

Zbigniew Machaliński

Rola wiceadmirała Kazimierza Porębskiego w kształtowaniu zaczątków polskiej polityki morskiej u progu II Rzeczypospolitej

Słupskie Studia Historyczne 1, 129-142

1993

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

Zbigniew Machaliński

ROLA WICEADMIRAŁA KAZIMIERZA PORĘBSKIEGO W KSZTAŁTOWANIU ZACZĄTKÓW POLSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ U PROGU II RZECZYPOSPOLITEJ

Wśród ludzi zasłużonych dla rozwoju polskiej polityki morskiej szczególne miejsce zajmuje Kazimierz Porębski.

Urodził się 15 listopada 1872 r. w Wilnie. Po ukończeniu pięciu klas gimnazjum wyjechał do Petersburga, gdzie w latach 1889-1892 uczył się w Korpusie Morskim. Do służby morskiej wstąpił z zamiłowaniem. W rosyjskiej marynarce wojennej dosłużył się stopnia kontradmirała. Walczył na morzu w czasie wojny japońsko-rosyjskiej i w pierwszej wojnie światowej. Dowodził wielkimi jednostkami liniowymi i zespołami okrętów, brał udział w pracach komisji nadzorujących budowę okrętów dla rosyjskiej marynarki wojennej. Po rewolucji lutowej i wystąpieniu ze służby w rosyjskiej marynarce wojennej uczestniczył aktywnie w pracach Polskiej Narady Ekonomicznej i Rozrachunkowej oraz Stowarzyszenia Techników Polaków, Przemysłowców i Kupców Polskich mających siedzibę w Piotrogradzie.

Latem 1918 r. wrócił do Polski i został przyjęty do Wojska Polskiego w stopniu generała podporucznika¹.

Mimo nie ustalonej jeszcze granicy morskiej, a więc braku dostępu do Bałtyku, rozpoczął K. Porębski prace przygotowawcze nad koncepcją przyszłej polskiej polityki morskiej. Działania te podjął w zorganizowanym przez siebie w październiku 1918 r. Stowarzyszeniu na Polu Rozwoju Żeglugi "Bandera Polska"². W maju 1919 r. mianowano go szefem Departamentu dla Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. Było to wówczas najwyższe stanowisko w kraju, jeśli chodzi o kierowanie całokształtem spraw

morskich zarówno w sprawach marynarki wojennej, jak i szeroko pojętej gospodarki morskiej.

Na ponad rok przed objęciem wybrzeża morskiego przez Polskę starał się Admirał nakreślić ramy jej polityki morskiej. Była to sprawa niełatwa, gdyż trwały jeszcze obrady Konferencji Pokojowej w Paryżu, forum to zastanawiało się nad kwestią przyszłej polskiej granicy morskiej. Ze względu na brak statystyk byłych państw zaborczych odnośnie eksportu i importu towarów z ziem polskich trudno było K.Porębskiemu określić potrzeby II Rzeczypospolitej w tym względzie. Stąd też jego wyliczenia na temat eksportu i importu drogą morską, jak i wielkości polskiej floty handlowej i wojennej miały charakter szacunkowy, mało precyzyjny. Określając te potrzeby Admirał posiłkował się aktualnymi statystykami przeładunków w innych krajach europejskich i na tej podstawie obliczył potrzeby Polski w tym względzie. Porównanie II Rzeczypospolitej z krajami mającymi ciągłość państwową i względnie ustabilizowaną sytuację gospodarczą były zawodne i Admirał zdawał sobie z tego sprawę. Wydaje się jednak, że głównym celem jego rozważań było ukazanie już na początku odradzania się państwowości polskiej rządowi i parlamentowi konieczności zainteresowania się przyszłością Polski na morzu, traktując tę kwestię jako warunek jej uczestnictwa w międzynarodowym podziale pracy.

Biorąc pod uwagę całość potrzeb handlu zagranicznego drogą morską, Admirał określił w 1919 r. tonaż statków potrzebnych Polsce na około półtora miliona DWT. Była to prognoza zawyżona, zakładał jednak szybki rozwój gospodarczy kraju i związane z tym potrzeby przewozowe w handlu morskim. Jest rzeczą znamionną, iż w tej pierwszej prognozie K.Porębski zupełnie pomijał żeglugę pasażerską, dając całkowity priorytet flocie trampowej i liniowej³.

