

AUTOREFERATY

Jan Tymiński

Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*

Historia terenowej administracji morskiej w okresie międzywojennym była już przedmiotem kilku opracowań historycznych. Pomimo to w moim uznaniu za ponownym przeprowadzeniem badań w tym zakresie przemawiały istotne argumenty. Podjęcie powtórnych studiów nad problematyką znaną już w historiografii ma uzasadnienie wówczas, gdy odkryte zostaną nowe źródła i postawi się nowatorskie pytania badawcze prowadzące do syntetycznych ustaleń. Można wówczas poszerzyć istniejący stan badań oraz przedstawić w związku z tym nowe interpretacje. Tak właśnie było w moim przypadku. Ponadto w polskiej historiografii, zwłaszcza w ostatnich latach, brakuje całościowego opracowania tego tematu, uwzględniającego wszelkie zachowane źródła i odnoszącego się do wszystkich dotychczasowych prac.

W rozprawie doktorskiej starałem się odpowiedzieć na kilka pytań, które ukształtowały oś podjętych badań. Jakie czynniki gospodarcze i polityczne wpływały na powstanie i rozwój terenowej administracji morskiej? Jak przebiegał proces dostosowywania się struktur tej administracji na tle budowanego portu w Gdyni i sytuacji ekonomiczno-gospodarczej Polski oraz prowadzonej przez nią polityki morskiej? Kolejne pytanie dotyczy zagadnień

* Autoreferat rozprawy doktorskiej, której obrona odbyła się 12 XII 2018 r. w Akademii Pomorskiej w Słupsku. Promotorem dysertacji był prof. dr hab. Wojciech Skóra, promotorem pomocniczym – dr Janusz Czechowski, recenzentami: prof. dr hab. Zbigniew Machaliński (Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna) oraz prof. dr hab. Jerzy Będźmirowski (Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni).

związanych z rozwojem kadr, jak też samej działalności instytucji, które tworzyły terenową administrację morską. Stąd też podtytuł całej pracy brzmi „Organizacja, kadry, działalność”. Kim były osoby tworzące kadry polskiej administracji morskiej w kraju bez takich tradycji? Jak działała owa administracja, jakie było jej miejsce w systemie państwowym, jak wyglądała jej współpraca z innymi instytucjami?

Niniejsza praca ma na celu przedstawienie działalności, struktur i kadr powołanych w II Rzeczypospolitej dwóch głównych instytucji, które zajmowały się szeroko pojętą administracją morską¹, mianowicie jej terenowymi organami: Urzędem Morskim i Kapitanatem Portu w nowo powstającym w tamtym okresie porcie i mieście Gdyni. Należy w tym miejscu podkreślić, że w pracy tej świadomie pominąłem omówienie centralnej administracji morskiej – Departamentu Morskiego wchodzącego w skład Ministerstwa Przemysłu i Handlu (MPiH). Powodem tego jest szczytkowy stan zachowania źródeł archiwalnych wspomnianego ministerstwa po II wojnie światowej. Zespół akt MPiH w zasobie Archiwum Akt Nowych (AAN) w Warszawie liczy raptem 192 jednostki archiwalne, z czego na Departament Morski przypada tylko jedna jednostka². Nie pozwala to na choćby szkicowe przedstawienie tego zagadnienia.

Za cezurę początkową funkcjonowania obu instytucji (a więc i rozprawy) przyjąłem daty: 24 VII 1922 r. w przypadku Kapitanatu Portu w Gdyni, a odnośnie do Urzędu Morskiego – maj 1927 r., kiedy to oba te urzędy rozpoczęły swą działalność. Jednak w przedstawieniu zwłaszcza genezy Urzędu Morskiego, czy też szerzej ujmując, ówczesnej administracji morskiej, należy cofnąć się aż do 28 XI 1918 r. W tym dniu ukazał się dekret Naczelnika Państwa Polskiego Józefa Piłsudskiego o utworzeniu marynarki polskiej³. Dlatego też w rozdziale II ukazałem powstanie i rozwój polskiej administracji morskiej do momentu jej pełnego ukształtowania się i rozpoczęcia

¹ W II Rzeczypospolitej, jak również obecnie administracja morska obejmuje całokształt działań związanych ze sprawowaniem władzy państwa nad żeglugą, portami, wybrzeżem, obszarem morskim, podlegających jurysdykcji państwa nabrzeżnego, a także instytucje, urzędy i wszelkie organy władzy, które realizowały działania dotyczące tych spraw. Zob. hasło „Administracja morska”, w: *Encyklopedia żeglarstwa*, red. J. Czajewski, Warszawa 1996, s. 1–2. Por. J. Kaliński, *Urząd Morski*, w: *Encyklopedia historii Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1999, s. 477; *Administracja morska*, w: *Encyklopedia Gdyni*, red. M. Sokołowska i in., Gdynia 2006, s. 16–17. Zob. też: B. Mazurkiewicz, *Encyklopedia inżynierii morskiej*, Gdynia 2009, s. 14.

