



Statki, okręty, zagłowce...





Statki, okręty, żaglowce...

BOSZ

NARODOWE
ARCHIWUM
CYFROWE

Morze, nasze morze...

Czym był dla II Rzeczypospolitej Bałtyk, ten zaledwie 140-kilometrowy kawałeczek wybrzeża? Był oknem na świat, które do odzyskania niepodległości pozostawało zamknięte. Dla tysięcy ludzi za jego horyzontem czekało nowe życie. Czasem lepsze, czasem gorsze. Początek każdego z nich miał jednak jeden punkt wspólny – Gdynię.

Marynarkę polską powołał do życia Naczelnik Państwa Józef Piłsudski w dniu 28 listopada 1918 roku. Sprawy morskie nigdy nie były mu szczególnie bliskie, niemniej inni wysocy rangą urzędnicy państwowi właśnie w morzu dostrzegali pole do rozwoju bardzo silnie zaznaczonej w dwudziestoleciu międzywojennym idei mocarstwowości państwa polskiego. Te kilka niewielkich jednostek, które, początkowo praktycznie niezauważalnie, zaznaczyły polską obecność na morzach i oceanach, stanowiło dopiero załączek planów związanych z uzyskaniem dostępu do Bałtyku. O ile zakup statków nie był szczególnie wielkim problemem, o tyle zbudowanie dla nich całego portowego zaplecza stanowiło już nie lada wyzwanie. Pierwszy polski port z prawdziwego zdarzenia nazywano miastem z morza i marzeń – bynajmniej nie była to sentencja daleko wybiegająca poza surową rzeczywistość, bo do jego budowy brakowało wszystkiego prócz tych dwóch elementów.

Gdynia wyrosła z niewielkiej wioski rybackiej. Olbrzymim wysiłkiem budowano ją od 1921 roku. Miejsce dawnych drewnianych chat zajęły piękne, wielkomiejskie, modernistyczne gmachy. Niektóre miały nawet po siedem pięter wysokości i podziemne garaże! Gdynia zyskała także zaplecze turystyczne. Wkrótce, razem z Juratą i Jastarnią, stała się „polską riwierą”. Do Gdyni szybko zaczęły zawijać rozmaite statki zagranicznych przedsiębiorstw żeglugowych. Stale rosnąca popularność portu spowodowała, że w książce adresowej miasta coraz liczniej pojawiali się krajowi armatorzy. W 1926 roku rozpoczęła działalność Żegluga Polska, która zakupiła kilka niewielkich statków, między innymi bliźniaki „Gdynię” i „Gdańsk”. Przedsiębiorstwo skupiło się głównie na niedalekich rejsach wycieczkowych po Bałtyku. Dwa lata później powołano Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe z niewielkim kapitałem angielskim. Zaczęło ono operować statkami, które miały dowozić emigrantów z Gdyni do portów brytyjskich, gdzie

pasażerowie przesiadali się na liniowce płynące do Ameryki. Emigranci, którzy masowo wyjeżdżali w poszukiwaniu lepszego życia, w pierwszych latach niepodległości wsiadali na transatlantyki jedynie w zagranicznych portach – w Gdańsku, Bremie czy Southampton. W kraju dostrzegano już wówczas korzyści ekonomiczne, jakie mogło dać otwarcie polskiej linii żeglugowej przez Atlantyk.

W przełomowym dla żeglugi międzykontynentalnej 1930 roku zakupiono od Duńczyków linię Baltic America Line wraz z całą infrastrukturą, siecią agentur i biur portowych, a co najważniejsze – z trzema parowcami transatlantyckimi zwodowanymi na początku XX wieku: „Polonią” z 1910, „Kościszka” z 1915 i „Pułaskim” z 1912 roku. Na uruchomienie linii oceanicznej, nazwanej Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe (PTTO), a od 1933 roku Gdynia America Line (GAL), nie można było wybrać jednak gorszego momentu. Ameryka pogrążyła się w skutkach załamania ekonomicznego z 1929 roku, pogłębiało się bezrobocie. Imigranci stali się niepotrzebnym obciążeniem dla Stanów Zjednoczonych. Rząd amerykański zdecydował wówczas o wprowadzeniu tak zwanych kontyngentów, czyli określonej dla każdego kraju rocznej liczby imigrantów. Świeżo zakupione parowce PTTO były jednostkami typowo emigranckimi, przestarzałymi i mało komfortowymi. Tak poważne obostrzenie postawiło więc linię niemal na skraju bankructwa. Przewóz pasażerów niższych klas był kontrolowany, a zamożniejsi podróżni woleli nowocześniejsze liniowce konkurencji.

