

Prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki

Recenzja rozprawy doktorskiej
starszego oficera mechanika okrętowego mgr Ryszarda Leszczyńskiego:
Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej Polskiej Marynarki Handlowej
(1927—2015)

Rozprawa doktorska Ryszarda Leszczyńskiego w historiografii najnowszych dziejów morskich Polski jest pierwszym tej rangi opracowaniem monograficznym o flocie pomocniczej. Stanowi naturalne zwieńczenie wieloletniego kierunku prowadzonych przez doktoranta badań o tragediach i wypadkach morskich w polskiej flocie rybackiej (3 tomy) i polskiej flocie transportowej (3 tomy), a nawet o nieszczęśliwych zdarzeniach Polaków zatrudnionych na statkach obcej bandery (1 tom). Wszystkie tomy wydawano w latach 2003-2014 w prowadzonej przeze mnie serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczyściej”.

Pierwszy z 7 wydanych tomów figurował w programie naukowo-badawczym, którym wówczas imiennie kierowałem i na prośbę autora opatrzyłem własną przedmową¹. Edycję tomu finansowali liczni fundatorzy: uczelnie morskie, instytuty branżowe, przedsiębiorstwa morskie, a także Komitet Badań Naukowych w Warszawie. Każdy z kolejno wydawanych tomów autorstwa R. Leszczyńskiego zwracał uwagę czytelników przebogatą dokumentacją źródłową, rzetelnością opracowania i fachową prezentacją rekonstruowanych wydarzeń. Stanowią one cenne opracowania o charakterze studyjnym i dokumentacyjnym, posiadają szczególną wartość dla ojczyściej historii na morzu.

Doktorant we „Wstępie” recenzowanej rozprawy bardzo skromnie sygnalizuje o wcześniej wykonanym bardzo rozległym i nader ważnym programie badawczym o flocie rybackiej i transportowej. Do zakończenia od ćwierćwiecza realizowanego programu brakowało jednak monografii historycznej o katastrofach i wypadkach morskich w polskiej flocie pomocniczej. „Wstęp” zawiera zbyt oszczędne autorskie „uzasadnienia wyboru tematu i celu badawcz[ego]” przedłożonej do recenzji rozprawy doktorskiej. Sądzę, że powinien wyraźniej akcentować jej znaczenie dla zakończenia wytrwale realizowanego od lat autorskiego programu badawczego doktoranta.

Dotychczasowe polskie piśmiennictwo o flocie pomocniczej, miało charakter fragmentaryczny i wycinkowy. Dotyczyło bowiem śladowych i rozproszonych informacji o tonażu różnych przedsiębiorstw portowych, administracji morskiej, przedsiębiorstw i spółek ratowniczych. Niestety wiadomości o tym tonażu były zamieszczane w różnych periodycznych i okazjonalnych (jubileuszowych) wydawnictwach. W obiegu naukowym był przez wiele lat tylko jeden tom druków zwartych. Mam tu na uwadze opracowanie

¹ Zob. R. Leszczyński, *Tragedie rybackiego morza*. Tom I. Z przedmową J.K. Sawickiego. Gdynia: Pracownia Historii Katedra Nauk Humanistycznych Wydział Administracyjny Akademii Morskiej 2003. Seria wydawnicza „Księgi Floty Ojczyściej”, tom 16. Pozostałe 5 tomów autorstwa R.L. są wymieniane w spisie bibliograficznym tejże rozprawy.

dokumentacyjne autorstwa Jerzego Micińskiego i Stefana Kolickiego – *Pod polską banderą*, wydane w 1962 r. przez Wydawnictwo Morskie w Gdańsku. Zawierał on tylko śladowy zbiór informacji o 42 różnych jednostkach polskiej floty pomocniczej i specjalnej (22 holowniki, 14 lichtugi morskie, 1 motorówka pilotowa i 1 hydrograficzna, 3 bunkrowce, 1 baza ratownicza). Tonaż portowy, który w rozprawie przyjął ogólną nazwę ~~floty~~ floty pomocniczej, na dzień 1 września 1939 r. był większy i liczył **92 jednostek** o tonażu 8 742 BRT i wartości ponad 12,7 mln zł. wyszczególnionych w 10 grupach tonażowych². Brak zbiorczych opracowań o flocie pomocniczej stanowił poważne utrudnienie, każdemu kto zajmował się dziejami portów i żeglugi.