² *Informator o zasobie archiwalnym*, t. I, oprac. E. Kołodziej, Warszawa 2009, s. 61; H. Żeligowska, *Akta Ministerstwa Przemysłu i Handlu z lat 1918–1939 w Archiwum Akt Nowych*, w: *Materiały do 40-lecia Polski na morzu 1920–1960*, z. 2, Gdańsk 1959, s. 5–6. Opracowanie to nie zawiera późniejszych odnalezionych dopływów, por. www.archiwa.gov.pl (dostęp: 23 XII 2014).

³ Szerzej na temat tego dekretu zob. Cz. Ciesielski, *Dekret z 28 listopada 1918 r. o utworzeniu Polskiej Marynarki Wojennej*, „Przegląd Morski” 1988, nr 11, s. 17–28.

działalności na terenie Gdyni. Cezurę końcową stanowi wybuch II wojny światowej, który przerwał działalność obu instytucji. Ramy terytorialne pracy wyznacza obszar będący w kompetencji działalności Urzędu Morskiego, a więc 74-kilometrowy odcinek polskiego wybrzeża. Należy jednak podkreślić, iż skupiłem się przede wszystkim na obszarze nowo powstającego portu w Gdyni.

Praca ma charakter opisowo-analityczny. Jej podstawowy cel wynika z tytułu. W okresie działalności terenowych organów administracji morskiej w latach 1920–1939 warunki ich funkcjonowania ulegały częstym i głębokim zmianom. Przemiany te wynikały z zawiłych uwarunkowań zewnętrznych oraz zmian w ramach struktur instytucji tworzących terenową administrację morską. Urząd Morski, będący najważniejszym organem administracji morskiej, zmieniał bowiem swą nazwę, siedzibę, zakres działania, strukturę organizacyjną i podległość resortową. Praca ta ma na celu przedstawienie tych zmian, na ile pozwala na to zachowany materiał źródłowy.

Podstawowe materiały źródłowe do działalności Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu w Gdyni znajdowały się w Archiwum Państwowym w Gdańsku (od 2015 r. w Archiwum Państwowym w Gdańsku, Oddział w Gdyni), zgrupowane w dwóch zespołach. Główną bazę źródłową dotyczącą Urzędu Morskiego stanowią protokoły posiedzeń dyrektorów portów Gdyni i Gdańska z lat 1935–1938, plany inwestycji z lat 1939–1940, sprawozdania ze stanu robót Wydziału Techniczno-Budowlanego z lat 1932–1938, dane statystyczne budowy w porcie gdyńskim z lat 1932–1938, dokumentacja budowy gmachu Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu oraz listy płac pracowników z lat 1928–1930. Osobną grupę materiałów tworzą dokumenty techniczne poszczególnych budowli i wyposażenia portu.

Dokumenty zgromadzone w zespole Kapitanatu Portu podzielone zostały na cztery części: sprawy ogólne, sprawy administracyjne, bezpieczeństwo, pilotaż w porcie. Pewne informacje znajdują się również w Archiwum Państwowym w Gdańsku, Oddział w Gdyni, w zespole „Komisariatu Rządu w Gdyni”. Jedyne dwa zachowane dzienniki portowe z lat 1938–1939 również są przechowywane w gdyńskim Oddziale Archiwum Państwowego w Gdańsku. Śladowe znaczenie mają dokumenty z zespołu Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, przechowywane w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy. Szczątkowe, ale bardzo ważne są materiały, które zachowały się w AAN w zespole MPiH, dotyczące działalności Departamentu Morskiego sprawującego władzę nad Urzędem Morskim. Pojedyncze dokumenty odnaleziono również w Dziale Dokumentacji Miasta i Portu Muzeum Miasta Gdyni.

Wielu informacji na temat kadr tworzących administrację morską w Gdyni dostarczyły materiały przechowywane w Dziale Dokumentacji Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Wśród nich znajdują się zbiory Archiwum Ludzi Morza, zainicjowanego przed laty przez prof. Bolesława Polkowskiego i Towarzystwo Przyjaciół wówczas Centralnego Muzeum Morskiego.

Dziś posiada ono dane o ponad 2700 osobach⁴. Udało się odnaleźć informacje o ponad 20 osobach związanych bezpośrednio z Urzędem Morskim i Kapitanatem Portu w Gdyni przed wojną.

Podstawową wartość mają „Dziennik Ustaw”, „Monitor Polski” i „Pomorski Dziennik Wojewódzki”, gdyż w nich ogłaszano drukiem wszystkie ustawy i rozporządzenia dotyczące spraw administracji morskiej. Większość z nich, wydanych do 1933 r., została zebrana i opublikowana w tomie *Polskie przepisy morskie*⁵.

