

# Bogdan Zalewski

---

## Udział Marynarki Wojennej w rozwoju gospodarczym Gdyni w latach 1945–1989

---

Zeszyty Gdyńskie nr 4, 299-313

---

2009

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Bogdan Zalewski

## UDZIAŁ MARYNARKI WOJENNEJ W ROZWOJU GOSPODARCZYM GDYNI W LATACH 1945–1989

Ścisły był i jest związek Marynarki Wojennej z portem gdyńskim, miastem i jego gospodarką morską. Ma ona znaczny wkład w procesie miastotwórczym Gdyni, zwłaszcza po 1945 roku.

Podczas działań wojennych miasto uniknęło większych zniszczeń. Ogólnie wyniosły one 20%, na co złożyło się m.in.: 1 413 budynków (16,4%), które legły w gruzach lub zostały ciężko uszkodzone, 3 892 budynki (45%) – częściowo uszkodzone, 40% zniszczonej sieci komunikacyjnej, spalone budynki dworcowe i wysadzone w powietrze wszystkie wiadukty<sup>1</sup>.

Największych natomiast zniszczeń, nie tyle na skutek działań wojennych, ile planowanej, niszczyielskiej akcji ustępującego okupanta, doznały stocznie i obiekty portowe w Gdyni w drugiej połowie marca 1945 roku. Wtedy to specjalne oddziały saperskie przystąpiły do planowanego przygotowania zniszczeń w porcie, a 25 marca, po wprowadzeniu w życie rozkazu „spalanej ziemi”<sup>2</sup>, rozpoczęto w Gdyni detonowanie ładunków wybuchowych. W wyniku tej akcji 90% falochronów uległo całkowitemu zniszczeniu. Ponadto zniszczony został cały układ komunikacyjny portu i prawie cała sieć elektryczna, wodociągowa, kanalizacyjna i telefoniczna.

Osobną kartę zniszczenia portu gdyńskiego zapisały specjalne oddziały zaporowe *Kriegsmarine*, które w ostatnich godzinach walk zablokowały poszczególne nabrzeża i wejścia do basenów przez rozciągnięcie licznych sieci zapasowych, zatopienie ponad 30 jednostek pływających w tym 7 dużych. Główne wejście do portu zostało zablokowane przez zatopienie uszkodzonego i wypełnionego cementem pancernika „Gneisenau”. Ponadto wszystkie akweny wodne portu zostały zasypane ogromnymi ilościami różnego rodzaju sprzętu wojskowego, do tego stopnia, że największa

<sup>1</sup> A. Kaźmierczak, *Stan potencjału portowo-stoczniowego Gdyni w chwili wyzwolenia*, „Przegląd Morski” 1976, nr 6, s. II.

<sup>2</sup> Rozkaz „spalanej ziemi” został wydany przez Hitlera 19.03.1945.

głębokość nawigacyjna w porcie po wyzwoleniu wynosiła 3,5 metra wobec 10–12 metrów w 1939 roku<sup>3</sup>.

Dodatkowo stan techniczny portu gdyńskiego pogarszał fakt, że okupant zmienił port handlowy na port wojenny. W związku z tym w latach 1942–1944 nadmiernie pogłębiono baseny przy nabrzeżach: Rumuńskim, Indyjskim i Polskim – ponad dopuszczalną głębokość. Miało to na celu stworzenie możliwości bazowania największych okrętów, a w rzeczywistości spowodowało osłabienie stateczności i wychylenie wspomnianych nabrzeży.

Praktycznie w chwili wyzwolenia Gdyni port nie nadawał się w ogóle do eksploatacji, a straty były znaczne i wynosiły 99 761 275 zł polskich z sierpnia 1939 roku. Natomiast straty portu wojennego zamykały się sumą 11 160 000 zł<sup>4</sup>.

Wyzwolenie Wybrzeża, a przede wszystkim oswobodzenie Gdyni i Gdańska, stworzyło warunki do odbudowy gospodarki morskiej. Jednocześnie fakt ten stał się podstawą do skierowania tam powstałego 29 października 1944 roku w Lublinie 1. Samodzielnego Morskiego Batalionu Zapasowego<sup>5</sup>, celem wykonania jego właściwych zadań. Stało się to na podstawie rozkazu Naczelnego Dowódcy WP nr 0021/oper. z 31 marca 1945 roku, który brzmiał: *W związku z oswobodzeniem miast i portów morskich Gdańska i Gdyni - rozkazuję:*

1. *Stacjonujący w m. Włocławek 1 Morski Batalion przenieść do m. Gdańsk, wydzielając 1 kompanię do m. Gdynia;*
2. *Przeniesienie Batalionu przeprowadzić natychmiast;*
3. *Po przybyciu Batalionu w nakazane miejsce dowódca Batalionu przejmie ochronę portów morskich i miast oraz zapewnić w ww. miastach porządek państwowy<sup>6</sup>.*

Batalion zostaje przerzucony z Włocławka przez Toruń, Chełm, Grudziądz, Gniew i Tczew do Gdańska, do którego przybył rankiem 3 kwietnia. W północnej części płonącego miasta broniły się jeszcze oddziały niemieckie.

Zaraz po przybyciu do Gdańska zasadnicze siły Batalionu zostały rozmieszczone na terenie Stoczni Gdańskiej. Natychmiast zorganizowano ochronę jej terenów<sup>7</sup>. Równocześnie wydzielona ze składu Batalionu kompania

<sup>3</sup> A. Kaźmierczak, dz. cyt., s. 12–16.

<sup>4</sup> Archiwum Zakładowe Gdyńskiego Urzędu Morskiego, *Raport Komisji Odszkodowań Morskich*, (w:) *Materiały do ustalenia szkód i strat wojennych w resorcie żegluga powstałych w latach 1939–1945*, s. 46.

<sup>5</sup> Por. H. Malinowski, *Powstanie i działalność 1 SMBZ*, „Rocznik Ośrodka Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej”, Gdynia 1964, nr 2

<sup>6</sup> Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), akta 1 SMBZ, t 309/62, s. 248.

