

Andrzej Kotecki

Muzeum Niepodległości w Warszawie

Pod „kresową” banderą. Pierwszy „francuz” w Gdyni – s/s „Wilno”

Słowa kluczowe

Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, polska gospodarka morską, historia, Gdynia, s/s „Wilno”, „Wilno” (Paramonin), s/s „Wieluń”, Polska Marynarka Handlowa, II wojna światowa

Streszczenie

Tworzenie floty handlowej po roku 1920 wiązało się z różnymi inicjatywami gospodarczymi, jak choćby zakup przez inż. Antoniego Dunin-Ślepścia trzech rosyjskich statków, z których jednemu nadano nazwę „Wilno”. Ich portem macierzystym, ze względu na miejsce rejestracji, był Gdańsk. Statki te pod polską banderą pływały w latach 1922–1925. W 1926 r., w oparciu o kapitał państwowy, zostało utworzone Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”. Dokonało ono zakupu we Francji pięciu masowców – „Kraków”, „Toruń”, „Poznań” i „Katowice”. Piąty z nich otrzymał nazwę „Wilno”. Był to pierwszy statek, który 4 stycznia 1927 r. wszedł do znajdującego się w budowie portu gdyńskiego. W dniu Święta Trzech Króli – 6 stycznia 1927 – odbyła się uroczystość podniesienia bandery, z udziałem delegacji państwowej z min. Eugeniuszem Kwiatkowskim na czele. Już następnego dnia rozpoczęła się regularna służba statku na morzu. Najczęstszym ładunkiem były towary masowe, przewożone między portami bałtyckimi, a także do portów Wielkiej Brytanii. W czasie II wojny światowej statek brał udział w transportach z zaopatrzeniem dla Wysp Brytyjskich. W czerwcu – sierpniu 1944 uczestniczył w operacji normandzkiej, przewożąc materiały wojskowe. W 1945 r. uległ awarii i został skierowany na remont. Po jego zakończeniu, w styczniu 1946 r. powrócił do Gdyni. W 1949 została zmieniona nazwa na s/s „Wieluń”. W związku z reorganizacją przedsiębiorstw żeglugowych trafił do Polskiej

Żegluga Morskiej. Odtąd, przez kolejne dziewięć lat, jego portem macierzystym był Szczecin. Jesienią 1958 r. został skreślony z listy statków i pocięty na przysłowiowe „żyletki”.

Tworzenie po 1920 roku polskiej gospodarki morskiej, w oparciu o budowany port i miasto Gdynia, obejmowało również zakładanie firm żeglugowych. To z kolei powodowało, że na potrzeby spółek armatorskich dokonywano zakupów zarówno statków używanych, jak też zamawiano, a raczej kupowano, jednostki jeszcze w trakcie ich budowy. Otrzymywały one różne nazwy, które najczęściej nawiązywały do nazw miejscowości, rzek lub jezior. Taką jednostką był parowiec s/s „Wilno”.

Nie był to jednak jedyny statek o tej nazwie. Pierwszym był zakupiony w roku 1922 przez inż. Antoniego Dunin-Ślepścia¹. Zgodnie z zapisami w Lloyd Register of Book, do I wojny światowej właścicielem statku o nazwie „Societe” była firma Societe de Commerce & Commision z Rostowa nad Donem². Była ona powiązana z największym armatorem w Rostowie – Synowie E.T. Paramonowa. Od tego nazwiska statki te, w tym również „Wilno”, były nazywane „Paramoninami”. Specyfiką jego żegluga był transport rzeczno-morski po Donie, limanie Dniepru, Morzu Azowskim i Morzu Czarnym. Głównym ładunkiem było zboże. Płaskodenna konstrukcja kadłuba umożliwiała załadunek w naturalnych warunkach, czyli w przystaniach pozbawionych urządzeń portowych do za- i wyładunku towarów.

Po wybuchu I wojny światowej statek został zmobilizowany i wcielony do Rosyjskiej Floty Czarnomorskiej. Po niezbędnej adaptacji stał się poławiaczem min (trałowcem) o numerze burtowym

¹ S/s „Wilno” – eks-„Societe” został zbudowany w Hawaldtswerke w Kilonii w 1910 r. Długość statku – 57,3 m, szerokość – 9,5 m. Napęd – 2 trójprężne, 3-cylindrowe maszyny o mocy 400 KM, co umożliwiała osiąganie prędkości 8 węzłów (ok. 20 km/h). Nośność statku wynosiła 578 BRT. Był to typ płaskodennej szalandy parowej o zanurzeniu na dziobie 1 m. J. Miciński, *Księga statków polskich 1918–1945*, t. 1, Gdańsk 1996, s. 33.

² Lloyds Register of Shipping – brytyjskie towarzystwo klasyfikacyjne z siedzibą w Londynie, najstarsze (założone w XVII w.) i jedno z trzech największych na świecie. Od roku 1696 publikuje „Lloyds List” – wykazy statków. W roku 1932 w Polsce utworzono Polski Rejestr Statków (PRS), który ściśle współpracował z towarzystwem brytyjskim.

„T-232”, a później „T-332”. Po zakończeniu wojny statek został zdemobilizowany i wraz z dwoma innymi zakupiony przez wspomnianego powyżej inż. Antoniego Dunin-Ślepścia, który był mieszkańcem Warszawy lub... Gałacza³. Wówczas statek otrzymał nową nazwę – „Wilno”, z portem macierzystym w Gdańsku, został bowiem zarejestrowany w Wydziale Rejestrowym Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku. Informację o planowanym przybyciu, jego i dwóch pozostałych do Gdańska zamieścił wówczas „Żeglarz Polski” w numerze 12: „Statki znajdujące się w Grecji skąd niebawem zostaną przeprowadzone do Gdańska. Szczęść Boże!”⁴

Jednak żaden z nich nigdy nie dotarł na Bałtyk. I chyba raczej nie mogły z racji swej płaskodennej konstrukcji. Jak się wydaje, inż. Antoni Dunin-Ślepść był jedynie figurantem. Faktycznym właścicielem statków była nadal rodzina Paramonowych. Były one w dalszym ciągu eksploatowane w rejonie Morza Czarnego i Śródziemnego. Pracowały na nich również załogi rosyjskie. Wiązał się z tym problem, który niewątpliwie rzutował na ich dalsze losy.

W 1925 roku wygasły postanowienia ustawy sprzed pięciu lat, dopuszczającej pracę obcych marynarzy na statkach pływających pod polską banderą. Kwestię tę poruszył w liście, a w zasadzie rzec by można w donosie, do Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie kpt. mar. handl. Władysław Suski, który pływał po dolnym Dunaju na statkach rumuńskich:

Niniejszym mam zaszczyt najuprzejmiej przypomnieć, iż dnia 28-go maja r. b. [1925 – A.K.] upływa termin wyjątkowego uchylenia się od ustawy o polskich statkach handlowych (...) dotyczącej utrzymywania załogi polskiej oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku języka polskiego. Komunikując o powyższym, mam na myśli następujące statki, które posiadają całkowitą załogę rosyjską, lecz pływające pod banderą polską i korzystające z dobrodziejstw i przywilejów takowej, a mianowicie „Ville de Toulon”, „Wilno” i „Ville de Nice”, należące do Paramonina, a które są wniesione do rejestru statków portu gdańskiego i wszystkie papiery okrętowe są wydane przez

³ Oprócz „Societe” przemianowanego na „Wilno”, zakupił „Ville de Nice” i „Ville de Tulon”, którym pozostawiono te nazwy.