Cenne uzupełnienie materiałów archiwalnych stanowią już dość dobrze opracowane wspomnienia byłych współtwórców gospodarki morskiej okresu międzywojennego. Obrazują one działalność wielu znanych i zasłużonych ludzi II Rzeczypospolitej nad Bałtykiem. W latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku, m.in. dzięki Wydawnictwu Morskiemu, zaczęto wydawać serię „Wspomnienia ludzi morza i wybrzeża”. Były to zazwyczaj pamiętniki i wspomnienia autobiograficzne osób znanych i zasłużonych dla rozwoju gospodarki morskiej w Polsce międzywojennej, takich jak np. Bolesław Kasprowicz, Stanisław Hüeckel, Stanisław Darski, Mieczysław Filipowicz czy Władysław Milewski⁶, nie zapominając o najbardziej zasłużonym dla spraw morskich Polski tego okresu Eugeniuszu Kwiatkowskim⁷. Przekazy te, na co zwrócił uwagę przed laty Ryszard Techman, zasługują w pełni na uznanie. Niektóre powstały z inspiracji innych osób. Pisane po latach i oparte na pamięci ich autorów, często zawierają niezamierzone pomyłki. Pozwalają jednak na poznanie wielu nowych faktów dopełniających informacje wynikające głównie z braku źródeł aktowych⁸.

Wspomnień „zwykłych” osób z okresu budowy i rozwoju Gdyni jest znacznie mniej, a opublikowanych nie ma prawie wcale. Taki przykład stanowią

⁴ B. Polkowski, *Archiwum ludzi morza*, w: *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i Nauka. Literatura i kultura*, red. A. Bukowski, Gdańsk 1979, s. 349–356; M. Maksymowicz, *Udział Towarzystwa Przyjaciół CMM w powiększaniu zasobów archiwalnych Działu Dokumentacji Naukowej*, w: *Przyjaciele dla Muzeum. Dary i działania TP CMM na rzecz Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, zebrane i wydane w 55-lecie istnienia Towarzystwa/ Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego 1958–2013*, Gdańsk 2013, s. 134–138; P. Janikowski, *1958. Będzie muzeum! Założyciele Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku*, cz. 1, Gdańsk 2015, s. 186–187.

⁵ *Polskie przepisy morskie*, oprac. Z. Toczyński, Warszawa 1933.

⁶ B. Kasprowicz, *Byłem juniorem*, Gdynia 1965; S. Hüeckel, *Inżynierskie wspomnienia*, Gdańsk 1981; S. Darski, *W służbie żegluga*, Gdańsk 1978; M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985; W. Milewski, *Na morzu i na lądzie*, Gdańsk 1976.

⁷ Zob. np.: *Eugeniusza Kwiatkowskiego myśl morska i pomorska*, wstęp, wybór i oprac. R. Ciemiński, Gdańsk 1983; E. Kwiatkowski, *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, wybór i wstęp M.M. Drozdowski, Szczecin 1985.

⁸ R. Techman, *Stan i potrzeby edycji źródeł do problematyki morskiej Polski po 1945 roku*, w: *Stan badań i potrzeby edycji źródłowych dla historii Pomorza i innych krajów południowej strefy bałtyckiej. Materiały konferencji ogólnopolskiej z 25–26 listopada 1994 roku w Toruniu*, red. M. Biskup, Toruń 1995, s. 149–150.

wspomnienia Stanisława Cichosza, dotyczące Kapitanatu Portu i Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 1927–1939, przechowywane w Archiwum Muzeum Miasta Gdyni. W okresie tym Stanisław Cichosz był pracownikiem Kapitanatu Portu, pnąc się po szczeblach kariery urzędniczej, pracując blisko 12 lat w instytucji sprawującej nadzór nad ruchem i bezpieczeństwem portu. Spisane przez niego wspomnienia dają kapitalny obraz życia codziennego gdyńskiego portu w latach trzydziestych⁹.

Dopełnieniem rozprawy są reprodukcje zdjęć z czterech ocalałych z pożogi wojennej albumów, zawierających kilkaset fotografii przedstawiających budowę i funkcjonowanie portu w latach 1926–1937. To unikatowa kolekcja ze zbiorów Urzędu Morskiego, przechowywana w gdyńskim oddziale Archiwum Państwowego w Gdańsku w zespole Urzędu Morskiego w Gdyni. Po wojnie przechowywana były w bibliotece gdańskiego Urzędu Morskiego, a w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku trafiła do Archiwum Państwowego w Gdańsku. Do tej pory, poza pojedynczymi fotografiami, zbiór ten nie został nigdy opublikowany. W przypadku zdjęć archiwalnych zgodzić się należy z sentencją, „iż obraz mówi więcej niż tysiąc słów”.

Trzeba podkreślić, że zachowany materiał aktowy odnoszący się do obu instytucji nie pozwala w pełni odtworzyć ich działalności. Dlatego też zapewne do tej pory nie powstała żadna większa praca na ten temat. Niektóre przytaczane przeze mnie opracowania mają charakter syntetyczny i skupiają się na wybranych zagadnieniach. Pisane były głównie w oparciu o dokumenty drukowane i literaturę. Brak w najnowszej historiografii „nowoczesnej” monografii, która przedstawiałaby całość zagadnień przedwojennej terenowej administracji morskiej w II Rzeczypospolitej, stanowiła dodatkowy motyw do podjęcia tego tematu. Lukę tę, mimo przedstawionych wyżej trudności, miałem ambicję wypełnić.