<sup>7</sup> W. Trzeciński, *Z dziejów 1 SMBZ*, „Biuletyn Historyczny” Wydziału Historycznego ZP MW,

techniczna pod dowództwem mjr. inż. Władysława Tarnowskiego<sup>8</sup> i kpt. mar. Władysława Trzczińskiego, zostaje skierowana do Gdyni z zadaniem rozpoznania terenu i przejścia pod ochronę obiektów wojskowych, a przede wszystkim Warsztatów Remontowych Marynarki Wojennej, portu wojennego i stoczni<sup>9</sup>. Po zakwaterowaniu w budynku przy ulicy Świętojańskiej 18 kompania techniczna nazwana oddziałem detaszowym, składającym się z 56 oficerów, podoficerów i marynarzy, przystąpiła do usuwania min i gruzu z ulic miasta. Ponadto stopniowo przejmowała pod ochronę obiekty wojskowe i przemysłowe na terenie Gdyni. I tak 4 kwietnia objęła ochronę w porcie gdyńskim, a po wyzwoleniu 5 kwietnia Oksywią, Stocznia Gdynią. Natomiast 7 kwietnia pododdział wartowniczy, składający się z 34 marynarzy kompanii technicznej pod dowództwem ppor. mar. Bluma, zabezpieczył Warsztaty Remontowe Marynarki Wojennej i port wojenny na Oksywiu oraz przystąpił jednocześnie do porządkowania ich terenów<sup>10</sup>. Również w tym czasie pluton motorzystów pod dowództwem ppor. mar. Janusza Kunde przejął ochronę Gdyńskiej Stoczni Remontowej, wystawiając posterunki od strony basenu rybackiego i dróg dojazdowych. Pozostali marynarze pod dowództwem ppor. mar. Stanisława Skórka zajęli się ochroną mostów i linii telefonicznych, a także usuwaniem min i gruzu z ulic Gdyni<sup>11</sup>. Marynarze, usuwając z terenów i obiektów wojskowych pozostałe po działaniach wojennych miny, amunicję i uzbrojenie, zajęli się również remontem uszkodzonych niewielkich jednostek portowych.

Poza pełnieniem służby wartowniczej marynarze kompanii technicznej uczestniczyli często w gaszeniu pożarów. Utworzona drużyna przeciwpożarowa plutonu motorzystów była jedyną działającą bezpośrednio po wojnie w porcie gdyńskim strażą pożarną. Między innymi drużyna ta ugasiła groźny pożar, jaki wybuchł w piwnicach tak zwanego domu pilotów przy ulicy Chrzanowskiego 14, przyczyniając się do uratowania tego budynku<sup>12</sup>.

Powołanie w lipcu 1945 roku organów dowódczych i instytucji Marynarki Wojennej oraz zapoczątkowanie rozwoju organizacyjnego sił

---

Gdynia 1975, nr 6, s. 44.

<sup>8</sup> Dopiero 28.03.1945 dla ujednoczenia ewidencji i podkreślenia faktu, że 1 SMBZ jest morską jednostką wszystkim oficerom, podoficerom i szeregowcom posiadającym stopnie niemarynarskie nadano właściwe stopnie marynarki wojennej.

<sup>9</sup> W. Radziszewski, *Marynarka Wojenna w latach 1945–1949*, Gdańsk 1976, s. 19.

<sup>10</sup> W. Trzcziński, *Relacja ze służby w Marynarce Wojennej*, Archiwum Marynarki Wojennej (dalej AMW), t. 776/64, s. 6.

<sup>11</sup> Z. Waśko, *Wybrane zagadnienia udziału Marynarki Wojennej w odbudowie gospodarki morskiej w latach 1945–1949*, „Biuletyn Historyczny” WH ZPMW, Gdynia 1971, nr 2, s. 123.

<sup>12</sup> J. Kunde, *Fragment działalności plutonu motorzystów kompanii technicznej z 1 SMBZ, Relacja b. dowódcy plutonu motorzystów*, Gdynia 1970, Wydział Historyczny ZPMW, sygn. 234, s. 3.

morskich, spowodowało pilną potrzebę aktywnego uczestnictwa w realizacji nowych zadań, z których na czoło wysuwały się: trałowanie akwenów żeglugowych i basenów portowych, oczyszczanie z min i wraków Zatoki Gdańskiej i Pomorskiej, udostępnianie akwenów morskich dla rybołówstwa, likwidacja zniszczeń wojennych i rozminowanie Wybrzeża. Nadal jednak pilną potrzebą było zapewnienie porządku i bezpieczeństwa na tym terenie.

W przywracaniu życia społeczno-gospodarczego na Wybrzeżu podstawowe znaczenie miało rozminowanie i oczyszczenie terenów nadmorskich z min i innych śmiertelnych materiałów wybuchowych. Początkowo rozminowaniem i usuwaniem niewypałów zajmowali się marynarze poszczególnych pododdziałów 1 SMBZ w trakcie wykonywania różnych czynności. W pracach tych wyróżniła się zwłaszcza kompania techniczna stacjonująca na terenie Gdyni, która oczyściła z min rozległe tereny miasta. Ponadto marynarze wraz z żołnierzami jednostki budowlanej pracowali nad usuwaniem ponemieckich umocnień przeciwczołgowych, różnego rodzaju zasieków z drutu kolczastego oraz min i gruzu. Marynarze zajmowali się również usuwaniem drzew wyrwanych przy drogach na trasie Gdynia-Oksywie oraz porządkowaniem portu wojennego na Oksywiu<sup>13</sup>.

Pododdziały marynarskie stacjonujące na terenie Gdyni i Oksywia poza uczestnictwem w odgruzowaniu portu i miasta pracowały także przy odbudowie tuneli i wiaduktów. Latem 1945 roku naprawione zostały 4 rozbite w czasie działań wojennych tunele oraz usunięto gruz ze zniszczonych wiaduktów nr 1 i 4, umożliwiając w ten sposób komunikację z rejonem przeładunków masowych portu gdyńskiego<sup>14</sup>.

Ogrom prac związanych z likwidacją skutków i pozostałości wojny na terenie Wybrzeża, a zwłaszcza potrzeba przyspieszenia tempa odbudowy gospodarki morskiej spowodowała konieczność wprowadzenia różnych rozwiązań organizacyjnych. W tym celu dowódca 1. SMBZ kmdr por. Karol Kopic wydzielił ze składu tej jednostki dwa pododdziały marynarzy do rozminowywania ważniejszych obiektów na terenie Trójmiasta. Pierwszy pododdział pod dowództwem chor. mar. Adama Brzostowicza, wykonywał prace doraźne związane z rozminowaniem obiektów wojskowych i przemysłowych na terenie Gdańska. Natomiast drugi pododdział, składający się z pirotechników i saperów kompanii technicznej pod dowództwem ppor. mar. Stanisława Skórka, zajmował się rozminowaniem Gdyni i Babich Dołów.