⁴ „Żeglarz Polski” – miesięcznik poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej – pierwszy taki periodyk w języku polskim ukazujący się w latach 1922–1932 w Gdańsku jako dodatek do „Kurierza Gdańskiego”.

Główny Urząd Rejestracyjny w Gdańsku na imię inżyniera Dunin-Ślepścia, mieszkającego w Warszawie. Moim zdaniem o powyższym winne być powiadomione konsulaty polskie w Gdańsku, Konstantynopolu, Atenach i inne mające siedzibę w miastach portowych⁵.

Autor nie doczekał się odpowiedzi na powyższy list, dlatego też na łamach „Żeglarza Polskiego” opublikował go, opatrując dodatkowym komentarzem: „(...) wspomniane statki kursują sobie po dziś dzień z załogą całkowicie rosyjską, lecz pod banderą polską, a polscy marynarze, których jest przeszło kilkaset, siedzą bez posady, na ładzie, lub pracują po różnych biurach”⁶.

Jednak reakcja urzędowa nastąpiła. Już w listopadzie 1925 roku Wydział Rejestracyjny Urzędu Marynarki Handlowej skreślił parowiec „Wilno” ze swojej ewidencji. Wówczas też prawdopodobnie statek został sprzedany. Dowodzić tego mogą zapisy w rejestrze Lloyd’*sa*, zawierające zapis „Carrying Petroleum in Bulk”. Jak wynika z niego, musiał zostać przebudowany na tankowiec i pod nazwą „Petrolina” pływał do roku 1936 pod banderą Persji (Iran). Następnym armatorem była grecka firma z Pireusu. Wówczas to otrzymał on nazwę „Theodol 2”. W rejestrach Lloyd’*sa* statek jest wymieniany jeszcze w latach 1945/1946.

Historię drugiego frachtowca noszącego nazwę „Wilno”, należy rozpocząć od zaprezentowania jego armatora. W odniesieniu do przełomowego roku 1926, można sparafrazować dwa pierwsze wersy, autorstwa Adama Mickiewicza, rozpoczynające Księgę XII *Pana Tadeusza*:

O roku ów! Kto ciebie widział w naszym kraju!
Ciebie lud zowie dotąd rokiem urodzaju (...)⁷

Wówczas powstało pierwsze przedsiębiorstwo żeglugowe – armatorskie – z prawdziwego zdarzenia – Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, które po sześciu latach zostało przekształcone w spółkę ak-

⁵ J. Miciński, op. cit., s. 31–32.

⁶ Ibidem, s. 32.

⁷ A. Mickiewicz, *Pan Tadeusz, czyli ostatni zajazd na Litwie*, Księga XII, *Rok 1812*, <https://wolnelektury.pl/katalog/lektura/pan-tadeusz.html> [dostęp: 16.06.2021].

cyjną. To był zasiew. A o urodzajnym plonie – rezultacie tych działań, czytelnik przekona się po lekturze poniższego artykułu. Atutem tej inicjatywy gospodarczej było oparcie przedsiębiorstwa na kapitale państwowym. Solidne podstawy ekonomiczne umożliwiły już na wstępie dokonanie zakupu we Francji pięciu masowców. Dlatego też do wszystkich przylgnęło określenie „francuzy”⁸.

Pierwszym statkiem, który przybył do Gdyni był właśnie parowiec s/s „Wilno”⁹. Dotarł on wprost ze stoczni i z niepełną jeszcze załogą, a także pod balastem, czyli bez ładunku, w dniu 4 stycznia 1927 roku rzucił cumy w porcie macierzystym. Z uwagi na wagę tego wydarzenia warto podać skład pierwszej załogi. Kapitanem w tym rejsie był pochodzący z Wileńszczyzny kpt. ż.w. Mamert Stankiewicz o przydomku „Znaczy kapitan”, którego postać barwnie opisał Karol Olgierd Borchardt w swojej książce pod takim właśnie tytułem. Pozostali członkowie załogi to:

starszy oficer – kmdr Włodzimierz Steyer – urlopowany na jeden rok z Marynarki Wojennej

II oficer – Stefan Ciundziewicki

II oficer – Jan Ćwikliński

starszy mechanik – Józef Gaworowski

II mechanik – Jan Miękus

III mechanik – Władysław Milewski

bosman – Paweł Lewiński

kucharz – Sagan

steward – Topolski

marynarze – Hohn, Czapa, Konkel

palacze – Preuss, Hajdas, Jałowski

Nabrzeże, do którego dobił statek nie było jeszcze ukończone. Przybyciu pierwszego polskiego statku towarzyszył podniosły nastrój i ogromne wzruszenie, trudno się zatem dziwić, że wydarzenie

⁸ J. Piwowski, *Flota spod biało-czerwonej*, Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia”, Warszawa 1989, s. 17.

⁹ Zbudowany w stoczni Chantiers Navals Francis, Blainville koło Caen. Długość 84,6 m, szer. 12,1 m, zanurzenie 5,4 m. Nośność 2850 DWT. Napęd – 1 maszyna parowa, trzycylindrowa, potrójnego sprzężania o mocy 1200 KM napędzająca 1 śrubę. Prędkość 9 węzłów (ok. 20 km/h). Załoga liczyła 26 ludzi. Był to pierwszy polski statek, który wszedł do Gdyni. Pierwszym zagranicznym był francuski parowiec „Kentucky”. J. Miciński, op. cit., s. 183.

to zostało tak skrupulatnie opisane. Jednym z tych, który je zrelacjonował w swoich wspomnieniach był Julian Rummel:

To molo było jeszcze niewykończone, nabrzeża puste, choć doprowadzono już do nich wtedy tor kolejowy. Gdy statek przycumował, zebrała się przy nim grupa ludzi, przeważnie robotników i zaintonowała „Jeszcze Polska nie zginęła”. Niewiele rzeczy zrobiło na mnie takie głębokie wrażenie. Zdawało mi się, że ludzie czuli instynktownie, że z przyjściem tego skromnego statku rozpoczyna się nowa stronica w historii Polski¹⁰.