Zakres literatury, jaką należało uwzględnić, omawiając działalność Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu w Gdyni, jest pokaźny, głównie ze względu na rozległość działań obu instytucji, jak również to, iż oba te urzędy funkcjonowały w nowo powstającym mieście i porcie na wybrzeżu polskim, co stanowiło wydarzenie bezprecedensowe w skali całego kraju. Należy jednak podkreślić, że wszystkie dotychczasowe publikacje – poza małymi wyjątkami, a mianowicie pracami przedwojennymi – tylko w niewielkim stopniu poświęcone były funkcjonowaniu obu tych instytucji. Stanowiło to dodatkowy powód do opisanie ich działalności.

Już w latach dwudziestych, krótko po rozpoczęciu budowy Gdyni, znalazła się ona w centrum zainteresowań publicystyki morskiej. Początkowo wynikało to z celów propagandowych, a z czasem wiązało się ze wzrostem znaczenia portu gdyńskiego jako jedyne go ośrodka rozwoju gospodarki morskiej dla

⁹ Archiwum Muzeum Miasta Gdyni, Stanisław Cichosz, Wspomnienia o Urzędzie Marynarki Handlowej i Kapitanacie Portu 1927–1939, nr inw. 5033/Mz, oryginał, mps.

całego państwa. Pierwsze podstawowe informacje na temat Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu w Gdyni znaleźć można w opracowaniach wydanych jeszcze przed wojną. Ich autorami byli praktycy i realizatorzy gospodarki morskiej, zajmujący najróżniejsze stanowiska w administracji portowej i państwowej. Na szczególną uwagę zasługują opracowania autorstwa Bolesława Koselnika, Stanisława Łęgowskiego, Feliksa Hilchena, Bohdana Nagórskiego, Juliana Rummela, Edwarda Bohdana, Teodozego Nosowicza, Władysława Sowińskiego, Czesława Klarnera¹⁰. Prace te, jakkolwiek cenne i przynoszące wiele istotnych wiadomości na temat administracji morskiej, pisane były niejako na bieżąco, równoległe z jej powstawaniem i rozwojem, zazwyczaj przez ludzi bezpośrednio z nią powiązanych. Z tych powodów są często tendencyjne, mają niejednokrotnie wydźwięk propagandowy i brak w nich niekiedy krytycznego spojrzenia. Ważne opracowanie dotyczące opłat portowych napisał Bernard Zipper, zasiadający w Radzie Portu i Dróg Wodnych Wolnego Miasta Gdańska (WMG), pełniący funkcję radcy portu. Stworzył on pierwszą taryfę opłat w porcie gdańskim w XX w., wzorowaną na taryfie portu szczecińskiego. Później jego ustalenia zaczęto stosować również w Gdyni¹¹.

W pierwszych latach po II wojnie światowej zainteresowanie historyków sprawami przedwojennej administracji morskiej było znikome. Wyjątek stanowi praca Adama Rudzkiego, wydana w 1945 r. nakładem Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi w Londynie¹². Opracowanie to jest tym cenniejsze, gdyż autor pełniąc funkcję dyrektora handlowego w Radzie Portu i Dróg Wodnych WMG, a więc nie będąc powiązany formalnie z gdyńskimi sferami gospodarczymi, opisywał administrację portu w Gdyni krytycznie. Pierwsze ważniejsze artykuły, które zawierały informacje na temat Urzędu

¹⁰ B. Koselnik, *Administracja portu gdyńskiego*, w: *Organizacja portów morskich. Ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, red. J. Borowik, J. Nagórski, Toruń 1934, s. 75–84; B. Koselnik, *Administracja portu gdyńskiego*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1936, z. 2, s. 31–47; S. Łęgowski, *Port w Gdyni*, w: *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 69–108; S. Łęgowski, *Urządzenia portu gdyńskiego*, w: *Organizacja portów morskich...*, s. 93–194; F. Hilchen, *Porty morskie. Urządzenia przeładunkowe, organizacja eksploatacja*, Warszawa 1936; F. Hilchen, B. Nagórski, *Organizacja portów ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni*, „Przemysł i Handel” 1929, z. 14, s. 579–582; B. Nagórski, *Administracja portowa*, w: *Organizacja portów morskich...*, s. 17–40; J. Rummel, *Gdynia. Port polski*, Toruń 1926; E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza Polski*, Warszawa 1928; T. Nosowicz, *Polska polityka portowa*, w: *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, red. C. Peche, Warszawa 1930, s. 149–160; W. Sowiński, *Organizacja władz morskich*, w: *Kronika o polskim morzu...*, s. 377–384; C. Klarner, *Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni*, w: *Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego. Obrona Pomorza*, red. J. Borowik, Toruń 1930, s. 31–52.