Niejednokrotnie zarzucano K.Porębskiemu gigantomanię. W konfrontacji z rzeczywistością w Polsce musiało dojść wcześniej

czy później do załamania się jego koncepcji. U progu II Rzeczypospolitej K. Porębski nawoływał społeczeństwo i jego elity do wykonania wielkiego wysiłku, jakiego nie uczyniono w dziedzinie spraw morskich nigdy w przeszłości Polski. W tym sensie było to rozumowanie prawidłowe. Taka postawa była konsekwencją wyznawanej przez niego idei, którą chciał zaszcześcić polskiemu społeczeństwu, zdając sobie sprawę, iż tworzy pewien miraż i że osiągnięcie tego było niemożliwe.

Błędem K. Porębskiego było niedostrzeżenie wszystkich warunków gospodarczych i społecznych w jakich powstawała II Rzeczypospolita. Realizacja polityki morskiej mogła być możliwa tylko i wyłącznie po odzyskaniu wolnego dostępu do morza. Precyzując prawo Polski do posiadania wybrzeża morskiego używał zarówno argumentów historycznych, politycznych, jak i gospodarczych. Granica ta jego zdaniem powinna z zasady pokrywać się ze stanem posiadania I Rzeczypospolitej, a więc: "Od ujścia Łeby... do przylądka Heli [!], wzdłuż Zatoki Puckiej, Zatoki Gdańskiej do cieśniny u Piławy, następnie wzdłuż obu brzegów Zatoki Fryckiej (Zalew Wiślany) na zachód włączając wszystkie porty, a w ich liczbie Puck, Gdańsk, całą deltę Wisły i Elbląg"⁴. Szczególnie mocno podkreślał konieczność włączenia Gdańska i całej delty Wisły do Polski. Problematyka gdańska będzie bardzo często występować w działalności K. Porębskiego, można nawet mówić o specyficznej polityce gdańskiej uprawianej przez niego, różniącej się znacznie od oficjalnego stanowiska Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Bez Gdańska nie wyobrażał sobie polskiej gospodarki morskiej. Traktował to miasto i port w swoich koncepcjach jako centrum rodzimego handlu morskiego, podstawową bazę marynarki wojennej i główne centrum polskiego przemysłu okrętowego.

Sprawę ustalenia granicy morskiej uzależniał od wyników kongresu wersalskiego, a możliwości wpłynięcia Polski na decyzje mocarstw sojusznicznych uważał za znikome.

Widząc trudną sytuację ekonomiczną Polski w lutym 1919 r. ograniczył planowaną wielkość floty handlowej do 220 tys. DWT.

W marcu 1919 r., czyli w czasie kiedy przedstawił "Memoriał o potrzebie utworzenia jednolitego w państwie Urzędu do Spraw Morskich", istniały trzy urzędy działające odrębnie: Sekcja Marynarki MSWojsk, Sekcja Żeglugi Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Komisja Morska Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu. W tej sytuacji powstanie jednolitego ośrodka dyspozycyjnego polityki morskiej w przededniu odzyskania wybrzeża stało się niezbędne: "Interesy państwa - pisał K.Porębski - dyktują niezwłoczną potrzebę ustalania zawczasu ogólnych zasad polityki zewnętrznej i wewnętrznej w sprawach dotyczących morza... Kraj posiada zbyt mało sił fachowych i technicznych niezbędnych dla celów wojennych i gospodarczych na morzu i w portach, by nie wykorzystać takowych z największą oszczędnością, co jest wykonalnym na razie przy skoncentrowaniu wszystkich zarządzeń do spraw morskich w jednym urzędzie państwowym"⁵.

K.Porębski wyraźnie dawał do zrozumienia, iż w początkach odradzającego się państwa polskiego, ze względu na szczupłość kadr i zarazem ogrom prac do wykonania, sprawy morskie w aspekcie politycznym, wojskowym i gospodarczym winny mieć jednolite kierownictwo.