W dniu 25 lipca 1945 roku wydzielona grupa saperów z pododdziałów ppor. mar. Skórka, uwzględniając prośbę kapitana portu gdyńskiego,

<sup>13</sup> Z. Waśko, dz. cyt., s. 123–126.

<sup>14</sup> „Gazeta Morska”, nr 6 z 07.09.1945.

rozbroiła i usunęła znaczną ilość różnego rodzaju min, amunicji i materiałów wybuchowych zalegających teren portu handlowego<sup>15</sup>.

Do końca lipca 1945 roku marynarze 1. SMBZ zbadali i częściowo rozminowali cały teren przylegający do koszar dawnej Kadry Floty na Oksywiu, portu wojennego, Górnego Oksywia i Babich Dołów, Ogółem wykryto i zlikwidowano 341 sztuk różnego rodzaju min i 19 bomb<sup>16</sup>.

Główną jednak organizacją i bezpośrednio rozminowywaniem zajmowała się służba uzbrojenia Marynarki Wojennej, a przede wszystkim zastępca szefa uzbrojenia Głównego Portu Marynarki Wojennej<sup>17</sup>, kmdr ppor. Władysław Trzciniński i szef składnicy amunicji chor. mar. Franciszek Wróbel<sup>18</sup>. Obaj wraz z grupami marynarzy-saperów zajmowali się bezpośrednim rozminowaniem obiektów stoczniowych i portowych, budynków instytucji państwowych i osób prywatnych. Grupy te tylko do końca 1946 roku zniszczyły ponad 1000 ton różnego rodzaju pocisków, amunicji i min<sup>19</sup>. Dzięki ich wytrwałej pracy teren Gdyni, łącznie z przedmieściami, został oczyszczony z min.

W usuwaniu groźnych pozostałości wojny dużą pomoc marynarskim grupom saperским okazywały ówczesne władze miejskie, instytucje państwowe i mieszkańcy Gdyni. Poza informacjami o przypuszczalnych miejscach znajdowania się ukrytych ładunków wybuchowych, napływały do służby uzbrojenia Marynarki Wojennej z instytucji cywilnych i od osób prywatnych liczne prośby o rozminowanie różnych obiektów, pól, dróg itp. Natomiast w pierwszych dniach sierpnia 1945 roku Zarząd Miejski w Gdyni przekazał Marynarce Wojennej wykaz terenów, gdzie znajdowały się jeszcze materiały wybuchowe i różny sprzęt wojenny. Do miejsc tych udawały się patrole saperские, które po dokonaniu rozpoznania przystępowały niezwłocznie do usuwania min, pocisków i amunicji.

W wyniku ofiarnej i pełnej niebezpieczeństw pracy saperów morskich do końca 1945 roku unieszkodliwiono 519 min i 1500 zapalników różnego typu, 34 miny morskie, 45 380 sztuk amunicji małokalibrowej, 6808 naboji i pocisków, 1870 granatów ręcznych i 1000 karabinowych granatów przeciwpancernych, 870 pancernownic raketowych, 233 pancernownice bezodrzutowe, 350 min moździerzowych, 20 bomb lotniczych i 360 rakiet<sup>20</sup>

---

<sup>15</sup> F. Czerski, Z. Waśko, *Mała kronika Polskiej Marynarki Wojennej*, Warszawa 1980, s. 81.

<sup>16</sup> CAW, akta 1 SMBZ, I. 309/61, s. 125.

<sup>17</sup> W dniu 17.07.1945 rozkazem ND WP nr 0013 został powołany do życia Główny Port Marynarki Wojennej w Gdyni. Instytucja ta jako organ kwatermistrzowski miała za zadanie zaopatrywać jednostki Marynarki Wojennej w sprzęt oraz materiały techniczne i gospodarcze.

<sup>18</sup> Kmdr ppor. Władysław Trzciniński i chor. mar. Franciszek Wróbel za zasługi w akcji rozminowywania Gdyni jako jedni z pierwszych otrzymali dyplomy honorowych obywateli tego miasta.

<sup>19</sup> AMW, akta SGMW, t. 35/12, s. 46.

<sup>20</sup> AMW, akta SGMW, t. 93/3, s. I.

W wykonaniu tej olbrzymiej pracy, i to w stosunkowo krótkim czasie, wyróżniło się wielu oficerów, podoficerów i marynarzy. W szczególności zaś kmdr ppor. Władysław Trzciniński, ppor. mar. Franciszek Moczadło, ppor. mar. Władysław Piotrowski, ppor. mar. Stanisław Skórek, chor. mar. Franciszek Wróbel, bosm. Edmund Pawlak, bosm. Stanisław Kwiatkowski, bsmt. Józef Prukropa., mat. Józef Binkowski, mar. Szczepan Fajkowski, mar. Alojzy Olejniczak i mar. Zygmunt Zawadzki<sup>21</sup>.

Wiosną 1946 roku wznowiono prace nad rozminowaniem Gdyni, które zostały poprzedzone zwiadami saperskimi zagrożonych terenów. Nadal zajmowały się tym wydzielone grupy saperów morskich i pirotechników służby uzbrojenia Głównego Portu Marynarki Wojennej. W swej działalności napotykali na szereg trudności, a przede wszystkim ustawicznie odczuwali brak środków transportowych do przewożenia w bezpieczne miejsce groźnych pozostałości wojennych. Doraznie przydzielany przez Zarząd Miejski w Gdyni i miejscowe zakłady tabor nie zaspokajał stale rosnących w tym zakresie potrzeb. Dopiero dodatkowy przydział paliwa na te cele dla potrzeb służby uzbrojenia Głównego Portu Marynarki Wojennej, spowodował w dużym stopniu rozwiązanie tego problemu.

Do końca 1946 roku saperzy morscy rozminowali prawie cały teren Gdyni, stwarzając tym samym normalne, pokojowe warunki pracy i życia mieszkańców miasta.

