

Jędrzej Jednacz

"Śladami ludzi morza: Jan Stankiewicz – kapitan żeglugi wielkiej", Lidia Potykanowicz-Suda, Marcin Westphal, Gdańsk 2008 : [recenzja]

Meritum 2, 291-295

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Lidia Potykanowicz-Suda, Marcin Westphal, *Śladami ludzi morza. Jan Stankiewicz – kapitan żeglugi wielkiej*, Gdańsk 2008, ss. 328.

Tytuł recenzowanej pracy może nam sugerować, iż mamy do czynienia z biografią tytułowego bohatera skupiającą się na okresie pracy Jana Stankiewicza we flocie handlowej. Tak jednak nie jest. Książka została wydana przez Oficynę Wydawniczą FINNA przy współpracy Archiwum Państwowego w Gdańsku i (dalej: APG) składa się z artykułów o tematyce wojennomorskiej, publikacji unikatowych fotografii rodzinnych Jana Stankiewicza, które pochodzą ze zbiorów APG oraz jego *Dziennika z lat wojny*. Nieco kontrowersyjne wydaje się nam odebranie autorstwa pracy jej bohaterowi, bowiem moim zdaniem to nie artykuły historyczne, lecz właśnie wspomnienia Jana Stankiewicza są najważniejszym i zarazem najciekawszym elementem publikacji. Widziałbym zatem nazwisko Jana Stankiewicza na okładce publikacji, zaś ją samą zatytułowałbym np. *Dziennik z lat wojny*. W podobny do zaproponowanego sposób wydane zostały wspomnienia Eugeniusza Pławskiego (notabene również przez Oficynę Wydawniczą FINNA) czy brata Jana, Mamerta¹.

Rozczarowanie czytelnika może budzić nieco ubogi biogram bohatera publikacji, zajmuje on raptem dwie strony i nie podaje istotnych informacji z jego barwnego życia. Redaktorzy pracy podali jedynie skrócony i bardzo często pozbawiony dat przebieg służby Jana Stankiewicza w marynarce carskiej, Polskiej Marynarce Wojennej oraz flocie handlowej. Mimo, że oparli się oni na *Kadrach Morskich Rzeczypospolitej* to ich uwadze umknął fakt, iż powodem odejścia ze służby czynnej komandora porucznika Jana Stankiewicza był konflikt z ówczesnym dowódcą Floty kontradmirałem Józefem Unrugiem². Wiele ciekawych informacji na temat kariery Jana Stankiewicza w Polskiej Marynarce Wojennej podaje publikacja Jarosława Tuliszki³. Otóż, jak podaje ten autor, Jan Stankiewicz miał skłonności do nadużywania alkoholu. Zdarzyło mu się przyjść na inspekcję w stanie nietrzeźwym, na

¹ E. Pławski, *Fala za falą*, Gdańsk 2003; M. Stankiewicz, *Z floty carskiej do polskiej*, Warszawa 2007.

² *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, red. J. K. Sawicki, t. II: *Polska Marynarka Wojenna*, cz. 1: *Korpus oficerów 1918–1947*, Gdynia 1996, s. 434.

³ J. Tuliszka, *Wyższa kadra dowódcza polskiej Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej*, Toruń 2000.

swoim koncie miał również pijacką awanturę wywołaną w Warszawie. Jako ciekawostkę możemy dodać, iż „współautorem” owego zdarzenia był późniejszy prezydent stolicy, major Stefan Starzyński. Przełożeni Stankiewicza oraz służący razem z nim oficerowie zarzucali mu brak zamiłowania do pracy oraz wyniosłość w stosunku do podwładnych. Poddawano również wątpliwościom jego umiejętności jako marynarza⁴. Co ciekawe młodszy brat Jana, Mamert wspominając lata dzieciństwa pisał: „*Jak się wydaje, temperamyenty nasze z bratem były dość odmiennie. Brat mój był urwisem pierwszej wody [...]*”⁵. Informacje te uświadamiają nam, iż Jan Stankiewicz nie był wolny od wad i ułomności charakteru. Do kwestii tej wrócimy jeszcze przy omawianiu jego wspomnień.

