

**Prof. dr hab. Bolesław Hajduk**  
**Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych**  
**Uniwersytet Szczeciński**

**Recenzja pracy doktorskiej magistra Ryszarda Leszczyńskiego pt. „Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej Polskiej Marynarki Handlowej (1927 – 2015), Toruń 2016, ss. 505.**

W pracy podjęto próbę przedstawienia zagadnienia katastrof i wypadków morskich floty pomocniczej PMH od 1927 roku do czasów współczesnych, tj. do 2015 roku. Problematyka dysertacji znalazła już pewne odbicie w polskiej literaturze naukowej i na tematy w niej zawarte pisali między innymi: Jerzy Miciński (Polskie statki pomocnicze i specjalne 1920 – 1939, Gdańsk 1967; Księga statków polskich 1918 – 1945, tom I, Gdańsk 1996, tom II, Gdańsk 1997); Bohdan Huras i Marek Twardowski (Księga statków polskich 1918 – 1945, tom IV, Gdańsk 2002); Jan Kazimierz Sawicki (Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce, Gdańsk 1988; Polska Marynarka Handlowa (1939 – 1945), tom I, Gdańsk 1992; Ratownictwo morskie w Polsce, tom I(1920 – 1950), Gdynia 2001, tom II (1945 – 1961), Gdynia 2005; Straty tonażu pływającego polskiej floty handlowej podczas II wojny światowej. Bilans wyjścia, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, Historia, 1986, nr 18); Andrzej Studziński (Tragiczny rejs. Głośnie katastrofy statków, przemysł i tajemnicze zniknięcia na morzu, Warszawa 1989); Andrzej Rościszewski (Bezpowrotne rejsy, Szczecin 1988); D. Konkół, T. Perka, M. Grochowska, M. Koncewicz (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa. „Służba SAR”, Gdynia 2012).

Generalnie w dorobku polskiej i obcej historiografii oraz literatury fachowej nie ma monografii, ujmującej w sposób całościowy i wyczerpujący zagadnienia katastrof i wypadków w morskiej flocie pomocniczej PMH. Stąd też inicjatywa opracowania tej problematyki przez mgr. Ryszarda Leszczyńskiego zasługuje na uznanie. Doktorant posiada już spory dorobek z zakresu podjętej tematyki, gdyż jest autorem 7 monografii oraz 59 opracowań o charakterze naukowym i popularnym, opublikowanych w czasopiśmie.

Podstawa źródłowa pracy jest solidna i wszechstronna, w której zasadniczą rolę odgrywają różnego rodzaju dokumenty archiwalne, przechowywane w: Oddziale Gdyńskim Archiwum Państwowego w Gdańsku, Archiwum Cmentarza Komunalnego (Witomino) w Gdyni, Archiwum Instytutu Morskiego w Gdańsku, Archiwach Izb Morskich w Gdańsku (z siedzibą w Gdyni) i Szczecinie, Archiwum Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, Archiwum Marynarki Wojennej w Gdyni, Archiwach Muzeów w Gdańsku i Pucku, Archiwach instytucji morskich, mianowicie Polskich Linii Oceanicznych, Polskiego Rejestru Statków i Urzędu Morskiego, Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie, Oddziale Gdańskim Instytutu Pamięci



Narodowej, Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego w Gdyni oraz parafii rzymsko – katolickich w Helu, Jastarni i Swarzewie.

Ważne miejsce w bazie materiałowej dysertacji zajmują źródła drukowane, takie jak księgi statków, księgi adresowe, biuletyny i publikacje o charakterze prawnym. Uzupełnieniem ich są dokumenty nie opublikowane, takie jak certyfikaty, świadectwa, pisma urzędowe i różnego rodzaju zarządzenia. Imponująca jest liczba zebranych przez Autora oraz wykorzystanych w pracy relacji pisemnych i ustnych. Uwzględnione zostały w dysertacji także informacje zawarte w prasie oraz związane z jej tematyką nieliczne publikacje naukowe. Ponadto odnotować należy wykorzystanie materiałów ikonograficznych oraz pozyskanych w internecie.

Treść dysertacji odpowiada tematyce przyjętej jako zadanie badawcze, choć mam pewną sugestię, dotyczącą jej tytułu. Z uwagi na to, że sporo miejsca w pracy zajmuje opis taboru eksploatowanego w polskiej flocie pomocniczej, w którym uwzględniono także jednostki, będące w posiadaniu różnych właścicieli, organizacyjnie nie związanej z Polską Marynarką Handlową proponuję doprecyzowanie jej tytułu na „Tabor pływający, katastrofy i wypadki morskie w polskiej flocie pomocniczej (1927 – 2015)”.