¹¹ B. Zipper, *Oplaty portowe*, Gdynia 1938. Jeszcze przed wybuchem wojny Bernard Zipper, będąc Żydem, musiał opuścić Gdańsk, aby uniknąć hitlerowskich prześladowań. Został doradcą w sprawach morskich w Palestynie. B. Kasproicz, *Byłem juniorem...*, s. 207; B. Nagórski, *Wspomnienia gdańskie*, Nowy Jork 1982, s. 36.

¹² A. Rudzki, *Administracja portów. Fragmenty zagadnienia*, Londyn 1945.

Morskiego, opublikowano w połowie lat pięćdziesiątych¹³. Publikacje te prezentowały cenne ustalenia m.in. odnośnie do kwestii dotyczących budżetu Urzędu Morskiego. W latach siedemdziesiątych ukazało kilka opracowań odnoszących się do gospodarki i polityki morskiej, mających charakter monograficzny, jak również syntetyczny. W pracach tych, ze względu na ich ogólny charakter, zagadnienia administracji portowej w Gdyni potraktowano skrótowo. Autorami powyższych prac są m.in. Wanda Czerwińska, Bogdan Dopierała oraz Zbigniew Machaliński¹⁴.

Stosunkowo dobrze przedstawia się stan badań nad początkowym okresem funkcjonowania polskiej administracji morskiej z lat 1918–1928, a więc do momentu przenosin Urzędu Marynarki Handlowej z Wejherowa do Gdyni. Na temat powstawania, rozwoju instytucji i kadr odpowiedzialnych za administrację morską w tamtym okresie szereg artykułów napisali tacy badacze, jak: Daniel Duda, Stanisław Kołaczyński, Wojciech Żurawski, Ryszard Mielczarek, Andrzej Burkiewicz, Machaliński, Zdzisław Borzycki¹⁵. Badania te zostały należycie podsumowane w publikacji Dudy, Machalińskiego i Mielczarka¹⁶. Jednak ich prace badawcze nie wyszły poza rok 1928. W 2009 r. ukazał się artykuł Techmana, podsumowujący historię administracji morskiej w Polsce w latach 1918–2008¹⁷. Dlatego też w rozdziale II dokonałem jedynie syntetycznego podsumowania tych badań, poszerzając je o niewykorzystane wcześniej źródła odnośnie do zagadnień kadrowych¹⁸.

Wiele opracowań poświęconych ogólnie historii Gdyni zawiera też podstawowe informacje dotyczące Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu. W jedynej

¹³ B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920–1939*, „Zapiski Historyczne” 1957, z. 1–3, s. 119–174; M. Wieloszewska, *Z zagadnień gospodarki finansowej portów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie w okresie międzywojennym*, „Technika i Gospodarka Morska” 1959, nr 9, s. 268–270.

¹⁴ W. Czerwińska, *Polska żegluga morska w latach II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1971; eadem, *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej 1919–1939*, Gdańsk 1975; B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne*, Poznań 1978; Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej 1919–1939*, Wrocław 1975.

¹⁵ D. Duda, S. Kołaczyński, W. Żurawski, *Początki polskiej administracji morskiej*, „Nautologia” 1999, nr 2, s. 18–28; R. Mielczarek, *Początki administracji morskiej*, „Rocznik Gdyniński” 1992–1993, nr 11, s. 18–22; A. Burkiewicz, *Koncepcje organizacji polskiej administracji morskiej w latach 1919–1921*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego” 1980, nr 8, s. 113–120; Z. Borzycki, *Administracja morska w Polsce (geneza, zarys rozwoju i podstawowe funkcje)*, „Koszalińskie Studia i Materiały” 1984, nr 3–4, s. 5–17.

¹⁶ D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, *Z dziejów polskiej administracji morskiej. Lata 1918–1928*, Gdynia 2008.

¹⁷ R. Techman, *Terenowa administracja morska w Polsce w latach 1918–2008 (Zarys prawno-organizacyjny)*, w: *Marynarka Polska (1918–2008)*, t. I: *Zbiór studiów*, red. J.K. Sawicki, Gdynia 2009, s. 391–451.

¹⁸ Zob. *Funkcjonariusze państwowej służby cywilnej. Wyniki ze spisu ze stycznia 1923 r.*, Warszawa 1925.

jak dotychczas powojennej monografii miasta zagadnieniom odnoszącym się do zarządzania portem poświęcono krótki podrozdział¹⁹.

Wśród książek o historii Gdyni na szczególną uwagę zasługuje praca Mielczarka na temat budowy portu handlowego w Gdyni. Autor omawia całość zagadnień związanych z budową morskiego portu w Gdyni. Sprawy dotyczące Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu występują w niej jednak głównie w tym kontekście²⁰.