W okresie ostrej zimy 1946/1947 saperzy morscy uczestniczyli w akcji przeciwlodowej i przeciwpowodziowej, do której skierowano podstawowe ich siły. Między innymi saperzy nieśli pomoc uwięzionym przez lody kutrom rybackim w porcie gdyńskim. Kilkakrotnie wykonywano przy użyciu materiałów wybuchowych kruszenie lodu w basenie nr 1 w celu umożliwienia wyjścia z portu na połów kutrom rybackim.

W sierpniu 1947 roku zasadnicze prace minerskie zostały zakończone, a główne siły pododdziałów saperskich Marynarki Wojennej skierowano do prac związanych z umacnianiem obronności kraju. W przypadku wykrycia min lub składów amunicji, czynności minerskie prowadziły już tylko specjalne grupy saperów. I tak 1 grudnia 1947 roku szef służby uzbrojenia Głównego Portu Marynarki Wojennej w Gdyni skierował pirotechnika st. bsm. Adama Ładosia do dyspozycji Biura Odbudowy Portów w Gdyni celem rozbrojenia wydobytej z basenów portowych amunicji i materiałów wybuchowych<sup>22</sup>.

W czasie akcji rozminowywania i oczyszczania Gdyni z materiałów wybuchowych nie obeszło się bez bolesnych strat. Zginęli bowiem przy wykonywaniu tych niebezpiecznych czynności m.in. ppor. mar. Franciszek Moczadło i chor. mar. Franciszek Wróbel.

<sup>21</sup> Tamże, s. 2–3.

<sup>22</sup> AMW, akta SGMW, t. 97/3, s. 67.

Marynarka Wojenna nie tylko usuwała skutki wojny na lądzie, ale zajmowała się również likwidacją zagrożenia minowego na Bałtyku, które hamowało rozwój gospodarczy Wybrzeża.

Morze Bałtyckie należało do jednego z najbardziej zaminowanych akwenów w II wojnie światowej. W strefie odpowiedzialności Polski została zaminowana powierzchnia 1450 Mm<sup>2</sup>. Na obszarze tym znajdowało się około 2500 min<sup>23</sup>.

Oczyszczenie portów i uruchomienie żeglugi było zadaniem bardzo trudnym, wymagającym wykonania złożonej pracy trałowej. W początkowym okresie formowania Marynarki Wojennej brak było odpowiedniego sprzętu, okrętów i specjalistów broni podwodnej oraz nurków-minerów. Względy zaś polityczne, jak również ekonomiczne wymagały jak najszybszego uruchomienia żeglugi. Powołane do życia Biuro Odbudowy Portów mogło jedynie zająć się uruchomieniem lądowego zaplecza portów.

W tej sytuacji dużego znaczenia nabrała pomoc specjalistów Floty Bałtyckiej ZSRR w likwidacji zagrożenia minowego w portach i na szlakach żeglugowych oraz szkolenia specjalistów broni podwodnej Polskiej Marynarki Wojennej.

Pomoc Związku Radzieckiego w likwidacji zagrożenia minowego w strefie odpowiedzialności Polski nie zwalniała władz polskich z obowiązku aktywnego włączania się do prac trałowych. Od 16 lipca 1946 roku trałowce polskie rozpoczęły prace trałowe, które prowadzone były aż do 1981 roku.

W końcu maja 1945 roku dywizjon trałowców Floty Bałtyckiej ZSRR rozpoczął trałowanie bojowe na Zatoce Gdańskiej, które miało na celu oczyszczenie torów wodnych prowadzących z Helu do Gdyni i Gdańska. Wykonanie tych czynności umożliwiło przyjęcie już 16 lipca 1945 roku w porcie gdyńskim pierwszego statku bandery fińskiej „Suomen Neito”<sup>24</sup>.

W dniu 8 sierpnia 1947 roku zakończono rozminowanie portu gdyńskiego, co umożliwiło bezpieczną wymianę towarową drogą morską, wykonywanie rybołówstwa morskiego oraz przyspieszyło możliwość korzystania z dostaw UNRA.

Jednym z niezbędnych elementów odbudowy i rozbudowy polskiego Wybrzeża było stworzenie służby hydrograficzno-nawigacyjnej. Zorganizowanie jej podyktowane było koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa na wodach przybrzeżnych<sup>25</sup>. Wynikające stąd zadania hydrograficzne na wybrzeżu polskim zostały podzielone między Marynarkę Wojenną

---

<sup>23</sup> W. Szczerkowski, *Rozminowanie wód Bałtyku w strefie odpowiedzialności Polski po II wojnie światowej*, „Przegląd Morski” 1965, nr 9, s. 72–74.

<sup>24</sup> „Dziennik Bałtycki” z 14 i 17.07.1945.

<sup>25</sup> Por. J. Kuśmider, *Powstanie, rozwój i dzisiejsze zadania służby hydrograficznej Marynarki Wojennej*, „Przegląd Morski” 1985, nr 10.



a utworzony 18 maja 1945 roku Główny Urząd Morski, którego pierwszym dyrektorem został kmdr Józef Poznański. Marynarka Wojenna wzięła na siebie obowiązek oznakowania torów wodnych i przeszkód nawigacyjnych, opracowania niezbędnych map nawigacyjnych, wydawanie „Wiadomości Żeglarskich” oraz wszystkich czynności związanych z zabezpieczeniem trałowania wód przybrzeżnych<sup>26</sup>. Do realizacji tego zadania powołano 26 lipca 1945 roku Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w Gdyni, którego pierwszym kierownikiem został kmdr por. Karol Zagrodzki. Początkowo Biuro wykonywało prace pomiarowe i kartograficzne, gromadziło sprzęt oraz czyniło przygotowania do wznowienia wydawania map nawigacyjnych, planów portów i uruchomienia serwisu informacyjnego.

Działalność Biura Hydrograficznego MW zapewniała bezpieczeństwo żeglugi statków i okrętów na morzu. Temu celowi służyły też komunikaty meteorologiczne i ostrzegawcze w języku polskim, rosyjskim i angielskim, które od 14 grudnia 1946 roku były nadawane codziennie przez radiostację przy Dowództwie Marynarki Wojennej<sup>27</sup>.

