

Artykuł opublikowany w otwartym dostępie na licencji



(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Zbigniew Machaliński\*

## Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918–1921

Idea odrodzenia państwa polskiego z wolnym dostępem do morza pojawiała się w okresie niewoli z różnym nasileniem. Szczególnie dobitnie wypowiadali się na ten temat, począwszy od lat 80. XIX w., ideolodzy Narodowej Demokracji (endecji). Wiodącą rolę odegrał w tym zakresie Jan Ludwik Popławski. Sądził on, iż przyszła Polska bez Pomorza Gdańskiego i Prus Wschodnich byłaby z góry skazana na uzależnienie od Niemiec. W okresie I wojny światowej koncepcję walki o dostęp Polski do Bałtyku przyjął inny ideolog endecji – Roman Dmowski. Pisał on, wspominając w 1925 r. boje obozu narodowego o kształt granic Polski: „Odzyskanie naszej ziemi nadbałtyckiej, odzyskanie Pomorza i Gdańska stało się osią naszego planu odbudowy państwa polskiego”<sup>1</sup>.

Walka elit politycznych i szerokich rzesz społeczeństwa o kształt terytorialny II Rzeczypospolitej miała niezwykle aktywny charakter, zarówno na granicy wschodniej, jak i zachodniej.

---

\* Prof. dr hab. Zbigniew Machaliński, ORCID: 0000-0001-5824-2166  
Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna, Gdańsk  
e-mail: rektor@gwsh.gda.pl

<sup>1</sup> R. Dmowski, *Polityka polska i odbudowa państwa polskiego*, t. 1, Warszawa 1989, s. 61. Dokładniej o roli Dmowskiego w programowaniu idei włączenia do Polski wybrzeża morskiego również: R. Wapiński, *Mysł polityczna i myśl morska w latach 1870–1970*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego” 1973, nr 2, „Historia”, s. 80.

Przeciw postanowieniom konferencji wersalskiej walczone orężnie. W tym zakresie walka o granicę północną, o dostęp do morza cechowała się pewną pasywnością. Przy czym określenie to dotyczy polskich władz centralnych w Warszawie, ze szczególnym uwzględnieniem Tymczasowego Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego. Najbardziej wymownym tego przykładem jest cytowany wielokrotnie w polskiej historiografii list Piłsudskiego do Leona Wasilewskiego z 8 kwietnia 1919 r., w którym sugerował rozważenie możliwości dostępu Polski do morza przez Lipawę i Rygę, co byłoby rekompensatą „za wątpliwy Gdańsk”<sup>2</sup>.

Również w 1918 r., w trakcie obrad konferencji pokojowej w Paryżu, dochodziło do nieporozumień między endecją a obozem Piłsudskiego, co niewątpliwie negatywnie wpłynęło na negocjacje delegacji polskiej w sprawie Pomorza. Piłsudski niejednokrotnie w przyszłości wykazywał ignorancję i brak zainteresowania szeroko pojętą polityką morską, w tym również obroną wybrzeża.

W przeciwieństwie do pasywnych władz centralnych Polacy zamieszkujący Pomorze wykazywali się dużą aktywnością w kwestii przyłączenia tego regionu do Polski. Aktywność tę wyrażali głównie pokojowo w formie licznych wieców, petycji, przejmowania władzy administracyjnej itp. Problem ten został szeroko przedstawiony w pracach Romana Wapińskiego<sup>3</sup>, Mieczysława Wojciechowskiego<sup>4</sup> i innych. Natomiast, jak słusznie zauważył Wojciech Wrzeński<sup>5</sup>, Pomorze uwzględniono w programach polskich partii politycznych do 1914 r. głównie w aspekcie stosunków polsko-niemieckich, a więc w zakresie granic, natomiast pomijano perspektywę szeroko pojętej polityki morskiej.