Wiele cennych informacji odnoszących się do gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej i przede wszystkim samej Gdyni zawierają prace Mieczysława Widernika²¹. Jednak tematyka administracji morskiej w Gdyni jest ujęta w szerszym kontekście spraw portowych Gdańska i Gdyni²² bądź też stanowi podsumowanie wcześniejszych ustaleń²³. Powstało również wiele cennych opracowań o charakterze biograficznym, przedstawiających dyrektorów Urzędu Morskiego: Józefa Poznańskiego i Stanisława Łęgowskiego. Mniej jest publikacji dotyczących osób, które kierowały Kapitanatem Portu w Gdyni, mianowicie kpt. żegluga wielkiej Stanisława Łabęckiego, Władysława Zalewskiego czy Gustawa Kańskiego. Ich biografie zamieszczano w takich wydawnictwach, jak: *Polski Słownik Biograficzny*, *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, „Rocznik Gdyni”, miesięcznik „Morze” czy też w wydanej w 2006 r. *Encyklopedii Gdyni*. Sporo informacji na temat osób zaangażowanych w budowę portu i jego funkcjonowanie znajduje się też w pracy zbiorowej *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, opublikowanej przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe z okazji obchodów 50-lecia nadania Gdyni praw miejskich²⁴.

Duże znaczenie dla poznania administracji morskiej i spraw dotyczących „polskiej polityki morskiej”, zwłaszcza stosunku do tych kwestii ówczesnych władz centralnych w MPiH, miał ukazujący się od stycznia 1920 r. tygodnik „Przemysł i Handel”. Pismo to było półoficjalnym organem MPiH, od 1930 r. nosiło tytuł „Polska Gospodarcza”. Ukazywały się w nim służbowe sprawozdania pracowników zatrudnionych w MPiH i jego placówkach terenowych, dotyczące m.in. w dużej części szeroko pojętej gospodarki morskiej i spraw związanych z portem w Gdyni.

¹⁹ W. Czerwińska, *Narodziny portu*, w: *Dzieje Gdyni*, red. R. Wapiński, Wrocław 1980, s. 30–31.

²⁰ Praca ta nie uwzględnia jednak wszystkich opracowań dotyczących gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej. Zob. W. Morawski (rec.), R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, *Gdańsk 2001*, „Kwartalnik Historyczny” 2004, nr 1, s. 119–123.

²¹ M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926–1939*, Gdańsk 1970; idem, *Życie polityczne Gdyni w latach 1920–1939*, Gdańsk 1999.

²² Idem, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991. Por. B. Hajduk (rec.), M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, *Gdańsk 1991*, „Zapiski Historyczne” 1994, z. 1, s. 150–154.

²³ M. Widernik, *Urząd Morski w Gdyni w latach 1928–1939*, w: *Gdańsk – Gdynia – Europa – Stany Zjednoczone w XIX i XX wieku. Księga pamiątkowa dedykowana profesor Annie Cienciale*, red. M. Andrzejewski, Gdańsk 2000, s. 141–152.

²⁴ *Gdynia. Sylwetki ludzi... passim*.

Istotne uzupełnienie źródeł archiwalnych stanowią fachowe periodyki gospodarcze oraz lokalna prasa codzienna, która jednak z powodu zniszczeń wojennych jest mocno zdekompletowana. Spośród wielu tytułów najwięcej informacji pozyskałem z takich wydawnictw, jak: „Wiadomości Portu Gdyni”, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni”, „Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni”, „Morskie Wiadomości Techniczne” czy też ukazujący się od 1946 r. miesięcznik „Technika i Gospodarka Morska” (od 1951 r. „Technika Morza i Wybrzeża”), wydawany przez organ Pomorskiego Stowarzyszenia Technicznego w Gdańsku. Zazwyczaj zamieszczano w nich artykuły i materiały autorstwa ludzi, którzy nie tylko byli dobrymi znawcami omawianych przez siebie zagadnień, ale często piastowali wysokie stanowiska w administracji państwowej i samorządzie terytorialnym oraz gospodarczym lub też reprezentowali poważne firmy przemysłowo-handlowe związane z portem.

Spora informacji na temat obu instytucji zawierają również takie przedwojenne wydawnictwa, jak: *Informator Morski i Kolonialny*, „Rocznik Morski i Kolonialny”, *Locja Bałtyku. Zachodnia część Zatoki Gdańskiej* czy też *Księga gospodarcza Polski. Informator przemysłowo-handlowy 1939*.

Pozostała literatura wykorzystana w niniejszej pracy ma charakter pomocniczy. Dotyczy to zarówno opracowań z zakresu ogólnej historii Gdyni, jej problemów gospodarczych i społecznych, jak również wielu publikacji odnoszących się do problematyki morskiej i gospodarczej II Rzeczypospolitej. Pozycje te, wyszczególnione w załączonej Bibliografii, dostarczyły danych do odtworzenia szerszego tła odnośnie do funkcjonowania i życia codziennego w porcie gdyńskim zarządzanym przez Urząd Morski i Kapitanat Portu.

Cała praca składa się z sześciu rozdziałów ujętych w porządku problemowo-chronologicznym. Rozdział I, pt. „Formy organizacji i administracji portów morskich na wybranych przykładach Europy Zachodniej początku XX wieku”, poświęcony został omówieniu sposobu kształtowania się zarządzania i rozwoju systemów administracji portowej w państwach Europy Zachodniej.