Dnia 28 czerwca 1919 r. podpisano w Wersalu traktat pokojowy, na mocy którego ustalono morską granicę Polski i ustanowiono Wolne Miasto Gdańsk. Decyzję tę przyjął spokojnie. Teraz wszystko było jasne, można było przystąpić do przygotowań do objęcia wybrzeża, opracować projekt obrony granicy morskiej i zastanowić się nad koncepcją zagospodarowania i wykorzystania przyznanego wybrzeża. Miał świadomość ogromu prac i przeciwności z tym związanych. Znajdował się w sytuacji człowieka, który nie musi odczuwać ciężaru pokładanych w nim przez społeczeństwo nadziei i pragnień, gdyż dopiero on miał zaszcześcić rodakom ideę Polski morskiej, częstokroć wbrew ich dotychczasowym dążeniom.

Rok 1920 był dla K.Porębskiego szczególnie trudny. Ratyfikacja przez Polskę traktatu pokojowego stwarzała nowe problemy.

Wystąpiły poważne trudności w uzgodnieniu konwencji polsko-gdańskiej. Kierowany przez Admirala DSM przygotowywał wiele propozycji do przyszłej konwencji zarówno dla MSWojsk, jak i MSZ. Szczególną aktywność wykazywano w dziedzinie opracowania artykułów wojskowo-morskich. Akcentowano tam szczególnie prawo Polski do dysponowania na terenie przyszłego Wolnego Miasta siłami wojskowymi oraz możliwości przeprowadzania głównie w porcie wszelkich inspekcji i kontroli⁶.

Z niepokojem obserwował Admirał nieprzychylną postawę Wielkiej Brytanii wobec uprawnień Polski w Gdańsku, szczególnie krytycznie odnosił się do poczynań Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, Anglika Reginalda Towera⁷.

Dnia 10 lutego 1920 r. K. Porębski brał udział w uroczystym akcie zaślubin Polski z morzem. To właśnie na jego rozkaz podniesiono na maszt banderę Polskiej Marynarki Wojennej.

O uprawnienia Polski w Gdańsku walczył dalej z determinacją, ale w powstałym w marcu 1920 r. planie organizacji obrony wybrzeża morskiego przewidywał już rozpoczęcie budowy w Gdyni "jako najwięcej nadającym się punkcie, małego portu wojennego", który by mógł służyć na razie jako schronienie dla okrętów wojennych i ewentualnie jako miejsce dla operacji wyładunkowych transportów wojskowych na wypadek komplikacji stosunków z Gdańskiem oraz jako port rybacki⁸. Jeszcze przed wysłaniem w maju 1920 r. na wybrzeże morskie inż. Tadeusza Wendy celem wybrania i opracowania wstępnego projektu budowy portu, wiedział, gdzie ten port należy zlokalizować⁹. Można więc stwierdzić, iż autorem koncepcji budowy Gdyni miasta i Gdyni portu był K. Porębski. Powołał również specjalną komisję do spraw budowy portu. W skomplikowanej w 1920 r. sytuacji wewnętrznej i międzynarodowej nie było jednak szans na ustalenie wykonawcy i doprowadzenie do przyznania kredytów. Do czasu odejścia z DSM, mimo czynionych wysiłków, nie zdołał przełamać impasu w tej sprawie. Słuszne myśli i koncepcje Admirala zostały zrealizowane po jego odejściu ze sceny politycznej.

Zakładając szybkie powstanie polskiej floty handlowej, przystąpił bezpośrednio po objęciu przyznanego Polsce wybrzeża do koordynacji prac związanych z powołaniem szkoły morskiej. Przygotowania trwały kilka miesięcy, prowadzone były w dużym tempie. Trzeba było opracować programy, zadbać o podstawy materialne uczelni, poczynić starania związane z zakupem statku szkolnego - żaglowca, wyszukać odpowiednie lokale, zgromadzić wykładowców. Wszystkie te trudne sprawy udało się bardzo pomyślnie załatwić. Po licznych międzyministerialnych konferencjach z udziałem przedstawicieli MSWojsk, Ministerstwa Skarbu, Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu strony doszły do porozumienia i rozkaz ministra spraw wojskowych, generała J. Leśniewskiego, obwieścił 17 czerwca 1920 r. powołanie Państwowej Szkoły Morskiej z siedzibą w Tczewie. Dnia 21 lipca 1920 r. udało się sfinalizować w Holandii zakup dla nowo powstałej szkoły morskiej trójmasztowego barku o pojemności brutto 1293 RT, zbudowanego w Wielkiej Brytanii w 1869 r., któremu nadano nazwę "Lwów" (poprzednio "Nest").