Uroczystości powitania zostały zaplanowane na dwa kolejne dni. 5 stycznia miały one charakter lokalny, a ich przebieg relacjonowała prasa krajowa:

O 9³⁰ zebrały się pod ratuszem towarzystwa miejscowe ze sztandarami i uformowano pochód, na którego czele szła orkiestra marynarki wojennej. Pochód udał się pod statek „Wilno”, celem powitania załogi okrętu. Wszystka publiczność biorąca udział w pochodzie udała się na statek, na którym odbyło się oficjalne przyjęcie go przez przedstawicieli władz i dyrektora „Żeglugi Polskiej”, pana inżyniera Rummla. W imieniu wojewody witał załogę pan starosta Ossowski, w imieniu miasta burmistrz Krauze. Po przemówieniach publiczność rozeszła się po statku, celem zwiedzenia go. Następnie znowu uformowano pochód i udano się do kościoła. Mszę dziękczynną odprawił ksiądz Jesionowski, przywitał również załogę od ołtarza. Mimo oczekiwań nie przyjechał ani pan wojewoda ani minister Kwiatkowski¹¹.

Piszący te słowa dziennikarz, nie orientował się chyba w programie dwudniowych uroczystości. Na kolejny dzień – 6 stycznia, w Święto Trzech Króli – przewidziano właśnie wizytę przedstawicieli władz państwowych z min. Kwiatkowskim na czele. Wiązała się ona z poświęceniem statku i uroczystym pierwszym podniesieniem bandery¹². Aby goście z Warszawy mogli dotrzeć pociągiem do

¹⁰ J. Miciński, op. cit., s. 181.

¹¹ Ibidem, s. 181.

¹² W historii każdej jednostki pływającej jest to historyczna data odnotowywana jako oficjalny początek pływania pod banderą danego państwa, w tym przypadku Polski. Na uroczystość przybyli z Warszawy: minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski, podsekretarz stanu tegoż – Doleżał, dyrektor Departamentu Organizacyjnego – Kożuchowski,

portu, na niewykończonym molu, przy którym cumował statek, na potrzeby tej uroczystości ułożono tory kolejowe. Na statku podniesiono galę banderową (jeszcze bez bandery państwowej). Na kominie brakowało również wymalowanego znaku armatorskiego „Żegluga Polskiej” – na czerwonym pasie biała litera „Ż”¹³. W godzinach porannych przybył pociąg z Warszawy, wiozący min. Eugeniusza Kwiatkowskiego wraz z osobami mu towarzyszącymi. Z uwagi na prowizoryczne ułożenie torów, wagony ze stacji Gdynia ostrożnie przetoczono na nabrzeże portowe. O godzinie 11³⁰ zebrani na pokładzie statku goście uczestniczyli w nabożeństwie odprawionym przy ołtarzu polowym przez księdza Ernesta Jesionowskiego – proboszcza nowo erygowanej parafii gdyńskiej¹⁴. Dokonał on wówczas poświęcenia statku oraz pięciu bander dla wszystkich zakupionych „francuzów”. Następnie przy dźwiękach hymnu państwowego, odegranego przez orkiestrę Marynarki Wojennej, po raz pierwszy została uroczyście wciągnięta polska bandera. Po tej części uroczystości,

szef sekretariatu ministra – Peche, dyrektor Departamentu Marynarki – inż. Łęgowski, radcowie ministerialni – Jackowski i Rostkowski, sekretarz osobisty ministra – Barański. Ponadto uczestniczyli: Komisarz Generalny RP w W. M. Gdańsku – Strasburger, wojewoda pomorski – Młodzianowski, prezes sejmowej komisji – poseł Załuska, starosta powiatu morskiego – gen. Zaruski, prezes Dyrekcji PKP w W. M. Gdańsku – Tarnowski, członkowie polskiej delegacji do Rady Portu Gdańsk – adm. Borowski, konsul Grabski i inż. Zarzycki, prezes Rady Administracyjnej „Żegluga Polskiej” – Cyryl Ratajski, reprezentujący również jako urzędujący prezydent miasto Poznań, delegacja Izby Handlowo-Przemysłowej z Grudziądza, byli ministrowie – Klarner i Olszewski, d-ca Floty – kmdr Unrug, szef sztabu Floty – kmdr Korytowski, generalny konsul Finlandii w Gdańsku – Noe. Za: *Archiwum morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego. W 90-lecie powrotu Polski nad Bałtyk*; wybór i oprac. M.M. Drozdowski, współpraca P. Dwojacki; Fundacja Gdyńska Inicjatywa Akademicka, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni, Gdynia 2009, s. 108–109.

¹³ Zgodnie z tradycją morską są dwa równoległe sposoby na oznaczanie własności armatorskiej statku. Pierwsza to kolory burt i nadbudówek. Drugi – na kominie malowano symbol armatora. Dla przykładu statki Polskich Linii Oceanicznych były malowane w jasne kolory – jasnoszare burty i białe nadbudówki. Na kominie znajdowała się pięciokątna tarcza herbowa o czerwonym tle z wymalowanym trójzębem Neptuna i wpisanymi literami PLO. Znak ten był kalką znaku armatorskiego przedwojennego armatora GAL – czyli Gdynia – Ameryka Line. W miejscu liter były wówczas litery GAL.

¹⁴ Do tej pory budowane miasto Gdynia podlegało parafii na Oksywiu.

goście zwiedzili statek, po czym dyrekcja „Żegluga Polskiej” podejmowała ich uroczystym śniadaniem. W jego trakcie wygłoszone zostały przemówienia. Jako pierwszy zabrał głos min. Eugeniusz Kwiatkowski, który rozpoczął je od następującego stwierdzenia: „Dzień dzisiejszy zмага się z wielką uroczystością nie tylko lokalną, uroczystością obchodzącą nie tylko Gdynię i polskie wybrzeże, uroczystość ta bowiem przejmować musi żywą radością wszystkie serca w całej Polsce, a dalej dzień dzisiejszy zbiega się z chwilą zamknięcia bilansu za rok ubiegły”¹⁵. W dalszej części swego wystąpienia wskazał na dwa najważniejsze aspekty tego wydarzenia – gospodarczy i patriotyczny:

Nie można zaprzeczyć, że 30-milionowy naród, rozporządzający tyłu surowcami, nie posiadając własnej floty, traci na rzecz obcych tyśiące, które powinien zachować dla siebie, toteż z tego względu należy zapoczątkowane dzieło doprowadzić do końca. Nie wolno ograniczać się tylko do wydobywania surowca, trzeba go umieć wywieźć i sprzedać, inaczej bowiem naród nie będzie w stanie się rozwijać.

Dalszym względem, który w decydujący sposób zaważy na szali i który zaciążyć musi na całym narodzie, jest silne przywiązanie tego ukochanego Pomorza do macierzy polskiej. Nie może pozostawać najmniejszej wątpliwości co do tego, że ziemia pomorska mogłaby kiedykolwiek i w jakichkolwiek okolicznościach przestać być ziemią polską¹⁶.

Wykorzystując słoneczną pogodę, która panowała tego dnia, goście wsiedli na pokład nowo zbudowanego holownika „Ursus” i odbyli rejs po budującym się porcie, a także udali się na redę, gdzie stał kolejny „francuz” przybyły z Cherbourga do Gdyni – s/s „Kato-wice”¹⁷. Po obiedzie, dla uczestników uroczystości przygotowanym w sali restauracji na dworcu gdyńskim, trasą przez Gdańsk goście udali się w drogę powrotną do Warszawy¹⁸.