Marynarka Wojenna poza likwidacją zagrożenia minowego wniosła liczący się wkład do rozwoju wielu gałęzi gospodarki Gdyni, który był dostroczalny niemal na każdym kroku. W pierwszym okresie po zakończeniu wojny marynarze uczestniczyli w usuwaniu skutków niedawnych walk. Porządkowali i uruchamiali różne obiekty przemysłowe i portowe. Wiele wysiłku włożono zwłaszcza w odbudowę i uruchamianie zakładów elektrycznych oraz naprawę napowietrznej sieci elektrycznej. I tak marynarze uruchomili elektrownie o mocy 500 kW na terenie portu wojennego, która zaopatrywała w energię elektryczną nie tylko obiekty wojskowe, ale i dzielnice mieszkaniowe Oksywia<sup>28</sup>. Natomiast uruchomiona elektrownia parowa na Ołowiance o mocy 1000 kW zasilala w prąd poza Gdańskiem również i Gdynię<sup>29</sup>.

Marynarze pomagali także w uruchomieniu gazowni i wodociągów miejskich oraz naprawie centralnego ogrzewania na terenie Oksywia i częściowo Gdyni. Pracami tymi kierował kmdr inż. Konstanty Siemaszko przy współudziale kpt. mar. Mariana Iwankiewicza i por. mar. Henryka Siemnickiego<sup>30</sup>.

Marynarka Wojenna oddała leż nieocenione usługi w uruchamianiu i rozbudowie łączności przewodowej na terenie Gdyni. Łącznościowcy w marynarskich mundurach, mimo braku dokumentacji odnaleźli i naprawili wiele linii telefonicznych, które wykorzystywane były później zarówno

---

<sup>26</sup> Z. Waśko, dz. cyt., s. 141–142.

<sup>27</sup> Komunikaty te były nadawane codziennie o godz. 14.00 czasu środkowoeuropejskiego na fali o długości 54 m.

<sup>28</sup> CAW, akta I SMBZ.I. 309/61, s. 75 i 100.

<sup>29</sup> Tamże, s. 75n.

<sup>30</sup> CAW, akta SGMW, t. 465/21, s. 6.

przez wojsko, jak i abonentów cywilnych. W pracach tych na przełomie lat 1945–1946 wyróżniła się grupa łącznościowców pod dowództwem bsmt. Alfonsa Góreckiego. Ich dziełem było uruchomienie łączności przewodowej w Gdyni.

W 1947 roku łącznościowcy Marynarki Wojennej ułożyli kabel podziemny na odcinku Redłowo – Grabówek – Chylonia oraz wykonali remont podmorskiego kabla między Gdynią a Helem. Natomiast w 1948 roku ich zasługą była naprawa sieci łączności w gdyńskim porcie handlowym, remont kabli w Orłowie i ułożenie kabli w kilku dzielnicach Gdyni<sup>31</sup>.

Istotny wkład w rozwój gospodarki morskiej Gdyni wniosła także Stocznia Głównego Portu Marynarki Wojennej na Oksywiu, która poza zaspokajaniem potrzeb organizującej się Marynarki Wojennej w zakresie bieżącej konserwacji i remontów jednostek pływających, podejmowała się jednocześnie wykonywania różnych prac zleconych przez instytucje i zakłady przemysłowe działające na terenie miasta. I tak zimą 1949 roku przeprowadzono w stoczni remont trzech gdyńskich kutrów rybackich, które uległy awarii podczas wychodzenia na połowy z pokrytego lodem basenu portowego<sup>32</sup>.

Działalność Marynarki Wojennej na rzecz rozwoju gospodarczego Gdyni nie zakończyła się z momentem odbudowy i uruchomienia jej poszczególnych dziedzin, ale była kontynuowana. Będąc określonym rodzajem sił zbrojnych, sama przechodziła wiele zmian i to zarówno ilościowych, jak i jakościowych. Stąd też jej udział w rozwijającej się gospodarce, a zwłaszcza morskiej stale się powiększał i nosił charakter coraz bardziej wyspecjalizowany. Ponadto czynnikiem aktywizującym udział marynarki w tej dziedzinie były przedsięwzięcia podejmowane z okazji różnych uroczystości, rocznic oraz innych akcji realizowanych na Wybrzeżu. Równoległe z działalnością na rzecz gospodarki marynarze rozwijali różnorodne formy współpracy ze społeczeństwem Gdyni.

Zapewniając bezpieczne warunki żeglugi, rybołówstwa i prowadzenia badań morskich, Marynarka Wojenna nadal systematycznie prowadziła walkę z zagrożeniem minowym w polskiej strefie odpowiedzialności. Wprawdzie w miarę upływu lat niebezpieczeństwo to znacznie się zmniejszyło, nie mogło być jednak lekceważone. Działalność ta stała się niezbędna wobec szybkiego rozwoju gospodarki morskiej. W dniach od 19 do 31 maja 1951 roku zespół pięciu trałowców wykonał trałowanie kontaktowe akwenu przybrzeżnego Sopot – Gdynia-Orłowo, przetrałowując łącznie powierzchnię 3,6 Mm<sup>2</sup>.<sup>33</sup> Natomiast w kompanii trałowej w 1952 roku przetrałowowało

<sup>31</sup> Z. Waśko, dz. cyt., s. 132–134.

<sup>32</sup> W. Radziszewski, dz. cyt., s. 118.

<sup>33</sup> F. Czerski, Z. Waśko, dz. cyt., s. 98.

dalszą część akwenu przybrzeżnego Sopot – Gdynia-Orłowo o powierzchni 0,77 Mm<sup>2</sup> i tor wodny Gdynia – Babie Doły o powierzchni 1,3 Mm<sup>2</sup>. Trałowanie niekontaktowe akwenu redy Gdynia-Orłowo o powierzchni 2,9 Mm<sup>2</sup> dokończono na początku grudnia 1953 roku<sup>34</sup>.

Rok 1956 był okresem zamykającym drugi etap zasadniczych prac trałowych w strefie odpowiedzialności Polski. W tym roku wytyczono nowe tory wodne Hel – Gdynia i Gdynia – Gdańsk, które wydatnie poprawiły bezpieczeństwo żeglugi, a ponadto spowodowały zaniechanie corocznych, kosztownych prac pogłębiarskich.

Swój wkład w rozwój gospodarki morskiej Gdyni wnieśli również plectwonurkowie-minerzy Marynarki Wojennej, którzy wykonywali szereg specjalistycznych prac. Szczególnie trudną akcją było unieszkodliwienie niewypału bomby lotniczej o wadze 500 kg, zrzuconej przez Brytyjczyków w latach II wojny światowej, a odkopanej podczas prac ziemnych na terenie budowy drugiego suchego doku w Stoczni Gdyńskiej. Grupą tą kierował st. bsm. Henryk Malinowski.