Tę myśl Wrzeńskiego można także przenieść na okres 1914–1921. Również w tym czasie w programach partii politycznych ograniczano się do kwestii samej granicy morskiej. Należałoby w tym miejscu zadać pytanie, czy w polskiej myśli morskiej lat 1918–1921 ograniczono się tylko do problemu granicy morskiej, czy może zastanawiano się także nad wy-

---

<sup>2</sup> J. Piłsudski, *Pisma zbiorowe*, t. V, Warszawa 1937, s. 73.

<sup>3</sup> R. Wapiński, *Historia polskiej myśli politycznej XIX i XX w.*, Gdańsk 1991.

<sup>4</sup> M. Wojciechowski, *Międzynarodowe i wewnętrzne uwarunkowania powrotu Pomorza do Polski 1918–1920*, [w:] *Polska odrodzona w 1918*, red. S. Kubiak, Bydgoszcz 1990.

<sup>5</sup> W. Wrzeński, *Prusy Zachodnie w polskiej myśli politycznej w latach 1864–1914*, „Zapiski Historyczne” 1975, t. 40, s. 45–80.

korzystaniem tego dostępu w aspekcie gospodarczym, społecznym, kulturalnym i całościowo cywilizacyjnym. W dotychczasowym dorobku historiografii polskiej w małym stopniu dostrzega się te zagadnienia. Na braki te zwracał uwagę Wapiński w trakcie sympozjum historiograficznego<sup>6</sup> poświęconego dziejom Polski na morzu. Podkreślał, że w badaniach nad szerokim kompleksem spraw morskich należy zająć się „wykorzystaniem dostępu do morza dla gospodarczego rozwoju kraju, wpływu dostępu do morza na rozwój współpracy międzynarodowej (gospodarczej, politycznej, kulturalnej, turystycznej) oraz kwestie reperkusji posiadanego dostępu do morza dla przemian kulturalnych w kraju”<sup>7</sup>. Ten katalog problemów badawczych można by jeszcze rozszerzyć o wpływ uprawy morza na szeroko pojęte przemiany cywilizacyjne w aspekcie socjologicznym i psychologicznym, jednostkowym i zbiorowym.

Równoległe do poczynań polskich władz centralnych następował szereg inicjatyw społecznych, w tym głównie powołanego w październiku 1918 r. Stowarzyszenia Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”. Inicjatorem i liderem tej organizacji był Kazimierz Porębski. Określone w jej statucie zadania dotyczyły głównie:

- ukazania aktualnych zadań w dziedzinie regulacji rzek i budowy sztucznych dróg wodnych;
- opracowania projektu organizacji i administracji gospodarki morskiej w Polsce;
- opracowania podstawowych typów statków dla żeglugi śródlądowej;
- prowadzenia szkolenia zawodowego wśród pracowników żeglugi;
- opracowania organizacji pracy portów;
- pracy nad polską terminologią morską;
- popularyzacji idei żeglugi i portów wodnych w społeczeństwie polskim<sup>8</sup>.

Jedną z pierwszych inicjatyw „Bandery Polskiej” (październik 1918 r.) było powołanie specjalnej komisji w celu opracowania koncepcji „urzędu

---

<sup>6</sup> R. Wapiński, *Mysł polityczna ...*, op. cit.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 80.

<sup>8</sup> Z. Machaliński, *Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”*, „Nautologia” 1983, nr 3, s. 25.

do spraw wodnych”. Urząd ten miał zająć się zarządem żeglugi i dróg wodnych. Na skutek m.in. apeli kierowanych przez „Banderę Polską” do władz, 21 listopada 1918 r. w „Monitorze Polskim” ukazało się rozporządzenie naczelnika państwa nakazujące utworzenie przy Ministerstwie Komunikacji Sekcji Dróg Wodnych. Szefem tej jednostki został jeden z członków założycieli Stowarzyszenia – Edmund Krzyżanowski. To mianowanie zostało przyjęte z mieszanymi uczuciami. Część środowiska ludzi morza i żeglugi śródlądowej wyrażała swoje obiekcje. Protestował również Bogumił Nowotny reprezentujący środowisko wojskowe.

