która byłaby w stanie kursować przez Atlantyk. Zakup nowych jednostek nie wchodził w rachubę. Atrakcyjną ofertę złożyła jednak duńska kompania Det Ostasiatitske Kompagni, która w zaproponowanej cenie zaoferowała także miejsca do dokowania i cumowania w Stanach Zjednoczonych. Trzy statki, zakupione przez Polskę za kosmiczną wręcz kwotę 18 milionów złotych, nie były nowe – Duńczycy przejęli je od Russian American Line, a ich budowę sfinansowała duńska księżniczka Dagmara, znana jako Maria Fiodorowna, żona cara Aleksandra III.

Po śmierci męża swoimi klejnotami zapłaciła za cztery statki: Kursk (1910), Car (1912), Caryca (1915) i Russia. Duńczycy zmienili ich nazwy na Polonia, Estonia, Lithuania i Latvia. Kiedy w 1930 roku Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe kupiło trzy z nich, Polonia nazwy nie zmieniła, Estonia została przemianowana na Pułaskiego a Lithuania stała się Kościuszką (Russia, czy też Latvia, ostatecznie trafiła do Japonii).

Pierwszy rejs Polonii pod polską banderą był wyjątkowy – na jej pokładzie prezydent Ignacy Mościcki popłynął z oficjalną wizytą do Estonii. Potem wszystkie trzy statki kursowały na linii Gdynia–Nowy Jork, ze względu na rosnącą falę emigracji z Europy do Stanów. Kiedy zapotrzebowanie na kursy transatlantyckie zmalało, zmieniono trasy „klejnotów”. Polonia została skierowana na tzw. linię palestyńską, kursowała także po fiordach Norwegii jako statek wycieczkowy. Z kolei Pułaski, po wycofaniu z trasy Gdynia–Nowy Jork, zaczął



Pułaski i Kościusko w porcie,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej

obsługiwać trasę do Ameryki Południowej i zapewniał połączenie z Buenos Aires. Podobnie stało się z Kościuszką, który również pływał m.in. na linii południowoamerykańskiej oraz jako wycieczkowiec.

„Klejnoty księżniczki Dagmary” służyły pod polską banderą relatywnie krótko, ale za to bardzo intensywnie. Ich eksploatacja przestawała jednak być opłacalna, tym bardziej że na praktycznie wszystkich trasach miały je zastąpić nowe transatlantyki. Polonia zakończyła pracę jeszcze przed wybuchem wojny i została ostatecznie sprzedana na złom. Przeznaczone także na sprzedaż Pułaski i Kościusko, wobec groźby wybuchu konfliktu zbrojnego przywrócono do służby. W czasie wojny pływały w konwojach, a po jej zakończeniu, zostały przejęte przez Brytyjczyków i sprzedane na złom.