Już następnego dnia, 7 stycznia 1927 roku, rozpoczęła się żmudna praca statku na morzu. Tego dnia przeszedł on do portu gdańskiego i po załadunku drewna udał się w swój pierwszy rejs komercyjny

¹⁵ *Archiwum...*, op. cit., s. 109.

¹⁶ *Ibidem*, s. 110.

¹⁷ Pod kapitanem ż.w. Tadeuszem Bramańskim.

¹⁸ Pełna relacja z tej uroczystości ukazała się na łamach „Monitora Polskiego” 1927, nr 4, s. 2–3 i została przytoczona w *Archiwum...*, op. cit., s. 108–112.

do Hull w Wielkiej Brytanii. Jak wykazały pierwsze rejsy eksploatacyjne, tak na „Wilnie”, jak i na pozostałych „francuzach” należało dokonać pewnych poprawek. Píše o tym Julian Rummel w swoich wspomnieniach:

Dokładnie obejrzałem statki. Okazało się, że były budowane dla innych warunków klimatycznych – bez uwzględniania mrozów, z którymi u nas trzeba się było liczyć w czasie surowej zimy. Niektóre pompy stały na pokładzie, więc zamarzały na mrozie. Ogrzewanie pomieszczeń oficerskich i załogowych było niedostateczne. Budki sterowe były odkryte, a więc oficer wachtowy i sternik musieliby stać na mrozie i wietrze, co niewątpliwie męczyłoby ich, a tym samym zmniejszało ich zdolność do obserwacji. Należało więc zająć się adaptacją statków do nowych warunków pracy. Przyszłość wykazała, przydatność tych prac. Nawet w czasie ostrej zimy 1929 nie było żadnych trudności z eksploatacją statków pod względem technicznym¹⁹.

Z uwagi na brak własnej stoczni niezbędne prace wykonywane były pomiędzy rejsami w Stoczni Gdańskiej.

Statek brał udział w tworzeniu historii. W lutym 1929 roku jego kapitanem został Leon Rusiecki. Był to pierwszy oficer, który uzyskał patent kapitański spośród pierwszego rocznika absolwentów tczewskiej Szkoły Morskiej. W liście do swego szkolnego kolegi Stanisława Kosko opisał warunki, jakie panowały na tym statku:

Może nie wiesz, że od 10 lutego jestem kapitanem s/s „Wilno”. Funkcja zaszczytna, ale nerwy naprężone. Przyjąłem ship bez bunkru, z przeciekami w bardzo niedogodnej pozycji lodowej. Otóż 19 lutego przy ostatniej tonie czarnego bunkru zaryzykowałem przedzierając się przez lody do stacji węglowej. Oj, co to zdrowia kosztowało – ale Bóg raczył mnie mieć w swojej opiece i 92 tony wprost cudem dostałem, zakotwiczyłem się znowu, prowiantu nabrałem no i pozwoliłem sobie na wybryk komendancki – szalupę spuścić jadąc na ląd, by w „Valencji” przetańczyć dziś to bardzo modne tango „Ich küsse Ihre Hand Madame”²⁰.

¹⁹ J. Miciński, op. cit., s. 182.

²⁰ „Całuję Twoją dłoń, madame”. Zmiana na stanowisku kapitana, o której tutaj mowa, nastąpiła na uwieczonym w lodach statku koło Holtenau – u wylotu Kanału Kilońskiego. Jest to dzielnica Kilonii. J. Miciński, op. cit., s. 189.

W kwietniu, a dokładnie 1 kwietnia 1930 roku, na pokładzie statku znów odbyła się szczególna uroczystość. Kapitanem był wówczas Karol Ryncki. W tym dniu mijało 50 lat jego pracy na morzu. Na pokładzie stawili się kapitanowie i oficerowie polskich statków. Przybył również dyrektor „Żegluga Polskiej” Julian Rummel. Ta „cicha i koleżeńska” uroczystość była również pożegnaniem tego zasłużonego, 70-letniego „wilka morskiego” z morzem – s/s „Wilno” było ostatnim statkiem, na którym pływał i którym dowodził.

Pierwsza połowa lat 30. XX wieku, to lata kryzysu. Statki „Żegluga Polskiej” zawiesiły swoją działalność i stanęły na przysłowiowym sznurku. Dopiero wiosną 1935 roku udało się przywrócić je do żegluga, jednak wymagało to porozumienia pracowników, czyli załóg statków z armatorem w sprawie obniżenia dotychczasowych poborów o prawie 11%. Dzięki takiej postawie statki ponownie mogły wyruszyć na morskie szlaki żeglugowe, a marynarze nie stracili swoich miejsc pracy. Armator wykonał jeszcze jedną zmianę w zakresie swojej dotychczasowej działalności, poszerzając ją o żeglugę trampową²¹. O tym trudnym okresie i pracy w warunkach oszczędzania na wszystkim mówi relacja z jednego z takich rejsów na „Wilnie”. Jej autorem jest M. Umiński, który był wówczas drugim oficerem (dowodził kpt. Bohdan Gawęcki). Rzecz dzieje się w pierwszej połowie 1937 roku w Cannes:

Po wyładunku węgla w tym małym, pełnym jachtów porcie, z zachowaniem wszelkich ostrożności, aby nie zakurzyć pięknej miejscowości Lazurowego Wybrzeża, otrzymałem specjalne polecenie od kapitana: zorganizować przeładunek 250 ton węgla bunkrowego z drugiej ładowni do bunkra w tylnej części drugiego luku²². Wzięliśmy bowiem ten dodatkowy bunkier na spód ładowni, odseparowując go troskliwie od właściwego ładunku, aby uniknąć bunkrowania za granicą. Od 6 rano cała załoga pokładowa, maszynowa i hotelowa, nie wyłączając kucharza, wzięła się za łopaty i dalej napełniać wielkie „kible” w ładowni. Była to sztuka dla windziarza, aby hiwować na pojedynczym

²¹ Żegluga trampowa – nieregularna – „Tramp shipping, balk shipping” – ładunki są przewożone na podstawie umów czarterowych i kontraktów przewozowych. Statki nie są związane z obsługą konkretnych portów, ale podążają za ładunkiem. W Polsce, po 1945 r. armatorem specjalizującym się w takich przewozach, była Polska Żegluga Morska w Szczecinie.

²² Węgiel bunkrowy – węgiel przeznaczony do napędu maszyny parowej statku, niewliczany do ładunku komercyjnego.

renerze w ten sposób, że kibel jak wahadło mógł wylądować na progu szersztoka graniczącego ładownię i bunkier²³. Tomasz Orzechowski, trzeci mechanik i ja łapaliśmy ten kibel stojąc na kilku krótkich deskach lukowych i wypróżnialiśmy go w przestrzeń bunkrową. Pogoda była dobra, zapal niesamowity i pracowaliśmy tak długo jak długo było można, do zmierzchu. Przerwa na posiłek (jakaś zupa z mięsem w jednym garnku) była krótka, bo chcieliśmy jak najwięcej przeładować tego dnia. Większość z nas, poza palaczami, ledwo mogła się ruszać następnego rana²⁴.