W dalszym ciągu udzielali pomocy społeczeństwu i gospodarce Gdyni saperzy, chemicy i inni specjaliści Marynarki Wojennej. Między innymi grupa marynarzy-saperów w sierpniu 1951 roku skontrolowała i oczyściła z niewypałów teren przylegający do Szkoły Podstawowej w Gdyni-Chyloni<sup>35</sup>.

Rozwój gospodarki morskiej w latach 70. spowodował także zwiększenie zapotrzebowania na wykonywanie specjalistycznych prac minerskich. I tak w lutym 1974 roku w pracach przygotowawczych związanych z rozbudową Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni, marynarskie grupy saperkie usunęły przy pomocy ładunków wybuchowych znajdujące się na tym terenie resztki poniemieckich umocnień z okresu II wojny światowej<sup>36</sup>. Natomiast tylko w 1977 roku saperzy na prośbę dyrekcji gdyńskiej Stoczni Remontowej „Nauta” zlikwidowali znajdujący się na terenie tejże stoczni potężny żelbetonowy bunkier. Usunięcie bunkra pozwoliło urządzić obszerny plac składowy, tak bardzo potrzebny tej stoczni, wciśniętej między nabrzeża portowe a linie komunikacyjne<sup>37</sup>. Następnie w październiku tegoż roku wykonano prace saperkie na rzecz bazy gdyńskiego „Dalmoru”, gdyż tylko za pomocą ładunków wybuchowych można było rozkruszyć betonowe konstrukcje starych magazynów, przygotowując w ten sposób plac pod budowę chłodni. Wartość wykonanych prac, które wykonała grupa saperów

<sup>34</sup> S. Szajna, *Rozminowanie Morza Bałtyckiego w strefie odpowiedzialności Polski w latach 1946–1956*, „Biuletyn Historyczny” WH ZPMW, Gdynia 1975, nr 6, s. 94–95.

<sup>35</sup> AMW, akta SHMW, t. 714/4, s. 3.

<sup>36</sup> „Przegląd Morski” 1974, nr 3, s. 80.

<sup>37</sup> „Przegląd Morski” 1977, nr 7–8, s. 110.

pod dowództwem kmdra ppor. Eugeniusza Wiśniewskiego, oszacowana została na około 200 tys. ówczesnych złotych<sup>38</sup>. Inną akcją wykonaną przez tę samą grupę saperów zimą 1978 roku było rozbicie ruiny budynku w pobliżu budowanego Teatru Muzycznego w Gdyni. Rozebranie go metodami tradycyjnymi byłoby bardzo kosztowne, a ponadto angażowałoby znaczne siły budowlanych. Marynarze-saperzy tak posłużyli się dynamitem, że nie uszkodzili gmachu nowego teatru i pobliskich domów<sup>39</sup>.

Wysokimi umiejętnościami specjalistycznymi wykazali się również chemicy Marynarki Wojennej, którzy tylko w latach 1976–1977 sześciokrotnie udzielali pomocy przedsiębiorstwom rybackim w zakresie odkażania kutrów, nadbrzeży portowych i hal produkcyjnych skażonych iperytem wyłowionym na łowiskach morskich oraz dwa razy przeprowadzali odkażanie statków handlowych skażonych substancjami toksycznymi. Szczególnie trudną akcją było usunięcie z ładowni semikontenerowca PLO „Stefan Paziński” silnie trujących i żrących substancji, jakie wyciekły podczas rejsu do Stanów Zjednoczonych z uszkodzonych kontenerów. Specjaliści amerykańscy zażądali za wykonanie tej usługi wysokiej sumy wynoszącej 100 tys. dolarów, a rodzimy „Port Service” nie był przygotowany do wykonania tego rodzaju zadań w krótkim terminie. W związku z tym dyrekcja PLO zwróciła się o pomoc do Dowództwa Marynarki Wojennej.

W dniu 12 stycznia 1976 roku na statku zacumowanym w porcie gdyńskim zjawili się marynarze-chemicy, którzy pobrali próbki trującej substancji i wykonali niezbędne analizy. Następnie przystąpiła do pracy wydzielona 24-osobowa grupa chemików pod dowództwem ppor. mar. inż. Leszka Szweddy. Całością akcji kierował kmdr por. dypl. Jerzy Palusiak. Już 14 stycznia m/s „Stefan Paziński” był całkowicie gotów do wyjścia na morze<sup>40</sup>.

Niezwykle ważną rolę w ratowaniu mienia i życia ludzkiego odegrały jednostki ratownicze i specjalne Marynarki Wojennej. Działalność ta zdobyła uznanie w oczach społeczeństwa Wybrzeża i pracowników morza. Wysoka sprawność organizacyjna i duża skuteczność działania ratownictwa marynarki przyczyniła się do bezpieczeństwa żeglugi w rejonie naszego wybrzeża.

Okręty ratownicze i specjalne Marynarki Wojennej wykonywały również szereg innych usług na rzecz gospodarki morskiej. Często na zlecenie Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego przeholowały zbudowane kadłuby między stoczniami, uczestniczyły w próbach nowo zbudowanych statków i wykonywały różne prace na rzecz portów oraz floty handlowej. Ponadto brały udział w różnych akcjach na morzu, między innymi zabezpieczały maratony

<sup>38</sup> „Przegląd Morski” 1977, nr 11, s. 81.

<sup>39</sup> „Bandera” nr 11 z 12.03.1978.

<sup>40</sup> „Przegląd Morski” 1976, nr 2, s. 72.

plywackie na Zatoce Gdańskiej, regaty czy „Operację Żagiel –1974”, której zakończenie miało miejsce w Gdyni.

Ważne prace na rzecz gospodarki morskiej Gdyni wykonywały załogi pomocniczych jednostek pływających Marynarki Wojennej. Najbardziej typową pracą wykonywaną przez zbiornikowce Marynarki Wojennej było tankowanie paliwem i wodą słodką statków polskich armatorów, a także nowo zbudowanych, będących na próbach stoczniowych. Podkreślenia wymaga fakt, że Zarząd Portu Handlowego w Gdyni nie posiadał w swym taborze jednostek do tankowania wody słodkiej.