Polonia w porcie,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej

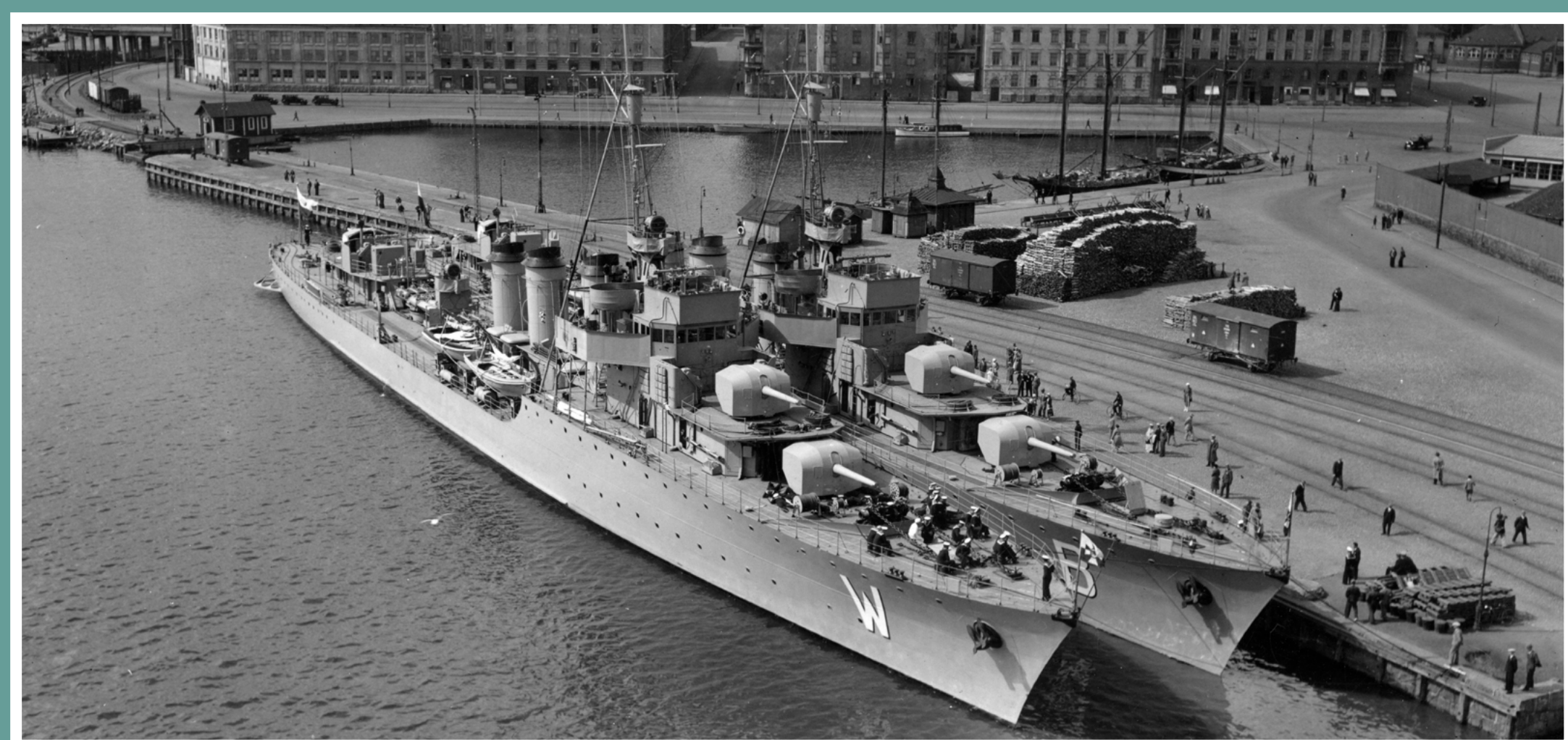


Wiernie będziem Ciebie strzec... - polska Marynarka Wojenna

„Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki, Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.” Ten wydany przez Józefa Piłsudskiego zaledwie kilkanaście dni po odzyskaniu niepodległości rozkaz uznaje się za decyzję o utworzeniu polskiej Marynarki Wojennej. Początkowo, wobec braku dostępu do wybrzeża morskiego, miała powstawać na rzekach i lądzie.

W obliczu wojny polsko-sowieckiej marynarze obsadzali tzw. statki uzbrojone i tworzyli lądowe Bataliony Morskie. Wkrótce zostali wysłani na front. W wyniku międzynarodowych ustaleń Polska w końcu uzyskała dostęp do morza. 1 maja podniesiono banderę wojenną na pierwszym zakupionym w grudniu 1919 roku w Niemczech okręcie ORP Pomorzanin, który przeznaczony był do prac hydrograficznych.

Na początku lat 20 XX wieku personel polskiej Marynarki Wojennej tworzyli marynarze służący wcześniej we flotach państw zaborczych, wyszkoleni w różnych językach według różnych regulaminów. W tamtym okresie trzon polskiej floty stanowiło sześć poniemieckich torpedowców, które weszły do służby w latach 1921-1924, przyznane Polsce decyzją Rady Ambasadorów 9 grudnia 1919 roku. Znaczący



ORP Wicher i ORP Burza w gdyniskim porcie,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej

rozwój Marynarki Wojennej nastąpił dopiero w latach 30 XX w., kiedy do służby trafiły, zbudowane głównie za granicą nowoczesne niszczyciele (wówczas zwane kontrtorpedowcami) OORP Wicher i Burza, podwodne stawiacze min OORP Wilk, Żbik i Ryś (Francja), niszczyciele OORP Błyskawica i Grom (Wielka Brytania), okręty podwodne OORP Orzeł i Sęp (Holandia), stawiacz min ORP Gryf (Francja) oraz zbudowane w Polsce trałowce typu Jaskółka.

W latach 30. flotę wojenną zasililo sześć zaprojektowanych i zbudowanych w Polsce minowców. Polska marynarka wojenna była nowoczesna, lecz stanowczo zbyt mała, by samodzielnie podjąć równą walkę z Kriegsmarine i Luftwaffe.