W dniu wybuchu wojny „francuzy” (jak również i inne polskie statki, o których będzie jeszcze mowa w kolejnych artykułach) rozpoczęły nowy rozdział swojej pracy na morzu. Jak już wkrótce miało się okazać, był to czas trudnej, niebezpiecznej, aczkolwiek bohater-skiej działalności transportowej²⁵. Ostatnim, który opuścił Gdynię był właśnie s/s „Wilno”. W jego ładowniach znajdował się węgiel przeznaczony dla szwedzkiego portu Sundsvall. Już na pełnym morzu kapitan Kazimierz Lipski otworzył kopertę z tajną instrukcją, która nakazywała skierowanie statku do Göteborga. Jak się okazało były już tam inne jednostki polskie²⁶. Z wszystkich, oprócz żaglomotorowca, sformowano konwój, który w eskorcie okrętów szwedzkich, idąc wodami terytorialnymi Szwecji, przeszedł do Norwegii i wodami terytorialnymi tego państwa do Bergen. Na pokłady polskich statków zaokrętowano również załogę i słuchaczy Szkoły Morskiej, którzy przybyli do Szwecji na „Darze Pomorza”²⁷. W ten sposób na

²³ Renner – stalowa lina zakończona hakami, na którym zawieszano się ładowane na statek towary. Szersztok – żelazne legary, które ukladano się w poprzek luku ładowni, na nich ukladano się pokrywy zamykające luk, całość pokrywa brezentem, dociska po bokach belkami i klinuje.

²⁴ J. Miciński, op. cit., s. 195.

²⁵ Jeden z „francuzów” – s/s „Toruń” został zatopiony na wejściu do portu gdyńskiego w celu zablokowania toru wodnego.

²⁶ S/s „Wilno” dołączył do cumujących tam statków: „Robur IV”, „Chorzów”, „Narocz”, „Kromań” oraz żaglomotorowca rybackiego „Marie Alice”.

²⁷ Żaglowiec szkolny „Dar Pomorza” wyszedł z Gdyni 18 sierpnia 1939 r. Na pokładzie znajdowało się 180 osób, w tym 31 członków załogi stałej, 112 uczniów PSM i 37 jungów (kandydatów do PSM). 24 sierpnia w drodze powrotnej z Lipawy do Gdyni, komendant fregaty otrzymał depezę: „Konstanty! [chodzi o komendanta Konstantego Kowalskiego– A.K.] Zawiań do najbliższego portu szwedzkiego. Czekaj na sygnał”. Żaglowiec przez całą wojnę pozostawał w Szwecji jako jednostka internowana

„Wilno” trafiło 36 osób. Przez kolejne dwa tygodnie statki przebywały w Norwegii, przygotowując się do „skoku” przez Morze Północne do Wielkiej Brytanii. 14 października, pod osłoną okrętów Royal Navy wyruszyły na zachód i po dwóch dniach spokojnej żeglugi dotarły na redę portu Methil w Szkocji. Relację z tego rejsu zawdzięczamy kpt. ż.w., który w tym rejsie pełnił obowiązki I oficera, Rościsławowi Chojnowskiemu:

Przejście z Göteborga przez Bergen na redę szkockiego porciku Methil było naszym pierwszym zetknięciem się z wojną. Był to również pierwszy konwój, choć daleki od późniejszych doskonałych organizacji, gdyż nie umieliśmy jeszcze trzymać porządku konwojowego, co wymagało nieustannej dobrej obserwacji i szybkiego manewrowania, brakowało umiejętności utrzymania łączności wzrokowej i słuchowej, no i także opanowania języka angielskiego. Wszystko to przyszło z czasem²⁸.

Przejście do Wielkiej Brytanii było początkiem służby transportowej na potrzeby wojny. Z jednej strony była to działalność o charakterze komercyjnym pod auspicjami dotychczasowego armatora „Żegluga Polskiej”, z drugiej wykonywanie zadań transportowych, mających na celu zaopatrzenie Wysp Brytyjskich w artykuły niezbędne do życia ich mieszkańców i przebywających tam emigrantów. Chodziło również o dostawy materiałów koniecznych do prowadzenia działań wojennych. W czerwcu 1940 roku statek dowodzony przez kpt. ż.w. Kazimierza Lipskiego przewiózł pszenicę z Francji do Londynu, a następnie pobrał ładunek smoły dla francuskiego portu Sete nad Morzem Śródziemnym. Statek dotarł do celu 3 czerwca, a jego rozładunek zakończono dopiero 17 czerwca. Wówczas sytuacja na froncie francusko-niemieckim zapowiadała kapitulację Francji, dlatego też niezwłocznie następnego dnia, czyli 18 czerwca statek opuścił port, zabierając na swój pokład polskich uchodźców i po czterech dniach żeglugi dotarł do Gibraltaru (22 czerwca). A był to dzień kapitulacji Francji. Wydarzenia te doskonale zrelacjonował kpt. ż.w. Bohdan Korodziejewski. W dniu 18 czerwca w Marsylii, gdzie ocze-

wraz z trzema okrętami podwodnymi OORP „Sęp”, „Rys” i „Żbik”. Na pokładzie pozostała jedynie siedmioosobowa załoga, która miała dbać o stan zachowania statku. Do kraju powrócił 24 października 1945 r.

²⁸ J. Miciński, op. cit., s. 197.

kiwał na transatlantyk „Pułaski”, wysłuchał przemówienia kapitulacyjnego marsz. Petaina. Zrozumiał, że możliwie najszybciej należy ewakuować się z Francji. Od polskiego maklera Mieczysława Cedro dowiedział się, że w Sete stoi jeszcze polski masowiec „Wilno”. Aby przebyć 180 km wynajął taksówkę i wraz z dwoma mechanikami PMH oraz żoną elektryka z „Batorego” panią Kołodziejską i dwójką jej dzieci dotarli do Sete:

Nigdy w życiu nie odczułem takiej radości, jak wtedy, gdy zbliżając się do portu zobaczyliśmy polską banderę. Wtedy naprawdę odczuliśmy wszyscy znaczenie posiadania własnej floty. Kapitan, oficerowie i załoga „Wilna” byli wprost nadzwyczajni. Na zakrytej trzeciej ładowni, na opuszczonych bomach rozciągnęli brezent, tworząc wygodny i duży namiot dla swoich „pasażerów”. A zebrało się około 36 osób – polskich uciekinierów z Francji²⁹.