Marynarka Wojenna miała również znaczny wkład w procesie miastotwórczym Gdyni. Po okresie rozminowania miasta, portu i obiektów przemysłowych, marynarka aktywnie włączyła się do rozbudowy i upiększania Gdyni. Uporządkowano i zagospodarowano teren forum morskiego, nadbrzeże przylegające do Targów Rybnych, odcinek bulwaru morskiego przy plaży. Zbudowano nowoczesny Ośrodek Szkolenia Żeglarskiego Marynarki Wojennej, urządzono skansen muzeum broni morskiej i uzbrojenia, udostępniono okręt muzeum ORP „Burza”, a następnie ORP „Błyskawica” do zwiedzania przez społeczeństwo Gdyni i turystów z głębi kraju. Ponadto wiele pracy włożyli marynarze w budowę nowych arterii miejskich, a zwłaszcza ul. Czerwonych Kosynierów (obecnie Morska) oraz dróg i urządzeń komunalnych na terenie osiedli mieszkaniowych<sup>41</sup>.

O skali prac podjętych i zrealizowanych przez marynarzy jednostek garnizonu Gdynia na rzecz miasta może świadczyć sprawozdanie z wykonanych prac w 1966 roku. W roku tym marynarze uczestniczyli w budowie drogi z Witomina do Chwarzna, sadzeniu drzewek w lesie witomińskim, likwidacji stonki ziemniaczanej na Górnym Oksywiu, odśnieżaniu torów kolejowych i dróg publicznych, urządzaniu ogródka jordanowskiego w osiedlu przy ul. Bosmańskiej na Oksywiu oraz wykonywali różne prace na rzecz szkół. Ogólna wartość wymienionych prac wynosiła 261 347 złotych<sup>42</sup>.

Szczególnie wartościowy był udział specjalistów Marynarki Wojennej i Stoczni Marynarki Wojennej w wykonaniu oraz zainstalowaniu w 1972 roku na dachu wieżowca w Gdyni 20-metrowego masztu stalowego, który umożliwił odbiór drugiego programu TVP przez mieszkańców Trójmiasta. W pracach związanych z bezpośrednią instalacją masztu dużej pomocy udzielili piloci lotnictwa morskiego<sup>43</sup>.

W okresach spiętrzenia prac w gospodarce morskiej Gdyni, marynarka udzielała pomocy. Tak było między innymi w akcjach „Przeładunek”

<sup>41</sup> A. Andryjaszew, *Historia i współczesność Gdyni*, Materiał lektorski nr 5/76, Gdynia 1976, s. 13.

<sup>42</sup> AMW, akta ZPMW, sygn. 3380/70/72, s. 4.

<sup>43</sup> F. Czernski, Z. Waško, dz. cyt. s. 130.

i „Transport”, przeprowadzonych w końcu 1973 roku. W ramach pierwszej akcji 180 marynarzy przepracowało łącznie 3425 roboczodni przy rozładunku statków w porcie gdyńskim, co przyniosło gospodarce morskiej 646 876 zł oszczędności. W drugiej zaś akcji również 180 marynarzy przepracowało 2970 roboczodni przy rozwożeniu samochodami wojskowymi ponad 1050 ton masy towarowej w głąb kraju, na łącznych trasach ponad 90 tys. km, co dało państwu oszczędności rzędu 899 668 zł<sup>44</sup>.

Nie było zatem dziedziny życia gospodarczego Gdyni, w której by nie uczestniczyła Marynarka Wojenna. W tym miejscu nie sposób jest pominąć jej placówek naukowo-badawczych, które poza sferą związaną z obronnością kraju, podejmowały szereg problemów interesujących poszczególne resorty gospodarcze, instytucje, zakłady przemysłowe i to nie tylko usytuowane w mieście, ale również na całym Wybrzeżu oraz w innych regionach kraju.

Spśród kilku placówek naukowo-badawczych marynarki wiodącą rolę odgrywała Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte (od 1987 roku Akademia Marynarki Wojennej), która skupiła prawie cały potencjał w tym względzie, dając liczący się wkład w ogólny rozwój myśli naukowo-technicznej w kraju. Uczelnia zasadniczą działalność naukowo-badawczą ukierunkowała na takie działy: nawigacja morska, bezpieczeństwo żeglugi, hydrografia, budownictwo okrętowe, eksploatacja urządzeń morskich, elektronika i automatyka urządzeń okrętowych<sup>45</sup>. Nawiązano bezpośrednie kontakty w zakresie gospodarki morskiej z następującymi instytucjami i zakładami przemysłowymi zlokalizowanymi w Gdyni: Wyższa Szkoła Morska, Urząd Morski, Stocznia im. Komuny Paryskiej, Stocznia Remontowa „Nauta” i inne. Na uwagę zasługuje także działalność naukowo-badawcza Instytutu Medycyny Morskiej WAM w Gdyni, Obejmuje ona całość zagadnień dotyczących zdrowia ludzi morza. Ważne nie tylko dla Marynarki Wojennej, lecz również gospodarki morskiej były prace z zakresu medycyny podwodnej i hiperbarycznej. Badania nad zabezpieczeniem medycznym nurków saturowanych, ustaleniem parametrów środowiskowych długotrwałych pobytów człowieka w hiperbarycznych układach ekologicznych oraz opracowania w zakresie nowych kierunków leczenia chorób nurkowych stanowiły pionierską działalność w tym zakresie w Polsce<sup>46</sup>. Poważny dorobek naukowy posiadał instytut również w zakresie badań nad ekologią

---

<sup>44</sup> Z. Waśko, *Wkład Marynarki Wojennej w rozwój gospodarki narodowej w okresie 30-lecia Polski Ludowej*, „Przegląd Morski” 1974, nr 7–8, s. 17.

<sup>45</sup> AMW, akta WSMW, t. 1961/59, s. 408, 415.

<sup>46</sup> K. Dęga, *XXX lat medycyny morskiej w służbie Marynarki Wojennej*, „Przegląd Morski” 1982, nr 7–8, s. 89.

morza, epidemiologią środowiska okrętowego, inwazją pasożytniczą wśród załóg okrętowych. Wymienić należy takie kompleksowe badania nad zanieczyszczeniem basenów portowych w miejscach bazowania jednostek Marynarki Wojennej oraz okresowo basenów gdyńskiego portu handlowego<sup>47</sup>.

