

## CZY POLACY SĄ JESZCZE NARODEM MORSKIM? (Cz. 2)

### DOKONANIA TRZECH SYSTEMÓW USTROJOWYCH: II RP, PRL i III RP

*„...kto ma państwo morskie, a nie używa go albo je sobie da wydzierać, wszystkie korzyści od siebie odda (...), z wolnego niewolnikiem się stawa, z bogatego ubogim, z pana kmieciem, co jest sprostą wielką i głupotą.”*

*Rozmowa kruszwicka 1573, Jan D. Solikowski biskup lwowski*

Dzięki nieugiętej postawie i politycznemu kunsztowi R. Dmowskiego Polska powróciła nad Bałtyk 10 lutego 1920 r.

25 lat później, 18 marca 1945 r. na plaży w Kołobrzegu żołnierze 1 Armii Wojska Polskiego, po krwawych walkach z Niemcami, przełamaniu systemu umocnień obronnych Wału Pomorskiego i twierdzy Kołobrzeg, działając spontanicznie, zdecydowali ten symboliczny Akt Zaślubin Polski z Bałtykiem powtórzyć. Dokonali tego niezwłocznie po dotarciu na brzeg Bałtyku. Te dwa wydarzenia, choć odległe, łączą się bez wątpienia w logiczną całość, jaką było wypieranie niemieczyny ze starych ziem piastowskich.

Jak doszło do udziału 1 Armii WP w bitwie o Wał Pomorski? Już po kilku dniach od rozpoczęcia styczniowej ofensywy przez Armię Czerwoną było dla Niemców jasne, że próby zatrzymania natarcia na linii Wisły skończą się katastrofą wojsk niemieckich. Jedną z głównych niemieckich linii obronnych stał się Wał Pomorski (Pomernstellung). Fortyfikacje, setki bunkrów i umocnień połowych wznosili Niemcy w nieprzystępnym terenie leśnym od 1934 r. Wał Pomorski stał się to pasem trudnych do sforsowania umocnień obronnych, o długości 275 km. Oceniając sytuację na froncie dowództwo Frontu Białoruskiego postanowiło wstrzymać się z rozpoczęciem operacji berlińskiej do czasu rozbitcia sił niemieckich na Pomorzu. Zadanie to wraz ze zdobyciem twierdzy Kołobrzeg przypadło dowódcy 1 Armii WP gen. Stanisławowi Popławskiemu. 4 lutego, 1 Armia WP weszła niemal z marszu do działań bojowych. Dokonanie głębokiego wyłomu w systemie obrony niemieckiej było możliwe dzięki użyciu 1 Brygady Pancerniej im. Bohaterów Westerplatte. 11 lutego, pod Mirosławcem, obrona Wału Pomorskiego została przełamana. Po przegrupowaniu, 1 Armia WP przystąpiła do działań bojowych na kierunku twierdzy Kołobrzeg. 18 marca Kołobrzeg został zdobyty.

Fakt zdobycia Kołobrzegu - miasta i portu morskiego, polscy żołnierze wykorzystali do zademonstrowania więzi Polaków z Bałtykiem i wolę kontynuowania rozbudzonych w Pucku tradycji morskich. Uroczystość zaślubin odbyła się na tarasie i stoku fortu Ujście, obok zniszczonej przez Niemców latarni morskiej. Przy dźwiękach hymnu narodowego wciągnięto na maszt flagę narodową. Żołnierze salutowali. W kolejnych przemówieniach dominowały nuty patriotyzmu – „... **zapamiętajcie sobie. To jest historia. Kiedyś o tym dzisiejszym dniu przyszłe pokolenia będą mówić z czcią, jak my mówimy o naszych przodkach. Wy tworzycie historię, jak niegdyś tworzył ją Chrobry i Krzywousty.**”

Po ostatnim przemówieniu kpr. Niewidziajło, w asyście dwóch żołnierzy, przeszedł na nabrzeże wejściowe do portu i wrzucił do morza zaślubinowy pierścień. Oddano salwy honorowe, rozpoczęła się kanonada z karabinów i rakiet sygnałowych. Podobne uroczystości, różniące się scenariuszem, miejscem i datą, ale tożsame duchem, odbyły się we wszystkich jednostkach 1 Armii WP.

Przełamanie Wału Pomorskiego i późniejsze 10-dniowe krwawe walki o Kołobrzeg, to operacja całkowicie przygotowana i prowadzona przez dowództwo 1 Armii WP, to niewątpliwie jedna z największych zwycięskich bitew, w której uczestniczyli żołnierze polscy w II wojnie światowej. W bitwie tej walczyło 73 tys. żołnierzy. W walce poległo, zmarło z odniesionych ran i zaginęło aż 2835 żołnierzy.