Po biografii następuje krótki artykuł noszący tytuł *Flota carska od końca XIX wieku do 1917 roku*. Na kilkunastu stronach zaprezentowano czytelnikom uwarunkowania i drogi rozwoju floty wojennej carskiej Rosji. Przedstawiono również analizę licznych programów budowy nowych okrętów, a także jednostek brzegowych marynarki wojennej, takich jak bazy dla okrętów czy baterie artylerii nadbrzeżnej.

Kolejny esej poświęcono Polskiej Marynarce Wojennej (dalej: PMW) w latach 1918–1939. Naszą ciekawość budzi zamieszczone na jego początku stwierdzenie, iż Polska uzyskała dostęp do morza „dopiero 20 lutego 1920 roku”, niestety w tekście brak kontynuacji tego zagadkowego dla nas wątku. Artykuł przedstawia dzieje rozwoju morskiego rodzaju sił zbrojnych Rzeczypospolitej. Omówiono w nim m.in. zamierzenia i plany dotyczące jego rozwoju. Warto podkreślić, iż autorzy artykułu słusznie zaakcentowali dążenia szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, Jerzego Świrskiego mające na celu powiększenie, mimo braku zrozumienia ze strony najwyższych władz, stanu posiadania floty wojennej. Esej może budzić niedosyt z powodu dość skromnej objętości oraz niewykorzystania w nim powszechnie znanej i dostępnej literatury przedmiotu. Przykładowo przy omawianiu planów rozbudowy Marynarki Wojennej uważamy, iż zdecydowanie warto byłoby sięgnąć do bardzo dobrej pracy Bogdana Zalewskiego, która porusza owe zagadnienia⁶. Pewne zdziwienie może budzić też nieco niezrozumiałe stwierdzenie, iż w 1921 roku „większość obecnych oficerów i podoficerów marynarki służyła w czasie I wojny światowej we flocie niemieckiej, druga pod względem liczebności grupa, to oficerowie z byłej floty austro-węgierskiej, trzecią najmniejszą stanowili wyżsi stopniem marynarze z byłej floty carskiej”. Stwierdzenie to wydaje się nieco nieprawdziwe. Jedną z podstawowych prac dotyczących korpusu oficerskiego PMW podaje, iż to oficerowie z byłej floty carskiej stanowili zdecydowaną większość kadry oficerskiej morskiego rodzaju sił zbrojnych, zaś grupa byłych poddanych Wilhelma II liczyła raptem kilka osób. Pod koniec 1920 roku na 223 oficerów aż 72%

⁴ Ibidem, s. 114–116.

⁵ M. Stankiewicz, op. cit., s.27.

⁶ B. Zalewski, *Polska morska myśl wojskowa 1918–1939*, Toruń 2001.

wywodziło się z floty carskiej. 22% kadry stanowili oficerowie z byłych Austro–Węgier, zaś raptem 6% służyło w marynarce niemieckiej⁷.

W pracy omówiono także skrótowo dzieje Polskiej Marynarki Handlowej. Wspomniano o pierwszych armatorskich próbach czynionych przez Polaków na obczyźnie a także pierwszych polskich towarzystwach okrętowych takich jak „Lechia” czy „Orzeł Biały”. Esej zawiera również informacje na temat rozwoju polskiej administracji morskiej oraz szkolnictwa morskiego. Najwięcej miejsca poświęcono takim firmom jak „Robur”, „Polbryt” oraz armatorowi słynnych polskich transatlantyków, przedsiębiorstwu „Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe S.A.”. Tekst kończy się na roku 1939 i ewakuacji do sojusznicznych portów jednostek noszących banderę cywilną.