Samo wyjście z portu nie było sprawą prostą, bowiem władze francuskie miały zamiar „aresztować” statki obcych bander, w tym polskie. Trzeba było jednak pokonać służbę znajdującą się u wejścia do portu, a nie można było tego dokonać bez pilota. Na mostku znajdował się francuski pilot, którego kapitan przekonywał, że statek musi opuścić port. Ale przy polerach stało jeszcze czterech żandarmerów, którzy pilnowali, by statek nie rzucił cum. Do „zmiękczenia” tychże użyto butelki koniaku. Wymagało to nieco „wysiłku” również językowego. Ostatecznie działania te były na tyle skuteczne, że Francuzi sami rzucili cumy z okrzykiem „Vive la Pologne!”, na co załoga polska odpowiedziała „Vive la France!”³⁰

Sytuacja na kontynencie europejskim skomplikowała się na tyle, że zaopatrzenie Anglii mogło opierać się jedynie na dostawach ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Wymagało to jednak zorganizowania transportu niezbędnych towarów przez północny Atlantyk. W tym celu brytyjskie Ministry of War Transport wzięło w czarter polskie statki, w tym wszystkie sprawne, cztery „francuzy”. Jednak po pierwszych rejsach konwojowych stwierdzono ich niewielką przydatność do tej akurat żeglugi. Skierowano je zatem do transportu towarów wzdłuż wybrzeży Wysp Brytyjskich, co, wbrew pozorom, wcale nie były bezpieczniejsze. Był to bowiem czas

²⁹ Ibidem, s. 199.

³⁰ Ibidem.

wzmoczonej aktywności Luftwaffe, która chciała osłabić Wielką Brytanię i przygotować inwazję niemiecką na Wyspy.

Zwieńczeniem działań w latach wojny było skierowanie statku do udziału w operacji lądowania w Normandii. „Wilno” zostało wyznaczone do zadań transportowych na odcinku „Gold” w sektorze angielskim. Statek przewoził zaopatrzenie dla batalionu saperów. Kapitanem statku był wówczas kpt. ż.w. Rościśław Choynowski, który tak wspominał ową pierwszą podróż w dniu 8 czerwca 1944 roku:

Głównym przedmiotem naszej troski było uniknięcie spotkania z któryś z sąsiadów. Tłok panował nieprawdopodobny i do tego ten pośpiech. Jak najszybciej i jak najbliżej brzegu. Uwijało się tam mnóstwo barek, pontonów holowanych przez amfibie, motorówek. Strzela artyleria z obu stron. Front przesunął się o kilka kilometrów w głąb lądu. Na plażach lądowało tysiące ton najróżniejszego sprzętu i zaopatrzenia. Szybko wyrzuciliśmy nasz ładunek i ruszyliśmy z powrotem³¹.

W kolejnych dniach inwazji zmieniały się również kierunki rejsów. W drugiej podróży, 25 czerwca „Wilno” zaopatrywało odcinek „Omaha”. Celem trzeciej podróży w lipcu 1944 roku był odcinek „Utah”. Z kolei w sierpniu, dla rozpoznania możliwości nawigacyjnych, statek skierowano do niewielkiego „porciku” Saint Vaast-la Hougue. Ten rejs, a szczególnie wejście do tego portu było niezwykle dramatyczne:

Tak duży statek nigdy tutaj dotychczas nie wchodził. Była to pierwsza taka próba. Przy wysokiej, syzygijnej wodzie, mając wypompowane resztki balastów, wszedłem do awanportu i tu straciłem możliwość manewrowania³² (...) Awanport mieścił się poza wyspą, która jakby zatykała wejście do portu, a silny prąd pływowy raz wynosił z niego na północ, drugi raz – na południe. Staliśmy tak „Wilnem” za tą wyspą,

³¹ J. Miciński, op. cit., s. 208.

³² Pływ syzygijny (pływ maksymalny) – zjawisko pływowe powstające, gdy Ziemia, Księżyc i Słońce znajdują się w linii prostej. Oddziaływania grawitacyjne Księżyca i Słońca działają wówczas na Ziemię w tym samym kierunku (choć ich zwrot może być ten sam lub przeciwny), skutkiem czego występujące na Ziemi pływy morskie są maksymalne. Zjawisko to występuje dwa razy w miesiącu synodycznym: pełni Księżyca (Ziemia jest wtedy pomiędzy Księżycem i Słońcem) oraz w nowiu (Księżyc jest wtedy pomiędzy Ziemią i Słońcem).

a woda powoli opadała. Przy niskiej wodzie okazało się, że statek stał jakby w suchym doku, o 2–3 stopy ponad dnem³³. Zeszliśmy po spuszczonej sztormtrapie i widzimy, że statek prawie na całej długości kadłuba siedzi na murku ułożonym z kamieni i stanowiącym... plantację ostryg. Właściciel „murku” czekał już na nas przy burcie i wymachując rękami żądał odszkodowania. Posłałem go do króla angielskiego, firmującego całą tę imprezę. (...) Zaczęliśmy się zastanawiać, jak wybrnąć z tej sytuacji? Przyплыw codziennie malał i tak aż do nowiu. Zmitrężyliśmy prawie dwa tygodnie. Gdy już przyszła następna syzygijna woda, zaczęliśmy – niczym słoń w składzie porcelany – manewrować do wyjścia. Wpierw dziobem zaczepiliśmy małą latarnię w główkach awanportu. Równocześnie na śrubę nawinęliśmy jakąś boję na stalówce. Statek o mało nie wyrzucił się, bo nie mogliśmy napęścić balastów z powodu zapchania kingstonów błotem³⁴. Próby zepchnięcia barkami inwazyjnymi nie dały rezultatu. Korzystając z tego, że barki były pod burta, rozpoczęliśmy wyładunek. Nareszcie po paru dniach odładowywania udało się ściągnąć nas z tego przeklętego „murku”, którego nie było ani na mapie, ani w locji³⁵. Po tych przygodach władze uznały, że już nie będzie kierować, tak dużych statków do tego zakichanego porciku³⁶.

Ten rekonesans zlecony s/s „Wilno” przez amerykański Korpus Transportu Morskiego do tego raczej portu rybackiego, niż przeznaczony do obsługi jednostek pełnomorskich, zakończył się nie-

³³ 1 stopa = 30,48 cm, czyli tutaj niecały metr.

³⁴ Zawór denny (*kingston*) – zawór na statku służący do czerpania wody zaburtowej. Znajduje się poniżej linii wodnej w burcie, dnie lub oble. Czerpana woda jest wykorzystywana przez większość systemów okrętowych między innymi jako: system przeciwpożarowy, chłodzenia silników, splukiwania, do celów gospodarczych oraz na okrętach do zatapiania komór amunicyjnych.

³⁵ Locja morska – wiadomości z zakresu locji morskiej wydawane są w postaci ksiąg (opisów tekstowych) uzupełniających wiadomości podane na mapach. Księgi opisują geografie akwenów (wraz z opisem dna, prądami morskimi, pływami), geografie widocznych fragmentów wybrzeża, znaki nawigacyjne, charakterystyczne elementy linii brzegowej mogące pomóc w nawigacji, warunki pogodowe (np. wiatry, możliwe zalodzenia), sposoby komunikacji na danym obszarze, godziny funkcjonowania urządzeń i instytucji związanych z komunikacją wodną, obowiązujące przepisy miejscowe, miejscowe słownictwo ważnych z punktu widzenia żeglugi terminów, miejsca zaopatrzenia w różne rzeczy i materiały (np. źródła pozyskania paliwa, czystej wody) oraz inne ważne elementy otaczającej infrastruktury.