W tym czasie trwała wojna z Rosją Radziecką. Admirał z marniackim uporem w czasie wojny, w okresie niezwykle dramatycznym dla kraju i narodu tworzył podstawy szkolnictwa morskiego.

Równolegle do prac i inicjatyw z zakresu szeroko pojętej gospodarki morskiej w pierwszym półroczu 1920 r. podejmował działania związane z tworzeniem i organizacją obrony morskiej wybrzeża. Były to prace zarówno o charakterze koncepcyjnym, jak i wdrożeniowym. Do tych ostatnich należy zaliczyć przede wszystkim organizację I Pułku Morskiego oraz początki tworzenia Dowództwa Wybrzeża Morskiego w Pucku i podległych mu jednostek. Bardzo wiele i krytycznie napisano już na temat pierwszych koncepcji i planów rozwoju marynarki wojennej opracowanych przez K. Porębskiego w 1920 r. Główne zarzuty to gigantomania, nieliczenie się z możliwościami ekonomicznymi Polski, przenoszenie wzorów z rosyjskiej marynarki wojennej nieprzydatnych w polskich

warunkach¹⁰. Z tymi zarzutami można się zgodzić, chociaż należy dodać, że chciał dokonać zasadniczego przełomu w sposobie myślenia Polaków. Admirał szybko jednak uczył się pojmuwać polską rzeczywistość i między planem z pierwszej połowy 1920 r., a tzw. programem minimum z października 1920 r. istniała zasadnicza różnica, tak w zakresie ograniczenia wielkości floty, jej struktury, jak i zadań operacyjnych polegających przede wszystkim na aktywnej obronie wybrzeża z pomocą okrętów podwodnych, kutrów torpedowych i innych lekkich i szybkich jednostek.

Formułując ambitny plan rozwoju floty wojennej chciał w trudnej sytuacji geopolitycznej Polski, a jej wybrzeża w szczególności, z czego zdawał sobie sprawę, związać ją z Anglią i Francją w jeden system obronny. Wojna z Rosją Radziecką, wroga pod każdym względem postawa Niemiec wobec Polski, trudności w wyegzekwowaniu praw II Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście Gdańsku zmuszały do zawierania takich właśnie sojuszów. Szef DSM chciał tworzyć flotę za pieniądze z reparacji wojennych i bardzo usilnie zabiegał o przychylność Wielkiej Brytanii, Francji i Stanów Zjednoczonych. Mamy na to wiele dowodów w postaci instrukcji dla admirałów J. Zwierkowskiego, Kłoczkowskiego, Brynka i K. Biergiela przebywających jako przedstawiciele DSM w 1920 r. w Paryżu, Londynie i Nowym Jorku za sprawą K. Porębskiego. Zdawał sobie sprawę z możliwości ekonomicznych ojczyzny i dlatego flotę wojenną chciał tworzyć nie za polskie pieniądze. Trzeba stwierdzić, iż w maju 1920 r. był bliski sukcesu, gdyż w wyniku przeprowadzonych rozmów admiralicja brytyjska wyraziła zgodę na przekazanie Polsce 1 krążownika, 4 kontrtorpedowców i kilkunastu kutrów torpedowych, później jednak odstąpiła od tego zamiaru.

Konieczność posiadania floty wojennej traktował również jako element sprzyjający umocnieniu pozycji Polski w Gdańsku, co z kolei miało pozyskać przychylność mocarstw zachodnich. W celu realizacji tej koncepcji doprowadził do przyjazdu brytyjskiej misji morskiej. Admirał szukał szansy stworzenia silnej floty,

choć zdawał sobie sprawę, że była ona bardzo nikła. Stworzył program, lecz flota, którą udało mu się zorganizować do czasu odejścia w 1922 r. z Kierownictwa Marynarki Wojennej, składała się z kilkunastu okrętów o małej wartości bojowej. W tej dziedzinie osiągnięcie sukcesu nie było możliwe.

Na początku lipca 1920 r. rozpoczęła się gwałtowna kontr-ofensywa Armii Czerwonej. Spowodowało to przestawienie całej gospodarki na potrzeby militarne. Również DSM podporządkował swoją działalność wojnie.