Kolejna część pracy to zbiór osobistych fotografii Jana Stankiewicza. Przedstawiają one niemal całe życie bohatera publikacji, bowiem najstarsze z nich przedstawiają go w wieku szkolnym. Następnie mamy okazję ujrzeć przyszłego kapitana „Polonii” jako kadeta Korpusu Morskiego oraz oficera floty carskiej. Wśród nich znajdziemy kilka naprawdę interesujących. Niektóre fotografie przedstawiają widok okrętowej kaplicy prawosławnej, zaś na wielu mamy możliwość „podejrzenia” realiów służby na rosyjskich jednostkach. Kolejna część zbioru dokumentuje służbę Jana Stankiewicza w Polskiej Marynarce Wojennej oraz pracę na okrętach cywilnych. Wśród tych ostatnich znajdziemy ujęcia z życia prywatnego bohatera publikacji oraz fotografie wykonane na pokładzie „Polonii”. Są na nich utrwalone przede wszystkim przyjęcia i uroczyste kolacje, ale także tradycyjny marynarski chrzest równikowy.

Najmniej problemów z identyfikacją oraz poprawnym opisem przysporzyły zapewne zdjęcia z okresu II RP, choć i tu redaktorom publikacji umknęła postać Adama Mohuczego, który znajduje się na jednym z nieopisanych zdjęć.

I tak oto dochodzimy do najważniejszego rozdziału w pracy, czyli *Dziennika*. W krótkim wstępie jego redaktor, Józef Wąsiewski opisuje kryteria edycji wspomnień i wyjaśnia, dlaczego zostały one wydane niemal bez żadnych poprawek i uzupełnień. Krok ten może powodować nieporozumienia, bowiem o ile pozostawienie mieszanej (polskiej i angielskiej) pisowni nazw portów nie powinno sprawić czytelnikowi kłopotu, to brak ingerencji w pisownię nazwisk może być kłopotliwy. Z sytuacją taką mamy do czynienia na stronie 280, gdzie Jan Stankiewicz pisze: „*minister handlu Krapieński*”. W tym przypadku chodzi zapewne o Jana Kwapińskiego, który w rządzie Władysława Sikorskiego był ministrem przemysłu, handlu i żeglugi od 29 czerwca 1942 roku⁸. W tekście dziennika kilka razy pojawia się nazwisko Modrow. Z dużym prawdopodobieństwem możemy uznać, iż Janowi Stan-

⁷ D. Nawrot, *Korpus oficerski Marynarki Wojennej II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2005, s. 22.

⁸ *Słownik Biograficzny Działaczy Polskiego Ruchu Robotniczego*, t. III, Warszawa 1992, s. 592.

kiewiczowi chodziło o osobę Włodzimierza Moderowa. W latach 1931–1934 był on zastępcą, a później przewodniczącym Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku⁹. Redaktor *Dziennika* we wstępie podaje, iż nie dysponował oryginalnym rękopisem i w związku z tym prezentowany zapis może zawierać pewne rozbieżności z zaginionym oryginałem. Uważamy, iż to właśnie z tego powodu zapis, którym dysponował redaktor *Dziennika*, powinien być poddany szczegółowej redakcji, aby rozwiać wszelkie wątpliwości co do poprawności pisowni nazwisk występujących w nim osób oraz by umożliwić czytelnikowi ich identyfikację.

Jan Stankiewicz każdą notatkę opatrywał datą, ponadto podawał miejsce swego pobytu. Jeśli był w trakcie rejsu to podawał także na pokładzie jakiego statku się właśnie znajduje oraz określał jego pozycję geograficzną. Fakt ten pozwala w jakimś stopniu prześledzić kurs jednostki, na której w danym momencie się znajdował.

Autor pisał wspomnienia w celu przekazania ich po wojnie swojej małżonce bądź też synowi gdyż on sam uważał, iż jej nie przeżyje. Z tego względu zapiski są niezwykle osobiste, niekiedy wręcz czułe. Autor opisuje nie tylko realia służby na jednostkach handlowych w trakcie II wojny światowej, lecz dzieli się ze swoimi bliskimi refleksjami dotyczącymi swego burzliwego życia. Tragiczne wydarzenia w trakcie trwania wojny pozwoliły autorowi na ocenę siebie i swych dotychczasowych dokonań. Jan Stankiewicz nie szczędzi sobie słów krytyki. W lutym 1944 roku swoje życie opisał następującymi słowami: „*Teraz kiedy patrzę wstecz na przebieg mojego życia, widzę że było ono mało wartościowe i zbyt powierzchowne. Niewiele pracowałem nas sobą. Nie umiałem nigdy ułożyć pomyślnie swoich stosunków z ludźmi. Byłem szorstki, niezbyt tolerancyjny i bezwzględny*”. Słowa te są zapewne echem przywołanych wcześniej wydarzeń z życia Jana Stankiewicza.