Najważniejszym celem Sekcji Dróg Wodnych było uruchomienie żeglugi na Wiśle. W związku z tym, że kończył się okres żeglugi i nadchodziła zima, rozlokowano w zimowiskach i warsztatach tabor pływający, utworzono prowizoryczne urzędy portowe, zorganizowano i uruchomiono warsztaty mechaniczne i podjęto pierwsze remonty statków i barrek. W ramach wspomnianej wyżej Sekcji powołano również komisję rzeczoznawców, której celem było formułowanie fachowych opinii w sprawach podejmowanych przez tę jednostkę.

Nad koncepcją „urzędu dla spraw wodnych” pracowała również komisja powołana przez „Banderę Polską” i Sekcję Dróg Wodnych. Uważano, że swą działalnością powinien on objąć „wszystkie sprawy techniczne, ekonomiczne i transportowe gospodarki wodnej, rzecznej i morskiej”<sup>9</sup>.

Środowisko ludzi zainteresowanych rozwojem przyszłej polskiej gospodarki morskiej i śródlądowej krytycznie odnosiło się do istniejącego stanu, w którym sprawy gospodarki wodnej i żeglugi rozproszone były po różnych ministerstwach.

Siedem dni po powołaniu w ramach Ministerstwa Komunikacji Sekcji Dróg Wodnych, 28 listopada 1918 r. naczelnik państwa Józef Piłsudski powołał podporządkowaną Ministerstwu Spraw Wojskowych (MSW) Sekcję Marynarki, której szefem został pułkownik marynarki Bogumił Nowotny. W ten sposób formalnie rozpoczęła działalność Marynarka Wojenna II Rzeczypospolitej.

---

<sup>9</sup> *Organizacja Sekcji Dróg Wodnych*, „Bandera Polska” 1919, nr 1, s. 75.

Dnia 8 lutego 1919 r. przeprowadzono następną reorganizację centralnej administracji żeglugi śródlądowej, przenosząc ją do Ministerstwa Robót Publicznych i tworząc tam dwa samodzielne działy:

- Sekcję Budowy Dróg Wodnych (szef – Róžański); zakres działalności tej jednostki dotyczył problemów technicznych związanych z projektowaniem i budową dróg śródlądowych;
- Sekcję Eksploatacji Dróg Wodnych (szef – Edmund Krzyżanowski); zakres prac dotyczył organizacji, eksploatacji i handlu w zakresie żeglugi śródlądowej.

Oprócz wyżej wymienionych jednostek administracyjnych zajmujących się szeroko pojętą polityką morską, administracją i żeglugą śródlądową, w lutym 1919 r. w ramach Ministerstwa Przemysłu i Handlu (MPH) istniały Sekcja Żeglugi oraz Komisja Morska Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu.

W tej sytuacji powstanie jednolitego ośrodka dyspozycyjnego polskiej polityki morskiej w przededniu odzyskania wybrzeża stało się potrzebą chwili. „Interesy państwa – pisał Porębski – dyktują niezwłoczną potrzebę ustalenia zawczasu ogólnych zasad polityki zewnętrznej i wewnętrznej w sprawach dotyczących morza i planowanego przeprowadzenia ich, z usunięciem szkodliwej rozbieżności przy wykonywaniu przez poszczególne urzędy państwowe. Kraj posiada zbyt mało sił fachowych i technicznych niezbędnych dla celów wojennych i gospodarczych na morzu i w portach, by nie wykorzystać takowych z największą możliwą oszczędnością, co jest wykonalnym na razie tylko przy skoncentrowaniu wszystkich zarządzeń do spraw morskich... w jednym urzędzie państwowym”<sup>10</sup>. W marcu i kwietniu 1919 r. w licznych memoriałach, pismach i wypowiedziach admirał domagał się, aby w początkach odradzającego się państwa polskiego, ze względu na szczupłość środków finansowych, kadr i z drugiej strony ogrom prac do wykonania, powołać jeden w państwie Urząd do Spraw Morskich. W aspekcie politycznym, wojskowym i gospodarczym sprawy morskie miały jednak podlegać ministerstwu.