Po zakończeniu jej skoncentrował się szef DSM głównie na dalszej organizacji Dowództwa Wybrzeża Morskiego, a także na przystosowaniu portu w Pucku do stacjonowania marynarki wojennej. Sfinalizowano w Finlandii również zakup dwóch kanonierek, a w Danii czterech trałowców. Dnia 8 grudnia dokonał K. Porębski oficjalnego otwarcia Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie. Pod koniec grudnia wystąpił z inicjatywą opracowania polskiej rejestracji i klasyfikacji statków. Przede wszystkim jednak zajmował się walką o maksymalne rozszerzenie uprawnień Polski w Gdańsku. W tym kontekście bardzo negatywnie ocenił skutki rozmów premiera Władysława Grabskiego na konferencji w Spaa w dniach 10-17 lipca¹¹. Bardzo uważnie śledził te rozmowy, w wyniku których ostatecznie załamała się koncepcja jego tzw. polityki gdańskiej.

Dla opracowania konwencji polsko-gdańskiej utworzono przy Delegacji Polskiej w Paryżu specjalną Komisję do spraw Gdańska. W jej skład weszło dwóch przedstawicieli DSM - admirałowie K. Biergiel i J. Zwierkowski. K. Porębski przestał do komisji uzgodnione wcześniej z MSWojsk uwagi i propozycje odnośnie administracji portu gdańskiego i potrzeb wojskowych Polski w Wolnym Mieście Gdańsku.

Dalsza walka o Gdańsk miała polegać zdaniem szefa DSM na wykazaniu, iż decyzje Rady Najwyższej podjęte w Spaa były sprzeczne z traktatem wersalskim. Projekt konwencji gdańskiej Rady Ambasadorów oraz kontrpropozycje Delegacji Polskiej Depar-

tament Morski otrzymał 22 października 1920 r. Po zapoznaniu się z treścią tych dokumentów K. Porębski spowodował energiczny protest ministra spraw wojskowych skierowany do ministra spraw zagranicznych. Sugerował tam, iż w kontrpropozycji Delegacji Polskiej w sprawie konwencji gdańskiej należy dołączyć projekty artykułów określających:

- "- prawo Rzplitej P. do obrony militarnej terytorium WM Gdańska i jego wybrzeża;
- prawo postoju i remontów w Gdańsku okrętów wojennych polskich;
- przekazanie Polsce b. cesarskiej stoczni;
- prawo przewozu zaopatrzenia wojskowego (amunicji i broni) w czasie pokoju i wojny;
- prawo wykonywania przez organy rządu polskiego wszelkich operacji związanych z ruchem emigracyjnym i reemigracyjnym"¹².

W zakończeniu tego dokumentu stwierdzał, że "przyjęcie projektu Rady Ambasadorów ze wszystkimi poprawkami naszej delegacji nie jest dopuszczalne o ile nie będą uwzględnione dezyderaty Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Na przełomie października i listopada wytworzyła się w Paryżu jeszcze mniej sprzyjająca dla Polski sytuacja. Rada Ambasadorów pod presją Wielkiej Brytanii przyjęła dezyderat, iż Wolne Miasto Gdańsk może się ukonstytuować przed podpisaniem konwencji. Ponadto Brytyjczycy zagrozili wystąpieniem z Rady Ambasadorów, jeżeli nie zostaną przyjęte jej propozycje. W tej sytuacji Delegacja Polska była zmuszona podpisać konwencję 15 listopada 1920 r.

Po 28 latach służby w marynarce wojennej K. Porębski dał się poznać jako doskonały dowódca, umiejący dowodzić nowoczesnymi okrętami i ich zespołami, znający się na pracy sztabowej i operacyjnej. Natomiast po dwóch latach służby na stanowisku szefa DSM jawi się nam w mniejszym stopniu jako dowódca, a w większym jako polityk.

Rok 1921 zaczyna się dla K. Porębskiego od spraw gdańskich, a mianowicie 1 stycznia został mianowany członkiem "Komisji dla Zobowiązań Polsko-Gdańskich celem wykonania konwencji, natomiast 2 lutego ówczesny premier Wincenty Witos mianował go przewodniczącym Komisji ds Żeglugi Morskiej do rokowań, które mają być przeprowadzone z przedstawicielami Wolnego Miasta Gdańska celem zawarcia umów przewidzianych w konwencji polsko-gdańskiej". Brał również udział w pracach Komisji dla Spraw Portowych¹³.