ORP Pomorzanin,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej



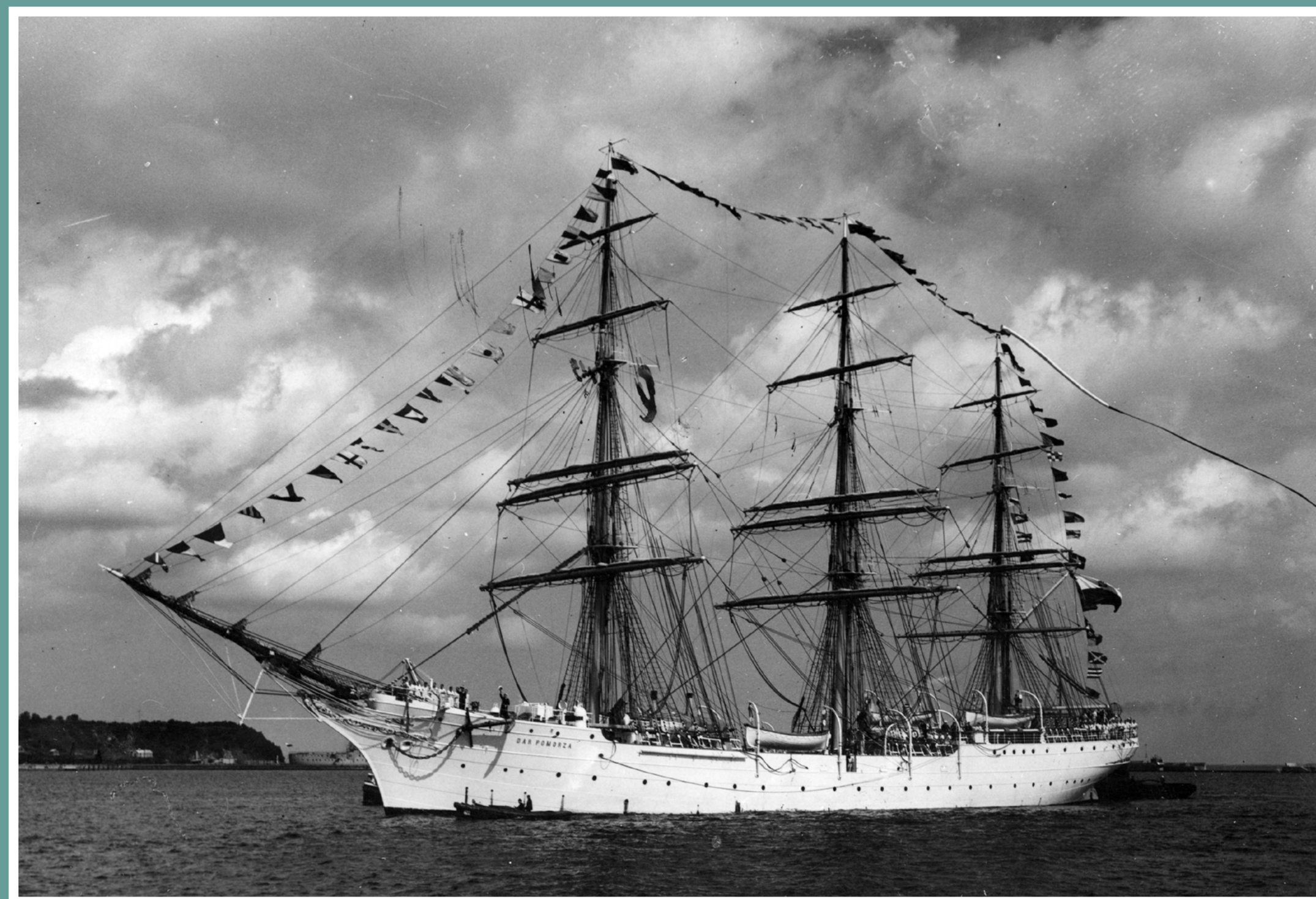
Żaglowce pod polską banderą

Praktyka jest nieodzowną częścią morskiej edukacji. Wykształcenie przyszłych oficerów wiąże się z ich przygotowaniem na rozmaite warunki, których mogą się spodziewać na otwartym morzu. Samo utworzenie Szkoły Morskiej w Tczewie to nie było wystarczające – placówka musiała dysponować jednostką szkoleniową. Wybór padł na holenderski bark Nest zwodowany w Anglii 1869 roku, jako Chinsura.