Starania te zakończyły się sukcesem 2 maja 1919 r. Na miejsce Sekcji Marynarki Rada Ministrów powołała Departament dla Spraw Morskich

---

<sup>10</sup> K. Porębski, *Memoriał o potrzebie utworzenia jednolitego w państwie Urzędu do Spraw Morskich z dnia 11.03.1919*, s. 3, Archiwum Akt Nowych, Komitet Narodowy Polski, 1434.

(DSM) w ramach MSW. Szefem DSM mianowano ówczesnego kontradmirała Kazimierza Porębskiego. Zakres działalności tej instytucji obejmował „całokształt zarządzeń i interesów dotyczących spraw marynarki wojennej i handlowej portów i żeglugi morskiej, flotyli rzecznej i składu osobowego”<sup>11</sup>.

Patrząc na tę kwestię przez pryzmat czasu, należy przyznać rację Porębskiemu. W początkach II Rzeczypospolitej podporządkowanie administracji morskiej resortowi wojskowemu wzbudzało liczne kontrowersje; powoływano się na obce wzorce – za granicą sprawy morskie na ogół nie wchodziły w zakres jego działania. Bardzo życzliwy Porębskiemu jego adiutant Mieczysław Borhardt pisał we wspomnieniach, że gdy w lipcu 1919 r. zapytał swojego szefa, dlaczego całość spraw morskich znalazła się w ministerstwie wojskowym w przeciwieństwie do praktyki stosowanej na świecie, podziało to na Porębskiego „niczym nastąpienie na najboleśniejszy odcisk. Admirał aż uniósł się w fotelu. – Chyba pan lejtnant jest dość długo w Warszawie, by mógł się naocznie przekonać, że w kreowaniu naszej państwowości pokutują na każdym kroku wzory nieboszczki Austrii [...] i w sejmie i w wojsku dzięki legionom wyrosłym na wzorach CK mać to od raz! [...] Nie ja, ale Nowotny był pierwszym swatem naszego nieprawego małżeństwa z wojskiem. Otóż oświadczam panu wręcz, że w każdym innym ministerstwie tyleż mają pojęcia o sprawach morskich, ile w wojskowym. Wybór Nowotnego był słuszny [...] dziś w Polsce wskazanej przez wojnę i wiodącej wojnę dalej, to ministerstwo ma najwięcej głosu i najwięcej środków”<sup>12</sup>.

Jeszcze przed objęciem przez tę instytucję administrowania wybrzeżem morskim Porębski widział bardzo szeroki zakres zadań DSM. Podstawowymi celami były: opracowanie planu objęcia Pomorza ze szczególnym uwzględnieniem portów, zarządzanie portem wojennym w Gdańsku, obsługa hydrograficzna i ratunkowa wybrzeża, zarządzanie przyszłymi stoczniami państwowymi, całkowite kierowanie marynarką

---

<sup>11</sup> *Dekret o utworzeniu Departamentu dla Spraw Morskich*, [w:] *Flota Polska*, Warszawa 1921, s. 38.

<sup>12</sup> *Projekt K. Porębskiego ustawy o Głównym Urzędzie Morskim*, Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), Rada Wojskowa MS Wojsk., 1.300.6.1; Protokół nr 88 z dnia 3 grudnia 1919, CAW, Rada Wojskowa MS Wojsk., 1.300.6.3. Por. również A. Burkiewicz, *Koncepcje organizacji polskiej administracji morskiej w latach 1918–1921*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego” 1980, nr 8, s. 116.

wojenną na morzu i rzekach, zarządzanie portami handlowymi, nadzór nad flotą handlową i rybołówstwem morskim, stworzenie polskiego prawa morskiego na podstawie wzorów innych państw, ustalenie głównych wytycznych polityki morskiej państwa, nadzór nad klasyfikacją statków, zorganizowanie szkolnictwa morskiego.