W połowie lat 90-tych zainicjowałem badania zespołu ratowników morskich zmierzające do opracowania wydzielonej grupy tonażu pomocniczego, którą stanowiły jednostki polskiej floty ratowniczej, na które doktorant powołuje się w swojej rozprawie ale nie wymienia autorów. W tomie zbiorowym: *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951–2000. Zarys działalności* znajdują się dwa cenne opracowania dokumentacyjne. Pierwsze to st. insp. ratownictwa okrętowego i j. kpt. ż. w. Bohdana Prusinkiewicza: *Statki eksploatowane przez Polskie Ratownictwo Okrętowe od 1951 [do 2000 r.]*, które zawiera opis **90 jednostek według podziału**: statki służby ratowniczej (44), specjalistyczne statki służby zwalczania rozlewów (6), holowniki (14), łodołamacze (3); statki wydobywcze, nurkowe, poszukiwawcze podwodnych (8), dźwigi pływające (4), kutry i motorówki pomocnicze – robocze (11). Natomiast drugie opracowanie autorstwa kmdr por. Waltera Patera, *Jednostki ratownicze Marynarki Wojennej (1946–1997)* posiada **58 opisów** techniczno-eksploatacyjnych. W obu zbiorach **wymieniono 148 jednostek**, które zaliczano do floty ratowniczej. Natomiast wydany w listopadzie 2015 r. tom dokumentacyjny autorstwa oficera floty Waldemara Danielewicza informuje o **około 300 holownikach**, jakie pływały pod banderą PMH w latach 1920–2015.

Wszystkie przywołane opracowania informujące m.in. o tonażu holowniczym zwracają uwagę na wielce zróżnicowany i o wielorakim przeznaczeniu podział zadaniowy i funkcyjny. Holowniki stanowią bowiem jeden z głównych rodzajów statków floty pomocniczej, co akcentuje także doktorant w zastosowanej klasyfikacji floty pomocniczej i w prowadzonych studiach. Wspomnę tu z uznaniem, że Ryszard Leszczyński opublikował w periodyku naukowym nie tylko recenzję dzieła W. Danielewicza, ale również przekazał mu szczegółowe uwagi i uzupełnienia z własnych badań, a nawet dokonał adiustacji dostrzeżonych potknięć redakcyjnych z propozycją ich wykorzystania w drugiej edycji³.

² Dział Spraw Morskich MPHŻ w Londynie w 1944 r. i Komisja Odszkodowań Morskich w Gdyni w 1946 r. zastosowały następujący podział tonażu portowego, który posiadała w 1939 r. Polska: holowniki i łodołamacze (21), statki bunkrowe (3), pogłębiarki (3), dźwigi pływające (2), barki i lichtugi (21), kutry do konserwacji i utrzymania portu (3), motorówki specjalne do obsługi portu (14), motorówki pilotowe (5), motorówki cumownicze i inne (10), pontony i inne podobne urządzenia pływające.

³ W. Danielewicz, *Polskie holowniki morskie 1920–2015*, Z przedmową J. Drzemczewskiego. Gdynia: PORTA MARE Pomorska Oficyna Wydawnicza—Reklamowa 2015. Seria wydawnicza „Księgi Floty Ojczyściej”, tom 68;

W polskim piśmiennictwie morskim brakowało opracowania monograficznego, które byłoby choćby tylko próbą przedstawienia dziejów floty pomocniczej, której liczebność w bardzo wstępnych szacunkach przekracza 650 jednostek pływających. Najwyższy już był czas, aby ten temat wszedł wreszcie do programu badawczego, którego konieczność opracowania od lat bezskutecznie podnoszono w licznych pracach naukowych zajmujących się historią Polski na morzu⁴. Mimo istnienia kilku instytutów branżowych i 3 uczelni morskich (2 cywilne i 1 wojskowa) nikt z zatrudnionej tam kadry naukowo-dydaktycznej do dnia dzisiejszego nie podjął kompleksowych badań naukowych o tak zróżnicowanym rodzajowo tonażu floty pomocniczej. Cieszy mnie fakt, że obecnie – dzięki opiece naukowej prof. Waldemara Rezmera i życzliwemu zainteresowaniu Wysokiej Rady Wydziału Nauk Historycznych – temat ten jest finalizowany jako rozprawa doktorska w Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, który posiada niezapomniane zasługi w kreowaniu badań naukowych nie tylko o dziejach dawnych ale również o najnowszych dziejach Polski na morzu.