Niezrozumiałym jest fakt, że kolejne władze III Rzeczypospolitej, deklarujące powrót do polityki historycznej, przemilczają i ignorują ten czyn żołnierza polskiego, dokonany tu – na polskiej ziemi.

## POWRÓT NAD BAŁTYK PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

W wyniku uzgodnień przywódców Stanów Zjednoczonych, Związku Radzieckiego i Wielkiej Brytanii, kształtujących nowy ład polityczny w Europie Środkowo-Wschodniej po II wojnie światowej, Polska odzyskała blisko 500 km pas wybrzeża z trzema dużym i kilkoma małymi portami oraz dwoma dużymi stoczniami produkcyjnymi i jedną małą stocznia remontową. Ten znaczący potencjał gospodarczy był jednak kompletnie zniszczony. Najpilniejszym wówczas zadaniem władz administracyjnych państwa było oszacowanie zniszczeń, rozminowanie i odblokowanie portów oraz możliwie jak najszybsze przywrócenie ich zdolności eksploatacyjnych. Bilans otwarcia nie wyglądał optymistycznie, ale nie zaczęliśmy już od zera, jak w 1918 roku.

Pomimo znacznych strat kadrowych (ludobójstwo w Piaśnicy i Stutthoffie, masowe deportacje), do Gdyni sukcesywnie ściągali rozproszeni po kraju i świecie ludzie morza. Już w kwietniu 1945 roku Gdynia staje się centrum polskich spraw morskich. Rozpoczyna działalność Główny Urząd Morski, pierwszy organ administracji morskiej na całe polskie wybrzeże, swą działalność wznowia Szkoła Morska i Morski Instytut Rybacki. W czerwcu rozpoczyna działalność Biuro Odbudowy Portu.

Przed rozpoczęciem działań wojennych flota handlowa polskich spółek żeglugowych niemal w całości szczęśliwie została ewakuowana do portów schronienia i nie została przejęta przez Niemców. Uczestnicząc aktywnie w działaniach wojennych na morzach i oceanach (konwoje) poniosła jednak duże straty. W 1945 roku, zły stan techniczny statków polskich przebywających na zachodzie, a także skomplikowana sytuacja polityczna (rząd londyński), nie dawały szans na ich szybki powrót do portu macierzystego.

W lipcu 1945 roku udało się częściowo uruchomić porty w Gdyni i w Gdańsku, ruszyły transporty z dostawą żywności z UNRRY oraz eksport polskiego węgla. Zaczęły powracać nasze statki z portów internowania (Szwecja). Rok 1945 przyniósł jeszcze jedną bardzo ważną wiadomość, z internowania w Rumunii powrócił do kraju E. Kwiatkowski.

E. Kwiatkowski po zapoznaniu się z sytuacją na Wybrzeżu, w poczuciu obowiązku, bez wahania przyjął propozycję objęcia stanowiska Delegata Rządu do Spraw Wybrzeża. Jego zadaniem była koordynacja i nadzór instytucji państwowych zajmującą się odbudową miast portowych, odbudową i uruchamianiem przemysłu nadmorskiego oraz współdziałaniem w akcji osiedleńczej. Pierwszy polski statek s/s „Kraków”, witany przez tysiące osób zawinął do Gdyni 21 września 1945 roku. Dopiero po 8 latach powrócił m/s „Batory”. W sumie do kraju wróciły wszystkie statki i ponad 800 osób kadry pływającej.

Polska, jako członek zwycięskiej koalicji, uczestniczyła w podziale niemieckiej floty handlowej. Nasi delegaci mieli nadzieję odzyskać, jako odszkodowanie, równowartość statków utraconych w wyniku działań wojennych. Nadzieje te okazały się płonne. Po dramatycznych negocjacjach Polsce przypadło w udziale raptem 13 statków: 2 pasażerskie, prom, zbiornikowiec i drobnicowce, większość w złym stanie technicznym, wymagającym poważnego remontu.

Reparacje pokryły zaledwie w 20 % straty poniesione przez Polską Marynarkę Handlową w działaniach wojennych na morzu. Jeszcze gorzej skończyła się sprawa rewindykacji zagrabionych przez okupanta niemieckiego jednostek portowych taboru pływającego i kutrów rybackich. Strona polska czyniła starania o zwrot ok. 600 jednostek, odzyskano tylko 96.