³⁶ J. Miciński, op. cit., s. 209.

powodzeniem. Dlatego też, po przygodach polskiego parowca, alianci zrezygnowali z wykorzystywania tej bazy dla celów militarnych.

Po powrocie, a przed kolejnym rejsem, statek kotwiczył w Co-wes. Stąd skierowano go do Hull po węgiel, który był przeznaczony dla wyzwolonego już Cherbourga, gdzie do jego rozładunku wyznaczono jeńców niemieckich.

W listopadzie 1944 roku, wobec przeniesienia się działań wojennych w głąb kontynentu europejskiego, część floty pływającej na potrzeby Ministry of War Transport została zdemobilizowana. W tej grupie był również parowiec „Wilno”, który tym samym mógł powrócić do żeglugi typowo komercyjnej. Jednym z portów docelowych było Dieppe. I tu znów wydarzył się wypadek, który spowodował znaczne uszkodzenia kadłuba. Usprawiedliwieniem dla kapitana statku był fakt, że statek wchodził do portu przy jednym czynnym kotle, co w znaczący sposób ograniczało moc maszyny głównej i co za tym idzie jego zdolności manewrowe. Przy wejściu do portu trzeba było ominąć usypisko gruzu powstałe po uderzeniu bomby w nabrzeże. Silny prąd na kanale wejściowym zepchnął statek na kamienną ostrogę. W wyniku uderzenia została rozbita stewa dziobowa³⁷. Niestety, nie był to koniec nieszczęść towarzyszących tej jednostce. W dniu zakończenia wojny, 9 maja 1945 roku statek przebywał ponownie w Cherbourgu, gdzie podczas wyładunku węgla odpadła stewa rufowa. Wypadek ten był prawdopodobnie efektem intensywnego eksploataowania statku przez ostatnie lata, bez choćby doraźnych remontów w stoczni. W tym przypadku z pomocą przyszli amerykańscy saperzy. Pomogli prowizorycznie odbudować tę newralgiczną część konstrukcji kadłuba, wykorzystując w tym celu szyny kolejowe. Dzięki temu, statek przy pomocy holownika, mógł powrócić do Wielkiej Brytanii. Od razu został skierowany do Barry Docks, gdzie przeprowadzono remont generalny oraz zdjęto uzbrojenie³⁸. O stanie technicznym kadłuba, po sześciu latach intensywnego pływania, niech świadczy fakt, że należało dokonać wymiany

³⁷ Stewa – część szkieletu statku lub łodzi. Przedłużenie stępki w kierunku dziobu (stewa dziobowa, dziobnica) albo rufy (stewa rufowa, tylnica). Stewa rufowa kończy rufową część kadłuba statku, łącząc poszycie burt. Wykonana jest zwykle jako stalowny odlew lub stalowa konstrukcją spawana, zawierająca wyjście okrętowego wału napędowego i zawieszenie steru.

³⁸ Barry Docks – miasto i port w Walii u wylotu Kanału Bristolskiego.

44 płyt poszycia oraz wszystkich rurociągów. Prace te trwały do stycznia 1946 roku. Zaraz po ich zakończeniu, statek dowodzony przez kapitana Rościśława Choynowskiego obrał kurs powrotny z wojennej tułaczki do portu macierzystego – do Gdyni.

Tu natychmiast rozpoczął się kolejny etap w historii jednostki – powrót do pracy w oparciu o polski port. W 1949 roku z rejestru polskich statków zniknęła nazwa „Wilno”, ale fizycznie statek nadal istniał, jednak pod zmienioną nazwą – s/s „Wieluń”. Przeprowadzenie tej zmiany wymusiły zapewne względy polityczne. Armatorowi (?) lub innej osobie (instytucji) zależało, by „nie drażnić” ZSRR taką „rewizjonistyczną” nazwą. Wydarzenie to zbiegło się w czasie również z upaństwowieniem przedsiębiorstw żeglugowych. Wszystkie dotychczas działające spółki armatorskie zostały połączone w dwa przedsiębiorstwa – Polskie Linie Oceaniczne z siedzibą w Gdyni i Polską Żeglugę Morską w Szczecinie. Pomiędzy tych dwóch armatorów podzielono również pływającą flotę: s/s „Wieluń” – eks-„Wilno” trafił do Szczecina. W barwach tego armatora statek pływał bez remontu do października 1958 roku, kiedy to został spisany ze stanu floty i pocięty na przysłowiowe „żyletki”.

Przy ocenie działalności tego statku, warto zwrócić uwagę, że był to masowiec, który w znaczący sposób zaznaczył dążenia państwa polskiego i całego społeczeństwa do budowy polskiej gospodarki morskiej. Owe ambicje potwierdził również w latach II wojny światowej, oddając swoje usługi na rzecz wysiłku zbrojnego aliantów.

Ocenę działalności załóg tych statków w latach II wojny światowej doskonale sformułował Jerzy Pertek. Podsumowując ją w roku 1940, stwierdził:

Jeżeli dodamy, że oficerowie floty handlowej wyprowadzili również przebywające w Port Lyautey jednostki Marynarki Wojennej „Iskrę” i „Wilię” i że ze statków handlowych tylko jeden jedyny („Oksywie”) nie wy dostał się na wolność, to wówczas tym lepiej zrozumiemy podziw angielskiej admiralicji i całego wolnego świata dla niezłomnego ducha i wspaniałych zdolności nawigacyjnych polskich marynarzy. Wystarczy dodać, że tego co powiodło się prawie wszystkim statkom polskim, nie próbował podjąć się żaden kapitan brytyjskich i innych alianckich statków kotwiczących podówczas we francuskich portach Afryki³⁹.

³⁹ J. Pertek, *Druga mała flota*; Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1959, s. 21.

Oczywiście dotyczy to sytuacji po czerwcu 1940 roku. Ale jeśli prześledzimy choćby losy opisanego powyżej masowca s/s „Wilno”, przekonamy się, że ta opinia może odnosić się do całości lat 1939–1945. Wystarczy tu przytoczyć choćby zestawienie liczb ilustrujących tonaż polskich jednostek handlowych. Na początku wojny łączny tonaż wynosił 137.785 BRT, a w dniu 6 lipca 1945 roku – 138.000 BRT. A więc, pomimo strat wojennych, nastąpił wzrost tonażu, który pływał pod biało-czerwoną banderą⁴⁰.

Andrzej Kotecki

Bibliografia

- Archiwum morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego. W 90-lecie powrotu Polski nad Bałtyk*. Wybór i opracowanie M.M. Drozdowski, współpraca P. Dworjacki, Fundacja Gdyńska Inicjatywa Akademicka – Wydawnictwo Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni, Gdynia 2009.
- Miciński J., *Księga statków polskich 1918–1945*, Polnord – Wydawnictwo Oskar, t. 1, Gdańsk 1996, t. 2, Gdańsk 1997.
- Miciński J., Huras B., Twardowski M., *Księga statków polskich 1918–1945*, Polnord – Wydawnictwo Oskar, t. 3, Gdańsk 1999.
- Pertek J., *Druga mała flota*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1959.
- Piwowoński J., *Flota spod biało-czerwonej*, Instytut Wydawniczy Nasza Księgarnia, Warszawa 1989.