Magister Ryszard Leszczyński z racji wyuczonej i wykonywanej profesji (marynarz i starszy mechanik), pływający przez wiele lat we flocie handlowej oraz specjalista w zakresie transportu morskiego jest dobrze zorientowany w zagadnieniach podjętego tematu dysertacji.

Konstrukcja pracy znajduje uzasadnienie w problematyce tematu. Występują jednak dysproporcje w objętości jej fragmentów, szczególnie rozdziału drugiego w stosunku do najobszerniejszego rozdziału pierwszego. Dysertacja składa się z pięciu rozdziałów. W pierwszym przedstawiono definicje terminu flota pomocnicza Polskiej Marynarki Handlowej. Doktorant podkreślił, że określenie to obejmuje polskie jednostki pływające należące do różnych właścicieli. Ponadto dokonał w nim charakterystyki taboru floty pomocniczej w trzech przedziałach czasowych, mianowicie w okresie międzywojennym (1920 – 1939), drugiej wojny światowej (1939 – 1945) oraz powojennym do końca 2015 roku. Najważniejsze wypadki i kolizje morskie z udziałem jednostek floty pomocniczej do których doszło w latach 1927 – 1939 omówiono w rozdziale drugim. Pionierski charakter ma treść rozdziałów trzeciego i czwartego, w których na solidnej podstawie źródłowej opisano nieszczęśliwe zdarzenia jednostek holowniczych i taboru pogłębiarskiego. W rozdziale piątym po raz pierwszy w dorobku polskiej historiografii zebrano i uporządkowano w ujęciu chronologicznym przypadki katastrof oraz awarii w morskiej flocie pomocniczej w omawianym okresie, obejmującym lata 1926 – 2015, z wyłączeniem strat poniesionych podczas drugiej wojny światowej. Wprawdzie, jak stwierdził Ryszard Leszczyński, opracowane kalendarium nie wyczerpuje listy wypadków to jednak zasługuje na odnotowanie. Całość



dysertacji uzupełniają załączone listy strat osobowych oraz tonażowych floty pomocniczej, zawierające wykazy obejmujące cały okres.

W sumie magister Ryszard Leszczyński zadowolająco i z dużą konsekwencją wywiązał się z przyjętego zadania ukazania zagadnienia katastrof i strat zaistniałych w polskiej flocie pomocniczej w okresie międzywojennym i po drugiej wojnie światowej. Dostrzegam jednak konieczność naświetlenia w pracy niektórych pominiętych w niej problemów. Sugestia ta odnosi się do zawartej w rozdziale pierwszym charakterystyki taboru pływającego, eksploatowanego przez poszczególnych właścicieli oraz instytucje gospodarki morskiej. Można by wspomnieć o jednostkach nadzoru bezpośredniego Morskiego Urzędu Rybackiego „Zorza” i „Delfin”. Podobnie należałoby odnotować jednostki pomocnicze (łódź motorowa i prom), będące w posiadaniu Urzędu Marynarki Handlowej w Wolnym Mieście Gdańsku. Na uwzględnienie zasługuje także flotylla pomocnicza powołanej w 1928 roku Straży Granicznej w skład, której wchodziły kutry strażnicze i łodzie patrolowe. Jednostki Straży Granicznej (Ekspozytury Inspektoratu Ceł w Wolnym Mieście Gdańsku) nadzorowały również wodny odcinek granicy pomiędzy Wolnym Miastem i Niemcami od strony Prus Wschodnich. Ponadto w dysertacji nie wspomniano o taborze pływającym zakupionym za zgodą Biura Odbudowy Portu dla potrzeb pracującej przy odbudowie portu gdyńskiego w latach 1946 – 1949 duńskiej spółki Hojgaard & Schultz AS. Z powodu zmian politycznych w Polsce i nasileniu procesu nacjonalizacji w gospodarce narodowej spółka duńska była zmuszona przed upływem terminu umownego zakończyć wszelkie prace budowlane w porcie gdyńskim. W styczniu 1950 roku pełnomocnik spółki przekazał, między innymi cały tabor pływający, używany przy odbudowie portu Państwowemu Przedsiębiorstwu Budowlanemu „Hydrotrest”. Poza tym konieczne jest sprostowanie i uzupełnienie informacji zawartej w przypisie 537 (s. 163), dotyczącej nazwy „Stoczni Rady Portu Wolnego Miasta Gdańska”. W tym wypadku chodzi o Wydział Mechaniczny dla Budowy i Konserwacji Urządzeń Mechanicznych i Statków (Abteilung für Bau und Instandhaltung von Maschinen- und Schiffe), położony w dzielnicy Krakowiec (Krakau) i pod względem organizacyjnym podległy Dyrekcji Technicznej Rady Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku.