**Szeroki dostęp do morza z trzema dużymi portami, ze zniszczonym potencjałem produkcyjnym, mimo wszystko dawał Polsce niepowtarzalne szanse rozwoju. W okresie II Rzeczypospolitej stworzono mocne fundamenty do rozwijania gospodarki morskiej, co znacząco wpłynęło na tempo rozwoju kraju, odmieniono mentalność Polaków wskazując wymierne korzyści z dostępu do morza, wykształcono elity dobrze rozumiejące korzyści płynące z uprawy morza. W 1945 roku ten dorobek na szczęście nie zaginął. Nasze Wybrzeże nie było już tylko „oknem na świat”, w skali przedwojennej Gdyni, stało się wielką szansą szybkiego rozwoju całej gospodarki narodowej.**

Oceniając z perspektywy minionych lat dokonania rządu w zakresie reaktywowania gospodarki morskiej w początkowych latach PRL-u, trzeba powiedzieć, że po początkowym okresie spontanicznego, oddolnego zrywu inicjatyw odbudowy infrastruktury w portach i stoczniach oraz podejmowania prób uruchomienia działalności gospodarczej na morzu, głównie inspirowanych przez E. Kwiatkowskiego i specjalistów z jego otoczenia, kolejne lata to brutalne wprowadzanie stalinowskich metod zarządzania gospodarką (w tym

likwidacja prywatnych firm i represje wobec ludności), prowadzące do stagnacji i odrotu od wcześniej wytyczonych kierunków.

Pozytywne zmiany w naszej gospodarce morskiej zaczęły pojawiać się po 1956 roku. Ministrem Żegluga został bezpartyjny prof. Stanisław Darski, naukowiec związany z Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Sopocie, dawną Wyższą Szkołą Handlu Morskiego, uczelnią kształcąca między innymi specjalistów transportu morskiego. Prof. Darski był najdłużej urzędującym ministrem w resorcie żegluga. Do jego zasług niewątpliwie należy uregulowanie wielu niezwykle istotnych spraw, od wyprowadzenia na prostą zagmatwanych spraw kadrowych w resorcie, do uruchomienia ambitnego planu nadrobienia opóźnień w rozwoju floty handlowej. W latach 1956-64 Polska Marynarka Handlowa powiększyła swój stan niemal trzykrotnie. Polska bandera była znana niemal w każdym porcie świata. Znane było też powiedzenie - nad polską banderą nie zachodzi słońce.

U polskich armatorów zaczęło pojawiać się coraz więcej nowoczesnych statków różnych typów (drobnicowce, chłodniowce, chemikaliowce, masowce i inne specjalistyczne jednostki), budowanych w polskich stocznjach, według projektów polskich konstruktorów. Dla potrzeb naszej gospodarki morskiej uruchomiono szereg ośrodków naukowo – badawczych, w tym: Instytut Morski w Gdańsku, Morski Instytut Rybacki w Gdyni i Polski Rejestr Statków w Gdańsku. Rozwijają swą działalność coraz liczniejsze uczelnie, w tym: politechniki w Gdańsku i w Szczecinie, Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Sopocie, wyższe szkoły (akademie) morskie w Gdyni i w Szczecinie, Akademia Rolnicza w Olsztynie. Powstają wyspecjalizowane przedsiębiorstwa niezbędne do obsługi szeroko rozumianej działalności na rzecz gospodarki morskiej. Rozwijający się przemysł okrętowy, naturalne zaplecze dla stoczni produkcyjnych i remontowych, to setki zakładów pracy rozmieszczonych na terenie całego kraju. Huty, zakłady metalurgiczne, elektro – maszynowe, włókiennicze, chemiczne, meblowe. Nie sposób wymienić wszystkich branż, ale o Cegielskim, o Zamechu, o Hucie Stalowa Wola (HSW) wszyscy słyszeli nie tylko w Polsce.

Zaraz po wojnie polskie rybolówstwo wyruszyło na połowy śledzia i dorsza na łowiska Morza Północnego. W 1959 roku flota połowowa przedsiębiorstwa „Dalmor”, wyposażona już w najnowocześniejsze statki traulery-przetwórnice, łowiła na północno-zachodnim Atlantyku, na łowiskach nowofundlandzkich. W 1963 roku złowiliśmy 200 tys. ton ryb morskich. Przy ówczesnych brakach w zaopatrzeniu i dopłatach rządowych do produktów rybnych, rynek krajowy mógł wchłonąć każdą ilość ryb i był to towar poszukiwany. Na stoły polskich rodzin trafiła wartościowa żywność po bardzo przystępnych cenach.

Eksploatacja naszej floty morskiej funkcjonowała w zgodzie z obowiązującymi na rynkach światowych zasadami. Opłaty za przewóz towarów, sprzedaż ryb i usługi morskie naliczano według stawek rynkowych. **Flota była rentowna i przynosiła państwu wymierne zyski, w miarę swego wzrostu zaczęła odgrywać coraz większą rolę, jako instrument zdobywania dewiz, szczególnie dolara amerykańskiego.**

Coraz lepsza kondycja naszych armatorów: PLO, PŻM i PŻB, dążenie do umacniania swej pozycji na światowym i lokalnym rynku żeglugowym to zasługa przede wszystkim świetnych żeglugowców: Jana Woźniakiewicza i Jerzego Wojtysko. Dynamicznie rozwijała się także polsko-chińska inicjatywa – spółka żeglugowa „Chipolbrot”. Sukcesy przedsiębiorstw żeglugowych stały się siłą napędową dla innych działań gospodarki morskiej.