Utworzenie Szkoły Morskiej w Tczewie nie było krokiem wystarczającym, aby wyszkolić przyszłych oficerów. Dlatego też zakupiono za blisko 250 tysięcy dolarów holenderski bark „Nest” (zwodowany w Anglii w 1869 roku jako „Chinsura”), przemianowany na Lwów, który miał pełnić funkcję szkoleniową. Jednostkę przebudowano aby mogła na siebie zarabiać, transportując towary podczas rejsów szkoleniowych. Lwów jako pierwszy polski statek przekroczył równik w 1923 roku, w trakcie rejsu do Brazylii.

W 1930 roku Lwów został przekazany Marynarce Wojennej, w której wykorzystywano go jako hulk aż do jego zezłomowania w 1938 roku, a jako żaglowiec ćwiczebny dla Szkoły Morskiej zastąpił go Dar Pomorza – również mający swoje lata (zwodowano go w 1909). Fregata została zakupiona za 7 tysięcy funtów – na tę kwotę złożyły się także datki społeczeństwa Pomorza, stąd nowa nazwa żaglowca. Po odnowieniu dzielnie służyła jako statek szkoleniowy dla przyszłych oficerów marynarki handlowej. Po zakończeniu służby morskiej w 1982 roku jednostka została zamieniona na muzeum – stoi przycumowana w Gdyni i jest udostępniona dla zwiedzających.

Przyszli oficerowie szkolący się w Oficerskiej Szkole MW odbywali praktyki i szkolenia na transportowcach OORP Wilja i Warta. W 1926 roku zakupiono również trzymasztowy szkuner St. Blanc, który na tle pozostałych polskich jednostek był zupełnie nowy, bowiem zwodowano go w 1917 roku. 6 maja 1928 roku szkuner stał się oficjalnie jednostką polską – podniesiono banderę i nazwano ORP Iskra.



Żaglowiec Dar Pomorza wpływa do gdyńskiego portu, 1935.
fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

W historii Iskry nie brakowało i dramatycznych zdarzeń – podczas drugiego rejsu szkoleniowego, żaglowiec zderzył się z parowcem Gray County u wybrzeży Anglii i tylko dzięki przytomności kapitana marynarki Henryka Eibela udało się uratować jednostkę od zatopienia. Do 1939 roku Iskra odbyła 12 rejsów szkoleniowych. Po wojnie szkolili się na niej już nie tylko podchorążowie, ale też i harcerze. Ze względu na intensywne użytkowanie, konieczne stało się wycofanie Iskry z żeglugi, co nastąpiło w 1977 roku.

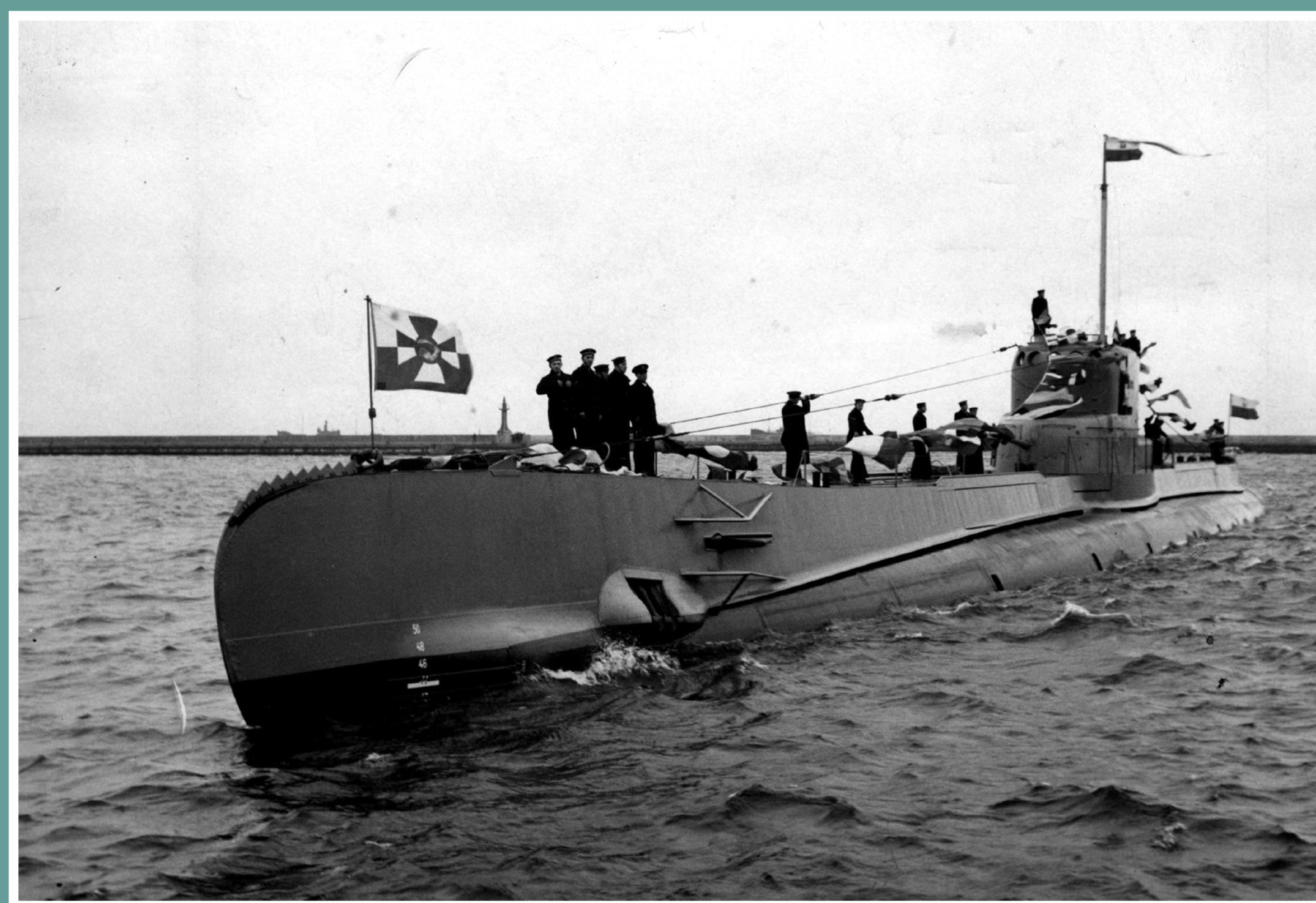
Szkuner ORP Iskra, pod pełnymi żaglami,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej



Odwaga spod znaku Orła – ORP Orzeł

ORP Orzeł wszedł do służby w lutym 1939 roku. Był okrętem nowoczesnym i silnie uzbrojonym. Dwanaście wyrzutni torpedowych 12 × 550 mm / 533 mm, jedno działo pokładowe Bofors 105 mm wz. 36, i dwulufowa armata przeciwlotnicza Bofors 1937 wz. 36 kal. 40 mm oraz możliwość rozwinięcia prędkości nawodnej sięgającej niemal dwudziestu węzłów sprawiały, że wraz z bliźniaczym Sępem, był dumą floty wojennej. 15 września 1939 roku został internowany w stolicy Estonii Tallinie, gdzie zacumował, by naprawić uszkodzenia i wysadzić na ląd chorego dowódcę.

W nocy z 17 na 18 września jego załoga pod dowództwem kapitana marynarki Jana Grudzińskiego dokonała udanej próby wyprowadzenia okrętu z portu. Pozbawiony części uzbrojenia ORP Orzeł jeszcze przez wiele dni patrolował Bałtyk w poszukiwaniu wroga. Mapy wykreślił z pamięci ppor. Marian Mokwski.



Powitanie ORP Orzeł w Gdyni,
fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Gdy na okręcie zaczęło brakować paliwa i wody pitnej, kapitan podjął decyzję o sforsowaniu Cieśnin Duńskich i przedostania się do Wielkiej Brytanii. Podczas patrolu u wybrzeży Norwegii ORP Orzeł storpedował niemiecki transportowiec Rio de Janeiro z żołnierzami i sprzętem wojskowym na pokładzie. W ten sposób ujawnił rozpoczynającą się niemiecką inwazję na ten kraj. Zaginął na Morzu Północnym na przełomie maja i czerwca 1940 roku. Przyczyny jego zatonięcia są nieznane. Wraku do tej pory nie odnaleziono.

Wciąganie bandery po wodowaniu okrętu podwodnego ORP Orzeł,
fot. Muzeum Marynarki Wojennej



Tradycje morskie Torunia



Podchorążowie na tarasie przed głównym budynkiem szkoły, 1934, fot. cz.-b., 62x87 mm, ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Toruniu



Szkolenia rekruckie rocznika OSMW, sierpień 1927, fot. cz.-b., 88x138 mm, ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Toruniu

Poprzez fakt, że miasto leży nad uchodzącą do Bałtyku Wisłą, Toruń od wieków związany był z morzem. Co oczywiste, były to wtedy niemal wyłącznie związki gospodarcze.