W dowód uznania zasług w dziedzinie organizowania marynarki wojennej i tworzenia podstaw polskiej polityki morskiej, został 1 kwietnia awansowany do stopnia wiceadmirała.

Wiosną 1921 r. szef DSM często wyjeżdżał na Wybrzeże, wizytował Dowództwo Obrony Wybrzeża w Pucku, jednostki marynarki wojennej, kontrolował rozpoczętą budowę Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni.

Po podpisaniu traktatu ryskiego siły zbrojne, w tym również marynarka wojenna uległy przeobrażeniom stosownie do działań w warunkach pokoju. Należało przygotować nową koncepcję organizacji i założeń operacyjnych. W pracach tych Admirał z racji zajmowanego stanowiska uczestniczył bardzo aktywnie.

W drugiej połowie 1921 r. domagał się przyspieszenia rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Uzasadniał to między innymi zmianami jakie zaszły w stanie państwa w związku z podpisaniem układu pokojowego z Rosją Radziecką, konwencji paryskiej, odzyskaniem części Górnego Śląska oraz pewną stabilizacją gospodarczą kraju. "W tym stanie rzeczy - pisał - jest sprawą niecierpiącą zwłoki ustalenie wytycznych naszej polityki handlowo-morskiej". Jest rzeczą charakterystyczną, iż Admirał nie wymieniał już na pierwszym miejscu obrony interesów polskich w Gdańsku, jak czynił dotychczas, ale domagał się ustalenia wytycznych "w stosunku do własnego wybrzeża i portu w Gdyni"¹⁴.

Poglądy te upowszechnił na łamach miesięcznika "Straż nad Wisłą", publikując wspólnie z Tadeuszem Wendą artykuł: *Koniecz-*

ność i pilność budowy własnego portu, w którym jednoznacznie opowiadał się za budową portu gdyńskiego, uzasadniając to potrzebami przyszłej narodowej floty handlowej. Autorzy artykułu doszli do wniosku, iż rozwój polskiej polityki morskiej zarówno w różnych dziedzinach gospodarki, jak i obronności wybrzeża jest nie do pomyślenia bez portu w Gdyni. Nie oznacza to rezygnacji z drugiego portu polskiego obszaru celnego – Gdańska, niemniej nawet po modernizacji technicznej samodzielnie nie sprostaby on potrzebom polskiego handlu zagranicznego drogą morską¹⁵.

Z inicjatywy szefa DSM budowę Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni rozpoczęto wiosną 1921 r. Konstrukcja nabrzeża była niezwykle prosta i tania. Podstawowa budowla składała się z drewnianego mola o długości 550 m wypełnionego kamieniami, biegnącego w kierunku wschodnim, z odgałęzieniem długości 170 m biegnącym w kierunku północnym. Mimo iż zakres prac nie był zbyt duży, to jednak ich przeprowadzenie napotykało od początku na poważne trudności, przede wszystkim finansowe. Już w sierpniu 1921 r. zabrakło pieniędzy na pobory dla pracowników, groziło to zwolnieniem z pracy 600 ludzi. W tej sytuacji K. Porębski 3 sierpnia wystąpił z wnioskiem do Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów o natychmiastową dotację w wysokości 75 mln marek polskich¹⁶.

Oprócz budowy portu za bardzo pilne uważał rozpoczęcie intensywnych prac nad tworzeniem krajowego tonażu handlowego. W tym celu proponował reaktywowanie działalności powołanej w 1919r. Rady do Spraw Floty Handlowej. Bez przyznania poważnych środków finansowych przez państwo Admirał nie widział możliwości rozwiązania spraw budowy własnego portu i floty handlowej. Kapitał prywatny rodzimy i obcy tym zadaniom zdaniem szefa DSM nie podoła.

Dnia 1 grudnia 1921 r. rozwiązano DSM. Fakt ten przyjął jako osobistą porażkę. Całokształt spraw gospodarki morskiej przekazano Ministerstwu Przemysłu i Handlu, a K. Porębskiego mianowa-

no szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej. Ostatecznie Admirał odszedł ze służby 19 maja 1925 r. (stan nieczynny) i 30 kwietnia 1927 r. został przeniesiony w stan spoczynku.