**W 1958 roku stocznie polskie wyprodukowały najwięcej statków dla rybolówstwa dalekomorskiego na świecie. Można mówić o niemal całkowitej ich dominacji na rynku. W 1961 roku Stocznia Gdańska była piątą stocznją na świecie pod względem ilości wybudowanych statków dla poszczególnych armatorów. Do 1963 roku polskie stocznie zwodowały łącznie statki o nośności 2 mln ton.**

Doskonałe konstrukcje statków budowanych w długich seriach dla polskich armatorów przyciągnęły odbiorców z Zachodu, którzy sukcesywnie zwiększali swoje zamówienia. Taki stan rzeczy wymuszał w stocznjach podjęcie trudnych technicznie i bardzo kosztownych inwestycji. Nie na wszystko starczało pieniędzy.

W 1961 roku zakończono proces nowelizacji prawa morskiego, Sejm przyjął Kodeks Morski, podstawowy akt polskiego prawa morskiego (obowiązującego do dzisiaj) oraz ustawę o Izbach Morskich. Obydwa te akty prawne zyskały wysoką ocenę w środowisku zarówno w kraju jak i w świecie.

Koniunktura na rynku żeglugowym, odnoszone sukcesy przez wszystkie działy gospodarki uczestniczące w uprawianiu morza, spowodowały powrót starych układów partyjnych. Spragniona sukcesów partyjna nomenklatura dostrzegła swe szanse. Coraz silniej ingerowano w decyzje będące dotąd w kompetencji Ministra Żeglugi, wymuszano szkodliwe kompromisy. Zastraszenie tzw. przeciekami kontrolowanymi o odwołaniu ze stanowiska czy likwidacji Urzędu, doprowadziło do pogorszenia się nastrojów i spadku efektywności zarządzania resortem. W konsekwencji tej niezdrowej sytuacji w 1964 roku minister S. Darski i jego najbliżsi współpracownicy podali się do dymisji.

Po kilku miesiącach „zamieszania” w resorcie, w grudniu 1964 roku stanowisko Ministra Żeglugi objął Janusz Burakiewicz, doskonały handlowiec, dobrze zorientowany w meandrach biurokracji rządowej i partyjnej. J. Burakiewicz działając wcześniej w Ministerstwie Handlu Zagranicznego miał styczność z żeglugą tylko w zakresie kształtowania bilansu płatniczego i eksportu usług przewozowych floty. Przyjmując stanowisko ministra wymógł na premierze zgodę na dobór swoich zastępców, fachowców z przedsiębiorstw żeglugowych - Jana Szopy z PLO i Stefana Perłowicza z PŻM.

J. Burakiewicz otoczył się kompetentnymi fachowcami. W pierwszych działaniach zmieniono system zarządzania i koordynacji w portach morskich i w stocznich remontowych powołując Zjednoczenie Portów Morskich i Zjednoczenie Stoczni Remontowych. Nowy system odciążył ministerstwo od tzw. ręcznego sterowania, dając tym samym większą autonomię branżom, co pozwoliło lepiej koordynować realizację zadań i wpływać na ich efektywność. Szkoły morskie w Gdyni i w Szczecinie uzyskały status wyższych uczelni, wznowił działalność Instytut Bałtycki (Morski) w Gdańsku, ważne zaplecze naukowe resortu.

Dobrze układała się współpraca kierownictwa resortu z sejmową Komisją Gospodarki Morskiej i Żeglugi. Przywrócono utracone tempo rozwoju i stworzono warunki do dalszego dynamicznego rozwoju dla żeglugi i całej gospodarki morskiej. Modernizowano system oznakowania nawigacyjnego na torach wodnych i podejściach do portów. Utrzymano szybki rozwój stoczni produkcyjnych i ich zaplecza kooperacyjnego. **W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni powstał suchy dok, niezbędny do produkcji dużych kadłubów.** Dużą uwagę poświęcono także rozbudowie stoczni remontowych, gdyż poza dużą ofertą rynku także nasza flota przewozowa i techniczna wymagała sprawnego zaplecza remontowego.

Pozytywny kierunek rozwoju polskiej gospodarki morskiej i jego dynamika korespondowały z koniunkturą na rynku żeglugowym.

*Marek J. TOCZEK*

Źródła:

- Romuald Pietraszek, Ryszard Pośpieszyński – Morskie sprawy Polaków, „Księga Floty Ojczystej”, ISBN 83-89915-27-8;

- Hieronim Kroczyński – „Dzieje Kołobrzegu – kalendarium”, ISBN 83-908800-5-9.