Inaczej było w okresie II Rzeczypospolitej, kiedy to znacząco osłabły wcześniejsze relacje ekonomiczne. Ich miejsce zajął aspekt militarny, ponieważ miasto stało się jednym z garnizonów, w którym przez długie lata stacjonowały formacje polskiej Marynarki Wojennej. Związane to było z akcją przejmowania przez władze państwowe i Wojsko Polskie Pomorza przyznanego Polsce na mocy traktatu pokojowego podpisanego 28 czerwca 1919 roku w Wersalu. W przygotowaniach do tej akcji, poza innymi formacjami wojskowymi, wzięły również udział Flotylla Wiśłana i dowodzony przez kapitana marynarki Konstantego Jacynicza Batalion Morski. Przed wkroczeniem na Pomorze żołnierze Batalionu otrzymali nowe mundury marynarskie, by stanowić wizytówkę rodzimej floty oraz symbol morskich aspiracji Polski. Podobnie traktowano też Flotyllę Wiślaną. Jednak wskutek złodzenia Wisły w akcji przejmowania Pomorza mógł wziąć udział jedynie zmobilizowany parostatek pasażerski Wisła (wcześniej Weichsel) posiadający odpowiednie wzmocnienia przeciwlodowe.

Akcja zajęcia Pomorza rozpoczęła się 17 stycznia 1920 roku i już następnego dnia do Torunia, obok innych sił wojskowych, wkroczył także Batalion Morski, który zajął tamtejszy port rzeczny, w którym zacumował statek Wisła. Następnie Batalion Morski zakwaterowano na Podgórzu, nie będącym wówczas jeszcze częścią Torunia. Pozostał tam do 9 lutego 1920 roku, po czym odjechał koleją do Kartuz. Natomiast szybciej opuścił miasto statek Wisła posuwający się w dół rzeki za maszerującym w głąb Pomorza Wojskiem Polskim. W Toruniu powstał jednak port wojenny, przy którym 26 października 1920 roku utworzono obsługujące Flotyllę Wiślaną Warsztaty Techniczne, a 24 października 1921 roku w leżących nad Wisłą Koszarach Racławickich, gdzie najpierw stacjonowało dowództwo Flotylli Wiślanej, a następnie – od stycznia 1922 roku – Inspektorat Flotylli Rzecznych oraz dowództwo Wojennej Flotylli Wiślanej, zainstalowano stacjonarną Stację Radiotelegraficzną Morską. W tym samym miejscu umieszczono też Szkołę Radiotelegrafistów i Radiomechaników Morskich działającą do połowy 1925 roku.



Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej, 1935, fot. cz.-b., 62x86 mm, ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Toruniu

Niemniej ważnym elementem łączącym miasto z morzem stały się ulokowane w marcu 1921 roku w Toruniu Tymczasowe Instruktorskie Kursy dla Oficerów Morskich. Ich pierwszą siedzibą stał się budynek przy ulicy Fredry 8. Dnia 1 października 1922 roku na bazie tych kursów utworzono Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej, którą 19 października 1928 roku przemianowano na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. Jej zadaniem było kształcenie przyszłych oficerów Marynarki Wojennej. Od 1924 roku nauka w tej elitarniej szkole trwała trzy lata. W 1926 roku placówkę umieszczono w Koszarach Racławickich opuszczonych wcześniej przez Flotyllę Wiślaną. Przez lata rosła się ona z toruńskim pejzażem. Jednak kłopoty ze zbyt szczerłą – jak na jej potrzeby – bazą lokalową spowodowały, że 5 września 1938 roku Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej przeniesiono do Bydgoszczy. Do tego momentu ukończyło ją 155 słuchaczy, zaś wcześniejszą Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej opuściło 51 absolwentów. Tym samym w okresie międzywojennym Toruń odegrał niezwykle ważną rolę w szkoleniu kadr dla polskiej Marynarki Wojennej.

Ostatnim morskim epizodem w okresie II Rzeczypospolitej związanym z Toruniem był udział we wrześniu 1939 roku kilkunastu uzbrojonych i nieuzbrojonych okrętów Oddziału Wydzielonego Flotylli Rzecznej „Wisła”, które dotarły do miasta 5 września i przez kolejne dwa dni uczestniczyły, w skutecznej obronie leżących na jego obszarze przepraw mostowych przez Wisłę. Dowodził nimi komandor podporucznik Roman Kanafoyski.