Potrzebne jest bardziej precyzyjne wskazanie przyczyn wybuchu wojny celno – gospodarczej pomiędzy Polską i Niemcami, o której pisze magister Ryszard Leszczyński, że odmowa odbioru i dalszej ekspedycji polskiego węgla przez odbiorców niemieckich wpłynęła korzystnie na decyzję o utworzeniu portu rzeczno-godzinowego w Tczewie (s. 172). Na wybuch tego konfliktu złożyło się kilka przyczyn. Jedną z nich było wygaśnięcie w dniu 10 stycznia 1925 roku postanowień artykułu 264 traktatu wersalskiego na podstawie, których Polska przez pięć lat korzystała z jednostronnej klauzuli największego uprzywilejowania w handlu z Niemcami. Nieco później 15 czerwca tegoż roku przestał obowiązywać artykuł 224 konwencji górnośląskiej z 15 maja 1922



roku, nakładający na Niemcy obowiązek odbioru bez cła węgla z kopalń polskiej części Górnego Śląska. Podjęte w połowie 1925 roku dwustronne rokowania, na skutek negatywnego stanowiska rządu niemieckiego w sprawie dalszego przyjmowania polskiego węgla, zakończyły się fiaskiem. Zaistniała sytuacja zbiegła się z realizowaną przez władze polskie, z powodu konieczności ochrony własnego rynku, polityką podwyżek stawek celnych oraz rozszerzenia reglamentacji przywozowo – wywozowej. W rezultacie rząd niemiecki odpowiedział wydaniem zarządzeń odwetowych i w ten sposób rozpoczął się polsko – niemiecki konflikt celno – gospodarczy.

W tej solidnie oraz poprawnie pod względem merytorycznym przygotowanej pracy zauważono tylko nieliczne błędy literowe.

Strony.	Jest.	Powinno być.
44, przyp. 82	Zapiski historyczne	„Zapiski Historyczne”
45, w. 4 o. d.	Marinestrombauverwaltung	Marinestrombauverwaltung
47, w. 6 I 7 o. g.	zachowały się jakiegokolwiek	zachowały się w jakiegokolwiek
48, w. 14 o. g.	(post – “Stegen”)	(post – “Steeen”)
62, przyp. 144	Stoczni Wojana	Stoczni A. & W. Wojanów
72, przyp. 183	Schepdampfschiffs	Schlepdampfschiffs
114, przyp. 354	Scheepswerf	Schlepswerf
123, przyp. 400	Bootswerf	Bootswerft
157, przyp. 508	Det Forenede Damskips Selska	Det Forenede Dampskibsselskab
186, w. 1 o. d.	poinformowaloby	poinformowałby
217, w. 3 o. g.	jednie	jedynie.

### Konkluzja.

Przedstawione wyżej sugestie, będące raczej propozycjami badawczymi, wskazują na możliwość pogłębienia zakresu oraz treści problematyki zawartej w recenzowanej pracy. Nie podważają one jednak dokonanych przez magistra Ryszarda Leszczyńskiego ustaleń, które są dobrze udokumentowane w zakresie przyjętego tematu, na podstawie wykorzystanych źródeł. Doktorant w pełni wywiązał się z postawionego zadania badawczego, ukazując w sposób wyczerpujący problem taboru pływającego, katastrofy i wypadki w polskiej flocie pomocniczej w latach 1927 – 2015. Dysertację magistra Ryszarda Leszczyńskiego uznaję za wartościową oraz wypełniającą lukę badawczą w dorobku polskiej i obcej historiografii na temat floty pomocniczej państwa polskiego w okresie międzywojennym i po zakończeniu drugiej wojny światowej. Rozprawa spełnia wymogi stawiane pracom doktorskim określone w art. 13 ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach i tytule naukowym i dlatego wnioskuję o dopuszczenie magistra Leszczyńskiego do obrony, a w przypadku jej pomyślnego przebiegu o nadanie stopnia naukowego doktora. Ponadto po pomyślnym przebiegu obrony wnioskuję o wydanie dysertacji drukiem.

Gdańsk, 25.08.2016 r.

  
Prof. dr hab. Bolesław Hajduk