Udział Marynarki Wojennej w rozwoju gospodarki morskiej Gdyni to także przygotowanie przez nią, począwszy od 1945 roku dobrze wyszkolonych pod względem fachowym pracowników dla poszczególnych gałęzi tej gospodarki, a przede wszystkim motorzystów, elektryków, sterników, radiotelegrafistów oraz kucharzy. Poza kierowaniem rezerwistów do pracy w zakładach gospodarki morskiej, marynarka zajmowała się również szkoleniem dla nich specjalistów. Nastąpiło to zwłaszcza po wprowadzeniu na wyposażenie jednostek floty handlowej i rybackiej nowoczesnych urządzeń technicznych, które wcześniej już zostały wdrożone w Marynarce Wojennej. Między innymi w 1968 roku na prośbę Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, aby przeszkolić kadry dalekomorskie w zakresie obsługi urządzeń hydroakustycznych służących do wykrywania ławic ryb, zorganizowano odpowiedni kurs przy WSMW, na który uczęszczało 40 osób<sup>48</sup>.

Od końca lat siedemdziesiątych w związku z narastającymi trudnościami gospodarczymi zmalało zatrudnienie rezerwistów floty w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej.

Swoją obecność w życiu gospodarczym Gdyni zaznaczyła również Stocznia Marynarki Wojennej. Już w latach pięćdziesiątych przeprowadzano remonty kutrów rybackich przedsiębiorstw połowowych „Arki” i „Dalmoru”, a dla Gdyńskiej Stoczni Remontowej w ramach kooperacji wykonywano remonty maszyn i mechanizmów na kutrach rybackich. Natomiast w 1958 roku zbudowano w stoczni jednostkę typu „Ela” dla Gdyńskiego Urzędu Morskiego, a w latach 1968–1972 motorówki typu MIK-150. Dużym osiągnięciem stoczni była przebudowa trawlera rybackiego na statek instrumentalny o nazwie „Horyzont” dla WSM w Gdyni. Inną specjalnością Stoczni Marynarki Wojennej były odlewy. Stoczniowa odlewnia wyspecjalizowała się w produkcji śrub okrętowych, obudów pomp próżniowych, korpusów maszyn i urządzeń oraz wsporników sterów. Stałymi odbiorcami odlewów były gdyńskie stocznie.

Poza odlewami dla potrzeb przemysłu okrętowego wykonywano w Stoczni Marynarki Wojennej różne tablice pamiątkowe i pomniki. Jednym z nich jest pomnik na bulwarze gdyńskim „Złote karpie”. Natomiast dla Teatru Muzycznego w Gdyni wyprodukowano konstrukcję obrotnicy sceny oraz różnego rodzaju elementy wyposażenia. Wcześniej podczas prac

---

<sup>47</sup> H. Czajkowska, *Z myślą zdrowiu marynarzy*, „Bandera” nr 51–52 z 18–25.12.1977 r, s. 15.

<sup>48</sup> AMW, akta ZPMW, sygn. 3380/70/97, s. 177–178.

adaptacyjnych budynków Szpitala Morskiego w Redłowie wykonano instalacje tlenowo-wentylacyjną, sanitarną oraz zaplecza kuchenne i socjalne<sup>49</sup>.

W latach obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego (1957–1966) Marynarka Wojenna uczestniczyła między innymi w akcji budowy szkół. Główną marynarską inwestycją była budowa szkoły ogólnokształcącej z internatem w Gdyni. W dniu 27 października 1963 roku uroczystie przekazano ten obiekt Miejskiej Radzie Narodowej w Gdyni. Szkoła otrzymała nazwę III Liceum Ogólnokształcące im. Marynarki Wojennej. Kompleks szkolny o kubaturze 31 445 m<sup>3</sup> składał się z budynku szkolnego z 27 izbami lekcyjnymi, budynku internatu łącznie z zapleczem kuchennym na 200 miejsc i budynku mieszkalnego z 4 mieszkaniami<sup>50</sup>.

Realizacja tej i innych inwestycji pochłaniała znaczne środki finansowe. Jednak niezależnie od świadczeń finansowych kadra i marynarze wykonywali społecznie różne prace na rzecz budowanych i remontowanych szkół. Były to głównie liczne prace ziemne, budowa boisk obiektów sportowych, zielenców, place zabaw, gabinety przedmiotowe oraz naprawy pomocy szkolnych. Kadra i marynarze z pododdziału transportowego Komendy Portu Wojennego w Gdyni zbudowali między innymi dla młodzieży Technikum Chłodniczego w Gdyni boisko sportowe, a dla III LO im. Marynarki Wojennej – gabinet motoryzacyjny.

Duża aktywność Marynarki Wojennej na rzecz rozwoju gospodarczego Gdyni uległa zahamowaniu na początku lat osiemdziesiątych. Związane to było z sytuacją społeczno-polityczną i ekonomiczną kraju oraz rygorami wynikającymi z wprowadzenia stanu wojennego w grudniu 1981 roku. Pomimo dużego zaangażowania jednostek Marynarki Wojennej w realizację zadań ochronno-patrolowych, starano się nadal pomagać, zwłaszcza zakładom gospodarki morskiej, w realizacji skomplikowanych zadań. I tak od 12 sierpnia 1982 roku nurkowie marynarki pomagali w pracach przy przedłużaniu nadbrzeża w Bazie Kontenerowej w Gdyni<sup>51</sup>. Po zawieszeniu stanu wojennego Marynarka Wojenna ponownie silnie zaznaczyła swoją obecność w życiu gospodarczym miasta.

Cała dotychczasowa historia miasta i portu gdyńskiego dowodzi, że więzi łączące Gdynię z Marynarką Wojenną były zawsze silne i żywe. Marynarka Wojenna, działając na rzecz rozwoju gospodarczego miasta i jego społeczeństwa, tworząc nowe wartości materialne i intelektualne, wniosła istotny wkład w rozwój gospodarczy nie tylko Gdyni, ale i całego nadmorskiego regionu.

---

<sup>49</sup> M. Kluczyński, *U „Dąbrowszczaków”*, „Bandera” nr 26 z 28.06.1987, s. 14–17.

<sup>50</sup> AMW, akta ZPMW, t. 3140/22, s. 179.

<sup>51</sup> „Bandera” nr 37 z 12.09.1982.