⁴⁰ Ibidem, s. 279–280.

Andrzej Kotecki

Museum of Independence in Warsaw

Under the “borderland” ensign. The first “French” merchant ship in Gdynia – s/s “Wilno”

Keywords

Polish Shipping Company “Żegluga Polska”, Polish maritime economy, history, Gdynia, s/s “Wilno”, “Wilno” (Paramonin), s/s “Wieluń”, Polish Mercantile Marine, World War II

Abstract

In order to build a mercantile fleet in 1920 various economic initiatives were required, such as for example the purchase of the three Russian ships by Antoni Dunin-Ślepść. One of these ships was named “Wilno”. Due to the place of registration their home port was Gdańsk. These ships sailed under the Polish ensign in the years from 1922 to 1925. In 1926, a state-owned Shipping Company “Żegluga Polska” was established. The company purchased five bulk carriers in France – “Kraków”, “Toruń”, “Poznań” and “Katowice”. The fifth one was named “Wilno”. It was the first ship to enter Gdynia port on 4 January 1927, a port which was still under construction. On the Three Kings’ Day – 6 January 1927 – the ceremony of raising the ensign was held, attended by the state delegation with the Minister Eugeniusz Kwiatkowski himself. The regular service of the ship on the sea began not later than on the following day. The ship transported mostly bulk goods between the Baltic ports, but also reached the ports on the United Kingdom. During the World War II the ship transported supplies to the British Isles. From June to August 1944 it was used during the Normandy Invasion to transport military materials. In 1945, the ship had a breakdown and an overhaul was scheduled. After its completion, in January 1946 the ship returned to Gdynia. In 1949, its name was changed to s/s “Wieluń”. In connection with the reorganization of the Polish shipping companies it ended up in the Polska Żegluga Morska (Polish Steamship Company). Since that time and for the nine consecutive years its home port had been Szczecin. In the autumn of 1958 the ship was deleted from the list of ships and scrapped - figuratively speaking “cut into razor blades”.

Andrzej Kotecki

Muzeum Niepodległości w Warszawie

[Museum der Unabhängigkeit in Warszawa]

Unter „ostpolnischer“ Flagge. Der erste „Franzose“ in Danzig – s/s „Wilno [Vilnius]“

Schlüsselwörter

Das Unternehmen „Żegluga Polska [Polnische Seefahrt]“, polnische Seewirtschaft, Geschichte, Gdynia [Gdingen], s/s „Wilno“, (Paramonin), s/s „Wieluń“, Polnische Handelsmarine, Zweiter Weltkrieg

Zusammenfassung

Die Gründung der Handelsflotte nach 1920 war mit verschiedenen Wirtschaftsinitiativen verbunden, wie z.B. der Einkauf von drei russischen Schiffen durch Ing. Antoni Dunin-Ślepć, von welchen eines auf den Namen „Wilno“ [Wilnius] getauft wurde. Deren Heimathafen war auf Grund der Registrierung Gdańsk. Diese Schiffe sind unter der polnischen Flagge in den Jahren 1922–1925 gefahren. Im Jahre 1926 wurde in Anlehnung an das Staatskapital das Unternehmen „Żegluga Polska [Polnische Seefahrt]“ gegründet. Es hat in Frankreich fünf Massengutfrachter – „Kraków“, „Toruń“, „Poznań“ und „Katowice“ gekauft. Der fünfte erhielt den Namen „Wilno“. Es war das erste Schiff, das am 4. Januar 1927 in den sich im Bau befindlichen Gdinger Hafen eingegangen ist. Am Tag der Heiligen Drei Könige – dem 6. Juni 1927 – wurde feierlich die Flagge gehisst. An den Feierlichkeiten hat eine polnische Staatsdelegation mit dem Minister Eugeniusz Kwiatkowski an der Spitze teilgenommen. Gleich am nächsten Tag begann regelmäßiger Dienst des Schiffes zur See. Die häufigste Ladung bildeten Massengüter, transportiert zwischen den Ostsee-Häfen, sowie in die Häfen von Großbritannien. Während des Zweiten Weltkrieges nahm das Schiff auch an den Transporten mit der Versorgung für Britische Inseln teil. Im Juni – August 1944 nahm das Schiff an der Operation in der Normandie teil, indem es Militärsachen transportierte. Im Jahre 1945 hatte das Schiff eine Havarie und wurde zur Renovierung geschickt. Nach der beendeten Renovierung kam es im Januar 1946 nach Gdynia zurück. Im Jahre 1949 wurde das Schiff zu s/s „Wieluń“ umbenannt. Im Zusammenhang mit der Reorganisation der Seefahrtunternehmer ist es von der Polska Żegluga Morska übernommen. Seit dem war sein Heimathafen Szczecin [Stettin]. Im Herbst 1958 wurde es von der Liste der Schiffe gestrichen und in die sprichwörtlichen „Rasierklagen“ geschnitten.

Анджей Котецкий

Музей независимости в Варшаве

Под «кресовым» флагом. Первый «француз» в Гдыне – корабль «Вильно»

Ключевые слова

Предприятие «Żegluga Polska», морское хозяйство Польши, история, Гдыня, корабль «Вильно», «Вильно» (Парамонин), корабль «Велюнь», Польский торговый флот, Вторая мировая война

Резюме

Создание после 1920 года торгового флота было связано с различными экономическими инициативами, такими как приобретение инженером Антонием Дунином-Шлепшцей трех российских кораблей, один из которых был окрещен как «Вильно». Их портом приписки, в соответствии с местом регистрации, был Гданьск. Эти суда в период с 1922 по 1925 год ходили под польским флагом. В 1926 году, при финансовой поддержке государства, было создано предприятие «Żegluga Polska». Им затем было приобретено во Франции пять навалочников – «Краков», «Торунь», «Познань» и «Катовице». Пятое судно получило название «Вильнюс». Это был первый корабль, 4 января 1927 года вошедший в строящийся порт в Гдыне. 6 января 1927 года, в день праздника Богоявления, состоялась церемония поднятия флага, в которой приняла участие правительственная делегация во главе с министром Эугениушем Квятковским. Уже на следующий день корабль ушел в плавание. Чаще всего на его борту находился сыпучий груз, который перевозился между портами Балтийского моря, а также в порты Великобритании. Во время Второй мировой войны корабль принимал участие в операциях по поставке снабжения на Британские острова. В июне-августе 1944 года судно участвовало в Нормандской операции, перевоза военные материалы. В 1945 году а корабле случилась поломка, ввиду чего он было отправлено на ремонт. В январе 1946 года, по его завершении, корабль вернулся в Гдыню. В 1949 году название судна было изменено на «Велюнь». В связи с реорганизацией судоходных компаний, оно было переведено в подчинение предприятия «Polska Żegluga Morska». С тех пор в течение следующих девяти лет портом приписки был Щецин. Осенью 1958 года корабль был списан и отправлен на металлолом.