PTTO ratowało się, jak mogło. Postanowiono wykorzystać olbrzymią emigrację Żydów z Polski do Palestyny i otworzyć linię palestyńską. Pasażerowie wyjeżdżali z Polski koleją do Konstancy w Rumunii, gdzie przesiadali się na wysłaną na Morze Śródziemne „Polonię”, do której wkrótce dołączył „Kościszko”. Oba statki kończyły rejsy w Jaffie i Hajfie. Linia była bardzo dochodowa i polski armator prowadził ją aż do 1938 roku, kiedy na skutek wewnętrznego konfliktu w Palestynie został zmuszony do jej skasowania.

Wysłanie przestarzałych parowców na bardziej dochodowe emigracyjne linie nie rozwiązywało problemu linii północnoamerykańskiej. Samotny „Pułaski” pływał do Stanów Zjednoczonych niemal pusty. W 1932 roku podjęto więc decyzję o budowie dwóch nowych transatlantyków. Umowę z włoską stocznia w Monfalcone we Włoszech podpisano rok później. W 1933 roku w oczekiwaniu na nowe, prestiżowe liniowce w Gdyni zakończono budowę Dworca Morskiego, który miał obsługiwać cały dalekomorski ruch pasażerski.

Pierwszy z zamówionych transatlantyków otrzymał nazwę „Piłsudski” (1935), drugi „Batory” (1936). Ciekawostką jest, że polski rząd spłacał zaciągnięty na ich budowę kredyt dostawami węgla dla włoskich kolei. Przed armatorem stanęły nowe możliwości. Liniowce były eleganckie i wygodne. Amerykanie szybko je polubili. W sezonie zimowym jeden z nich odbywał więc serię wycieczek z Nowego Jorku. Latem dla polskiej publiczności organizowano rejsy turystyczne z Gdyni. Pod koniec lat 30. na ich pokładach podróżowali już nie tylko Polacy i Amerykanie. Listy pasażerów zapełniły się nazwiskami Finów, Czechów, Duńczyków i Węgrów.

Mimo sukcesu linii północnoamerykańskiej GAL nie rezygnował z szukania nowych, dochodowych kierunków. W związku z rosnącą emigracją do Ameryki Południowej linię do Buenos Aires zainaugurował w 1936 roku „Pułaski”. Linia okazała się na tyle dochodowa, że specjalnie do jej obsługi GAL zamówił dwa nowoczesne statki, „Sobieski” i „Chrobry”, które weszły do eksploatacji w 1939 roku. Badano także możliwość wprowadzenia na linię północnoatlantycką bardzo dużego i luksusowego statku o roboczej nazwie „Super Piłsudski”. Plany te przekreśliła jednak wojna.

Nie gorzej niż marynarka pasażerska radziła sobie flota handlowa. Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, które również odczuło ograniczenia emigracji do Stanów Zjednoczonych, postanowiło znacznie zredukować dowóz podróżnych do angielskich portów i skupić się na przewozie towarów. Do tego potrzebne były jednak nowe, szybkie jednostki. Z tego względu już w 1931 roku armator zakupił drobnicowce „Lublin” i „Lwów” oraz chłodnicowiec „Lech”, a w 1939 roku „Lidię”, zbudowaną z myślą o przewozie drewna.

Równolegle z flotą cywilną rosła w siłę marynarka wojenna. Pierwszymi jednostkami, które weszły w jej skład, były przejęte w 1921 roku, w wyniku powojennego podziału floty niemieckiej, małe torpedowce – „Kaszub”, „Mazur”, „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Ślęzak” i „Góral”. Ponadto zakupiono w Finlandii dwie kanonierki – „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller” oraz cztery trałowce: „Czajka”, „Jaskółka”, „Mewa” i „Rybitwa”. W 1926 roku rozpoczęto budowę portu wojennego na Oksywiu.