Niezwykle przejmujące są opisy dwóch najbardziej tragicznych wydarzeń, jakie spotkały w trakcie wojny Jana Stankiewicza. Otóż w przeciągu roku stracił on dwóch młodszych braci, Mamerta oraz Romana¹⁰. Przypomnijmy, iż młodszy o dwa lata Mamert kończył razem z Janem Korpus Morski oraz był najbliższym towarzyszem jego lat dziecięcych¹¹. Przy podawaniu szczegółów tych tragedii Stankiewicz nie szczędzi słów krytyki wobec władz oraz sojuszników. Ponadto autor piętnuje stosunki panujące wśród emigracji. Jego szczególną odrazę budzi wykorzystywanie przez niektórych urzędników swej pozycji do odbywania prywatnych podróży samolotem przez Atlantyk. Krytyce poddani zostali także podwładni kapitana Stankiewicza, który w pewnym momencie stwierdza, iż woli pracować z cudzoziemcami bowiem są oni „*daleko taktowniejsi od Polaków*”.

⁹ M. Andrzejewski, *Ludzie Wolnego Miasta Gdańska (1920–1939)*, Gdańsk 1997, s. 76.

¹⁰ Zob. *Kadry*, s. 435–436.

¹¹ M. Stankiewicz, op. cit., s.27.

Omawiana pozycja to praca, z którą koniecznie muszą zapoznać się badacze dziejów floty handlowej oraz wojennej. Osobisty charakter zapisków Jana Stankiewicza powoduje, iż dość realistycznie opisuje on realia pracy na statku handlowym, stosunki z sojusznikami, a także postępowanie osób odpowiedzialnych za gospodarkę morską oraz władz wojskowych. Praca jest również doskonałym źródłem dla naukowców zajmujących się losami polskiej emigracji w latach II wojny światowej. Wspomnienia są napisane z pozycji kapitana statku handlowego, który pragnie jak najlepiej służyć ojczyźnie i w związku z tym obce mu są wszelkie koterie i układy. W swych wspomnieniach autor pisze, iż nie wyczuwa wśród przebywających na obczyźnie rodaków patriotyzmu. Stankiewicz krytykuje ponadto próby wywierania wpływu przez sfery rządowe na osoby zajmujące kierownicze stanowiska w żegludze, bowiem sytuacja ta przekłada się potem na stosunki pomiędzy członkami załóg. Na pokładach statków dochodzi do licznych konfliktów i awantur spowodowanych niezdrową atmosferą.

Korzystanie z publikacji niewątpliwie byłoby łatwiejsze, gdyby jej redaktorzy zaopatrzyli ją w indeks osobowy, który ułatwiłby czytelnikowi odszukanie danych postaci. Możliwe, iż jego opracowanie natchnęłoby redaktorów do identyfikacji i poprawnego podania nazwisk występujących w tekście. Co ciekawe publikacja nie została zaopatrzona także w spis treści. Wobec tego podział pracy na trzy części tj. artykuły historyczne, zbiór fotografii oraz *Dziennik* jest własnym pomysłem. W związku z przytoczonymi wyżej nieścisłościami wypada zgodzić się z Janem Kazimierzem Sawickim, iż omawiana praca „*mimo kiepskiej redakcji, walorami źródłowymi tekstu Kapitana niewątpliwie wzbogaci dokumentację PMH*”¹².

Jędrzej Jednacz (Gdańsk)

¹² J. K. Sawicki, *Historiografia dziejów Marynarki Polskiej w XX i XXI w.*, [w:] *Marynarka Polska (1918–2008)* t. I, red. J. K. Sawicki, Gdynia 2009, s. 88.