Odrodzone państwo polskie stanęło przed wielu bardzo trudnymi zadaniami zarówno w polityce wewnętrznej, jak i zagranicznej. To spiętrzenie spraw, które należało natychmiast załatwić, rzutowało na efekty działalności państwa. Słabość kapitału, prywatnego pogłębiała jeszcze te trudności. Sprawy morskie w pierwszych trzech latach istnienia II Rzeczypospolitej nie tylko nie miały zagwarantowanych jakichkolwiek priorytetów, ale również nie cieszyły się zrozumieniem władz i społeczeństwa. Zadania K. Porębskiego w tych warunkach były bardzo różnorodne. Musiał on tworzyć pionierskie koncepcje polskiej pracy na morzu, organizować środowisko ludzi związanych z szeroko pojętą gospodarką morską i obronnością wybrzeża, wcielać w życie niektóre najpilniejsze zadania i uświadaczać władzom i społeczeństwu konieczność bardziej intensywnego zainteresowania się problematyką morską.

W tych zróżnicowanych i skomplikowanych okolicznościach, które można określić jako niekorzystne, jego działalności nie można oceniać w sposób jednoznaczny. Odnosił sukcesy, trafnie diagnozował i realizował niektóre koncepcje, popełniał również błędy. W okolicznościach w jakich działał było to nieuniknione. Splot niekorzystnych warunków zewnętrznych i wewnętrznych wybitnie utrudniał realizację zamierzeń K. Porębskiego. Można pokusić się o twierdzenie, iż w istniejących wówczas warunkach trudno było osiągnąć lepsze rezultaty.

Przypisy

1. Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), 7272, Akta personalne Kazimierza Porębskiego
2. Z.Machaliński, *Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi*. "Nautologia" 1983, nr 3, s.23-29
3. Archiwum Akt Nowych, Komitet Narodowy Polski (AAN KNP), 1440, K.Porębski, W sprawie repatriacji tonażu przeznaczzonego dla Polski z 14 I 1918, s.3
4. AAN KNP, 1441, K.Porębski, Znaczenie ekonomiczne Gdańska z 26 I 1919, s.3
5. AAN KNP, 1437, K.Porębski, Memoriał o potrzebie utworzenia jednolitego w państwie Urzędu do Spraw Morskich z 11 III 1919 s.3
6. CAW KMW, I.300.21.42, K.Porębski, Memoriał o zadaniach i pracach Departamentu (dla Spraw Morskich - ZM) z 1 XI 1991, s.16
7. CAW KMW, I.300.21.414, K.Porębski, Referat bez tytułu, s.8
8. CAW KMW, I.300.21.4, Pismo Porębskiego do wiceministra spraw wojskowych z 9 IX 1920
9. A.Rzepniewski, *Memoriał Tadeusza Wendy z 20 VI 1920 r. w sprawie możliwości rozwojowych wybrzeża polskiego i portu gdańskiego*. "Zapiski Historyczne Towarzystwa Naukowego w Toruniu" 1964, t.29, s.64
10. Por. E.Kosiarz, *Departament dla spraw morskich, jego działalność i rola w dziejach Marynarki Wojennej*. "Biuletyn Historyczny Marynarki Wojennej" Gdynia 1963, s.182-183; S.Ordon, *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918-1939. Problemy prawne i ekonomiczne*. Gdynia 1966, s.55-63; C.Ciesielski, *Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920-1939 na tle bałtyckich flot wojennych*. Gdańsk 1985, s.66-76; B.Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*. W: *Studia historyczne*. Poznań 1978, s.65-66; P.Stawecki, *Polityka wojskowa Polski 1919-1926*. Warszawa 1981, s.88

11. CAW KMW, I.300.21.414, K.Porębski. Referat bez tytułu, s.23
12. Ibid., s.26-27
13. CAW KMW, 72477, Akta personalne K.Porębskiego, s.43
14. Archiwum Państwowe w Gdańsku, Komisariat Generalny RP w Gdańsku, 259 I, t.321, s.1, Porębski do ministra spraw wojskowych z 10 XI 1921
15. K.Porębski, T.Wenda, *Konieczność i pilność budowy własnego portu*. "Straż nad Wisłą" 1922, nr 1, s.16
16. CAW, I.300.27, Wiceminister spraw wojskowych 1919-1921, Porębski do ministra skarbu z 21 VIII 1921