Największe zmiany w tonażu marynarki wojennej zaszły jednak w latach 30. XX wieku. Między 1930 a 1932 rokiem służbę pod polską banderą rozpoczęły zamówione we Francji dwa nowoczesne niszczyciele – „Wicher” i „Burza”, a także trzy okręty podwodne – „Rys”, „Wilk” i „Żbik”. W 1937 roku ukończono w Anglii budowę niszczycieli „Grom” i „Błyskawica”, a w 1938 roku zbudowano we Francji stawiacz min „Gryf”. Rok później holenderską stocznnię opuściły dwa nowoczesne okręty podwodne – „Sęp” i „Orzeł”. Co ciekawe, ten ostatni był w całości finansowany ze społecznych składek.

Co dziś pozostało z tamtego snu o potęgę? Widok olbrzymiego statku pod polską banderą należy już do rzadkości. Stracili na znaczeniu także polscy armatorzy. Paradoksalnie więc śladów wielkości morskiej należy szukać nie wśród morskich fal, a na lądzie. W pięknym modernistycznym gmachu Dworca Morskiego ma dziś swoją siedzibę wyjątkowe Muzeum Emigracji. Przy skwerze Kościuszki w Gdyni dumnie stoi niszczyciel „Błyskawica”. Miejskie archiwum w Gdańsku skrywa fascynujące dokumenty z życia przedwojennej floty. Jest jeszcze niniejszy album – skarbnica ponad stu unikatowych fotografii, które zabiorą Szanownych Czytelników w niezwykłą podróż w czasie. Mnie zaś pozostaje powitać Państwa na pokładzie!

Grzegorz Rogowski/Muzeum Emigracji w Gdyni



Załoga drobnicowca „Cieszyn”. Pośrodku kapitan Anatol Kniaziew, 1932 rok

Załoga frachtowca s/s „Chorzów” w kożuchach na otwartym mostku kapitańskim, w środku kapitan Stefan Ciundziewicki, 1931 rok



Zwycięzca zawodów balonowych o Puchar Gordona Bennetta, Ernest Demuyter, z żoną i synem na pokładzie statku s/s „Śląsk” przed rejsiem do Antwerpii, 1936 rok



Przybycie Józefa Piłsudskiego statkiem do Konstancy, 1932 rok

Miss Polonia z USA, Adela Kowalska, na pokładzie „Kościuszki” w drodze do Polski, 1931 rok



Uroczystość srebrnego wesela kapitana Eustachego Borkowskiego i jego żony Wilhelminy na „Batorym”, 1936 rok

Kapitan „Polonii” Mamert Stankiewicz (przy telegrafie maszynowym) i pierwszy oficer Maciejewski na s/s „Kościuszko”. Zdjęcia z lat 1930–1932



Załoga statku pasażerskiego „Kraków”. Zdjęcie z lat 1930–1932

Kapitan żeglugi wielkiej Stanisław Szworc, zdjęcie z 1937 roku



Orkiestra na transatlantyku „Polonia”, lata 30. XX wieku











Żaglowiec harcerski „Zawisza Czarna” wchodzi do portu w Jastarni, 1934 rok

Prezydent Ignacy Mościcki z żoną Marią na pokładzie żaglowca „Zawisza Czarny”. Jastarnia, 1937 rok



Minister spraw zagranicznych Józef Beck z żoną Jadwigą na pokładzie jachtu wycieczkowego „Ewa” udającego się na Hel. Gdynia, lata 30. XX wieku

Trzeci już album z serii MOTO RETRO prezentuje flotę II Rzeczypospolitej. Polska, uzyskawszy po pierwszej wojnie światowej 140-kilometrowy odcinek wybrzeża Bałtyku, od razu postawiła na rozwój gospodarki morskiej. Szybko podjęto decyzję o budowie pełnomorskiego portu w Gdyni, kupowano statki handlowe, a wkrótce, w latach trzydziestych, także pasażerskie transatlantyki, w tym nowoczesne m/s „Piłsudski” i m/s „Batory”, które przeznaczono do obsługi reprezentacyjnej linii Gdynia–Nowy York. Na żaglowcach „Lwów” i „Dar Pomorza” szkoliły się kadry wykwalifikowanych marynarzy i nawigatorów. To właśnie w międzywojennej Polsce ustanowiono Święto Morza i niezwykle uroczysto obchodzono je w całym kraju – od Gdyni aż po Kraków. Zdjęcia pochodzą z Narodowego Archiwum Cyfrowego, a wstęp napisał Grzegorz Rogowski, autor książki *Pod polską banderą przez Atlantyk*.