W dziedzinie spraw morskich DSM miał w ramach MSW pewną autonomię. Ta sytuacja nie zadowalała jednak szefa departamentu – Porębski pragnął wywalczyć większą autonomię dla szeroko pojętej polityki morskiej i dążył do skoncentrowania spraw morskich w podsekretariacie stanu podporządkowanym bezpośrednio Prezydium Rady Ministrów. Główny urząd morski miał być samodzielną jednostką administracji centralnej, a jedynie w sprawach wojskowych miał podlegać ministrowi spraw wojskowych. Jego szef brałby udział w posiedzeniach Rady Ministrów „z głosem decydującym w sprawach morskich wojskowych i handlowych”, w innych zaś – z głosem doradczym<sup>13</sup>.

Projekt ten omawiany był na forum Rady Wojskowej; uzyskał tam poparcie. Następnie przekazano go do komisji sejmowych, przez które został odrzucony. Wywołał wiele kontrowersji, m.in. w środowisku marynarki wojennej, w którym najostrzej zwalczał go komandor Jerzy Świrski, przyszły szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

DSM ostatecznie rozwiązano 1 grudnia 1921 r. 1 stycznia 1922 r. utworzono Kierownictwo Marynarki Wojennej w Warszawie, powołując na jej szefa wiceadmirała Kazimierza Porębskiego. Całokształt spraw gospodarki morskiej przekazano MPH.

DSM kierowany przez Porębskiego wypełnił nakładane na niego zadania w dziedzinie kształtowania koncepcji i realizacji polskiej polityki morskiej w początkach II Rzeczypospolitej.

---

<sup>13</sup> J. Świrski, *Relacja o początkach Marynarki Wojennej*, [w:] *Marynarka Wojenna. Dokumenty i opracowania*, Londyn 1968, s. 42–43.

## Bibliografia

- Burkiewicz A., *Koncepcje organizacji polskiej administracji morskiej w latach 1918–1921*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego” 1980, nr 8.
- Dekret o utworzeniu Departamentu dla Spraw Morskich*, [w:] *Flota Polska*, Warszawa 1921.
- Dmowski R., *Polityka polska i odbudowa państwa polskiego*, t. 1, Warszawa 1989.
- Machaliński Z., *Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”*, „Nautologia” 1983, nr 3.
- Piłsudski J., *Pisma zbiorowe*, t. V, Warszawa 1937.
- Porębski K., *Memoriał o potrzebie utworzenia jednolitego w państwie Urzędu do Spraw Morskich z dnia 11.03.1919*, Archiwum Akt Nowych, Komitet Narodowy Polski, 1434.
- Projekt K. Porębskiego ustawy o Głównym Urzędzie Morskim*, Centralne Archiwum Wojskowe, Rada Wojskowa MS Wojsk., 1.300.6.1.
- Protokół nr 88 z dnia 3 grudnia 1919; Centralne Archiwum Wojskowe, Rada Wojskowa MS Wojsk., 1.300.6.3.
- Organizacja Sekcji Dróg Wodnych*, „Bandera Polska” 1919, nr 1.
- Świrski J., *Relacja o początkach Marynarki Wojennej*, [w:] *Marynarka Wojenna. Dokumenty i opracowania*, Londyn 1968.
- Wapiński R., *Mysł polityczna i morska 1870–1970*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Historycznego” 1973, nr 2, Historia.

## Summary

### **Concept and activity of the Polish central maritime administration over the period 1918–1921**

The article presents the initiatives and operations of the organization (Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska” (Employees’ Association for Naval Development “Polish Flag”), individuals such as Kazimierz Porębski and national institutions – Navy

section at Ministry of War Affairs, within Ministry of Public Works, Ministry of Industry and Commerce and finally the emergence of Department for Naval Affairs within the Ministry of War Affairs as the beginning of naval administration of the Second Republic of Poland.

**keywords:** Kazimierz Porębski, navy, naval administration, Employees' Association for Naval Development "Polish Flag", Second Republic of Poland

**słowa kluczowe:** marynarka wojenna, administracja morska, Departament dla Spraw Morskich, Ministerstwo Spraw Wojskowych, Kazimierz Porębski