W rozdziale II, zatytułowanym „Kształtowanie się polskiej administracji morskiej w latach 1918–1927. Rys historyczny oraz instytucje działające poza Gdynią”, przedstawiono, w jaki sposób kształtował się morski aparat administracyjny od odzyskania niepodległości w 1918 r. aż po rok 1927, kiedy to Urząd Marynarki Handlowej²⁵ został przeniesiony z Wejherowa do Gdyni. Opisano tu drogę, jaką administracja morska przeszła od funkcjonowania w Departamencie dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych do znalezienia się w gestii Departamentu Marynarki Handlowej (od 1926 r. Departamentu Morskiego) w MPiH. Przedstawiono również pierwsze lata działalności głównego terenowego organu administracji morskiej, jakim był Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie. Naszkicowano krótki, siedmiomiesięczny

²⁵ W literaturze używa się też określenia Urząd Marynarki Handlowej na Wybrzeżu Pomorskim.

okres funkcjonowania Urzędu Rybackiego w ramach Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie. Dla pełnego przedstawienia wszystkich instytucji wchodzących w skład administracji morskiej, choć nie było to przedmiotem tejże pracy, w rozdziale tym opisano również powstanie Urzędu Marynarki Handlowej, który działał w ramach Komisarjatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w WMG.

Rozdział III, najbardziej rozbudowany, pt. „Organizacja i kadry Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 1927/1928–1939”, poświęcono opisaniu ewolucji struktury Urzędu Morskiego na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych, przedstawieniu jego personelu, zagadnień budżetu oraz infrastruktury budowlano-technicznej. Ukazano też funkcjonowanie głównych komisji działających w ramach Urzędu Morskiego: mianowicie Komisji Kwalifikacyjnej (dla oficerów Marynarki Handlowej i robotników portowych), Portowej Komisji Rozjemczej. W ósmym podrozdziale przedstawiono zagadnienia związane z działalnością Rady Portu przy Urzędzie Morskim. Na zakończenie opisano próby reform administracji portowej w latach trzydziestych.

Następny rozdział, pt. „Działalność Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 1928–1939”, przedstawia funkcjonowanie Urzędu Morskiego w zakresie utrzymania portu oraz wybrzeża morskiego poza portem gdyńskim. Opisano w nim działalność Urzędu Morskiego w zakresie bezpieczeństwa funkcjonowania portu, bezpieczeństwa żeglugi oraz higieny pracy w porcie gdyńskim. Przedstawiono również, jak kształtowała się współpraca Urzędu Morskiego i jego pracowników z innymi instytucjami. Rozdział IV zamyka szkic ukazujący prowadzenie wrogiej propagandy przez stronę niemiecką wobec portu w Gdyni oraz próby jej przeciwdziałania ze strony polskiej. Działania te pośrednio dotyczyły również administracji morskiej w Gdyni.

Rozdział V, pt. „Organizacja, kadry i działalność Kapitanatu Portu w Gdyni”, zawiera analizę struktury, personelu, warunków lokalowych i działalności Kapitanatu Portu. Omawiając działalność Kapitanatu Portu, szczególną uwagę zwrócono na przedstawienie podstawowych i codziennych zadań, jakie stały przed pracownikami tego urzędu, m.in. pilotażu portowego, holownictwa, rejestru ruchu statków czy też wypadków, jakie zdarzały się z ich udziałem.

Ostatni rozdział pracy, pt. „Polskie służby wywiadowcze a administracja morska w Gdyni”, to próba opisanie możliwości wykorzystania ogniw administracji portowej w Gdyni przez służby wywiadowcze.

W zakończeniu podsumowano ustalenia, jakie udało się przedstawić odnośnie do działalności, struktur organizacyjnych i kadr Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu w Gdyni. Praca zawiera bibliografię, aneksy oraz materiał ilustracyjny. W aneksach i załącznikach niektóre z obowiązujących przed wojną przepisów i norm organizacyjnych przytoczone zostały w całości. Przyświecało temu założenie, że najlepiej przedstawić całe źródło, jeżeli ma ono szczególne znaczenie dla omawianego tematu. Dlatego też materiały tam

zamieszczone w zdecydowanej większości nie powinny być traktowane jako materiał uzupełniający lub uzasadniający, lecz jako część składowa pracy i analizowane w miarę wymieniaania ich w tekście głównym.

Najnowsza historiografia jest zgodna co do osiągnięć, jak i porażek w sferze szeroko pojętej gospodarki morskiej w omawianym okresie. Chodzi zarówno o poglądy, jakie od lat głoszą zawodowi historycy, jak i publicystykę. W omówionym w pracy okresie utworzono nowoczesną strukturę gospodarki morskiej. Zbudowano od podstaw port morski, którego przeładunki na koniec 1938 r. wynosiły 9 173 438 ton, oraz Gdynię, która w 1939 r. liczyła już 120 tys. mieszkańców. Wraz z tymi inwestycjami rozwinęło się szkolnictwo morskie. Dzięki temu powstały również dobre warunki do rozwoju przedsiębiorstw morskich, firm armatorskich, rybołówstwa morskiego, przemysłu okrętowego. Odzyskanie dostępu do morza wymusiło niejako posiadanie morskich sił zbrojnych państwa. Należy w tym miejscu wspomnieć o dynamicznie rozwijającej się bazie do badań naukowych na polu szeroko rozumianej problematyki morskiej. W społeczeństwie polskim rozbudowano też zainteresowanie sprawami dotyczącymi kwestii morskich. Wreszcie zorganizowano – co starano się wykazać w pracy – od podstaw nowoczesną administrację morską, która sprawnie gospodarowała i zarządzała odcinkiem wybrzeża polskiego z portem w Gdyni na czele²⁶.

Działalność administracji morskiej w Gdyni w omówionym okresie uderza swą różnorodnością, skalą i zakresem najróżniejszych działań na polu gospodarki morskiej. Analiza funkcjonowania zarówno Urzędu Morskiego, jak i Kapitanatu Portu stanowi cenne uzupełnienie dziejów budowanej od podstaw gospodarki morskiej. Odpowiedzi na pytania, jakie czynniki gospodarcze i polityczne wpływały na powstanie i rozwój terenowej administracji morskiej, jak przebiegał proces rozwoju i dostosowywania się jej działalności na tle budowy portu w Gdyni czy też jak wyglądały zagadnienia dotyczące kadr tworzących administrację morską w Gdyni przed wojną, są złożone i różnorodne.

Działalność terenowej administracji morskiej w II Rzeczypospolitej można podzielić na kilka okresów. Pierwszy dotyczył funkcjonowania Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie. Ten początkowy etap działalności był o tyle ważny, że Polska obejmując we władanie wybrzeże morskie, zobowiązała się do jego zagospodarowania oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na swych wodach terytorialnych. Szybka budowa portu w Gdyni przyczyniła się do rozwoju struktur administracji terenowej i spowodowała większy napływ wykwalifikowanej kadry na wybrzeże. Efektem była przeprowadzka Urzędu

²⁶ R. Sudziński, *Gospodarka morska Drugiej Rzeczypospolitej*, w: *Historia Pomorza*, t. V: (1918–1939). *Województwo pomorskie i Wolne Miasto Gdańsk*, cz. 1: *Ustrój, społeczeństwo i gospodarka*, red. S. Wierzchosławski, P. Olstowski, Toruń 2015, s. 254–281. Por. R. Pietraszek, R. Pospieszynski, *Morskie sprawy Polaków*, Gdynia 2010, s. 28–68.

Marynarki Handlowej z Wejherowa do Gdyni w 1927 r. (rok później przemianowany został na Urząd Morski).

Przełomowy moment dla funkcjonowania administracji morskiej stanowiło wydanie Rozporządzenia Prezydenta RP z 22 marca 1928 roku o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (DzURP 1928, nr 38, poz. 366), które uporządkowało i ustaliło zakres działalności Urzędu Marynarki Handlowej bez większych zmian aż do wybuchu wojny.

Współpraca Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu z władzami lokalnymi, głównie Komisariatem Rządu oraz organizacjami gospodarczymi działającymi na potrzeby portu, również rozwijała się w sposób, który umożliwił osiągnięcie największych obrotów handlowych na Bałtyku pod koniec lat trzydziestych ubiegłego wieku.

Funkcjonowanie i rozwój terenowej administracji morskiej nie zakłóciło wrogie i nieprzychylnie stanowisko Niemiec i WMG wobec budowy portu w Gdyni. Sytuacja polityczna wewnątrz kraju, wszelkie zawirowania polityczne z przewrotem majowym na czele również nie zdołały wpłynąć na jej działalność w takim stopniu, jak można było zaobserwować zachodzące wówczas zmiany w innych dziedzinach gospodarki i gałęziach administracji państwowej.

W organizowaniu od podstaw administracji morskiej i późniejszym jej funkcjonowaniu spore zasługi miała powołana kadra. Pierwsze pokolenie tworzyli ludzie wykształceni na uczelniach państw zaborczych, głównie Rosji, i tam też zdobywający pierwsze doświadczenia na polu „uprawy morza”. Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. dołączali do nich tacy, którzy wykształcenie zdobyli już na uczelniach polskich. Byli to ludzie w zdecydowanej większości oddani sprawom gospodarki morskiej. Obaj dyrektorzy Urzędu Morskiego (Józef Poznański i Stanisław Łęgowski) należeli do grona osób, które współtworzyły historię rozwoju portu gdyńskiego, nie umniejszając wkładu w jego rozwój wielu innych zasłużonych pracowników administracji morskiej.

Niniejsza praca nie wyczerpuje wszystkich aspektów omawianych problemów. Niektóre zagadnienia zostały jedynie zasygnalizowane. Dalszych badań wymaga problematyka wykorzystywania administracji morskiej przez służby wywiadowcze.

Rekapitułując powyższe rozważania, należy stwierdzić, że powstanie i działalność zarówno Urzędu Morskiego, jak i Kapitanatu Portu w Gdyni, a więc głównych instytucji terenowej administracji morskiej były jednymi z większych sukcesów państwa polskiego.