X x X

Przygotowywana pod naukowym kierownictwem prof. dr hab. Waldemara Rezmera praca doktorska Ryszarda Leszczyńskiego - *Katastrofy i wypadki morskie floty pomocniczej Polskiej Marynarki Handlowej (1927–2015)* jest dysertacją o szczególnej doniosłości dla dziejów morskich Polski. Stała się wreszcie doskonałą okazją do równoczesnego przygotowania pierwszej w polskiej historiografii monografii o dziejach floty pomocniczej (!) Istniejące dotąd wycinkowe i rozproszone badania o tak różnorodnym tonażu floty pomocniczej przesądziły również o uwzględnieniu bowiem tego faktu w koncepcji i konstrukcji recenzowanej rozprawy doktorskiej mimo, że zwiększało to stopień trudności i znacznie rozszerzało obszar badań naukowych. Niestety, nie zostały one w pełni uwzględnione w tytule rozprawy choć są dokładnie adnotowane w nazwie I Rozdziału: *Polska flota pomocnicza w latach 1920–2015. Zarys dziejów.*

Autor rzetelnie rozpoznał i wykorzystał dotychczasowy stan badań polskiego i niemieckiego piśmiennictwa, a poprzez kierunkowe własne prace badawcze zbiorów archiwalnych wniósł nowe ustalenia i uzupełnienia tej miary, że pozwoliły one na scalenie obrazu dziejów polskiej floty pomocniczej. Umiejętnie zastosował periodyzację do ukazania procesu rozwoju floty pomocniczej i jej stanu posiadania w wydzielonych grupach tonażu. Do

1(Rec.): R. Leszczyński, *Kompendium wiedzy o polskich holownikach, czyli książka, na którą długo czekano*. „Europa Orientalis. Studia z dziejów Europy Wschodniej i Państw Bałtyckich”, Nr 5, 2014, s. 285–291.
⁴ W serii „Księgi Floty Ojczyściej” posiadamy zbiorcze opracowania dokumentacyjne dotyczące np. flot armatorskich (PRO –tom 13; PLO--tom 42, PŻM –tom 55)). Zob. *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951–2000. Zarys działalności*. Pod red. J.K. Sawickiego. Gdynia: Pracownia Historii WSM 2001; K. Adamczyk, J. Drzemczewski, B. Huras, *Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951–2001*. Gdynia: PORTA MARE Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa 2011; K. Gogol, B. Huras, *Polska Żegluga Morska. Album floty 1951–2012*. Wydawca: PORTA MARE, I wyd. w 2013 i II wyd. 2014; Poza serią KFO ukazał się okazjonalny tom: J. Drzemczewski, *CHIPOLBROK 1951–2011*, Szanghaj—Gdynia: Wydawcy „Porta Mare” i Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S/A 2011.

charakterystyki tak różnorodnego tonażu przyjął uporządkowaną choć uproszczoną klasyfikację, która ułatwiła autorowi prowadzenie wykładu. W bogato dokumentowanych studiach zamieszcza nie tylko informacje techniczno— eksploatacyjne odnoszące się do głównych rodzajów floty pomocniczej, ale podaje obszerne wiadomości o zatrudnianej tam kadrze. Rozdział I stał się podstawą wyjściową do opracowania następnych rozdziałów oraz dokumentacyjnych zbiorów wymienionych w aneksach (złącznikach). Stanowił bowiem główny warunek do sfinalizowania ostatniego etapu, realizowanego przez R. Leszczyńskiego rozległego programu badawczego, tym razem poświęconego tragediom i wypadkom morskim w polskiej flocie pomocniczej.

Rozdziały II—IV zostały opracowane według nieco zmienionej periodyzacji, zawierają bowiem udokumentowane informacje o tragediach i wypadkach morskich poczynając od 1927. Przedstawiają wydarzenia zaistniałe w tonażu jednostek holowniczych, ratowniczych, pilotówek, taboru pogłębiarskiego (pogłębiarki, szalandy, barki) i in. Drugi rozdział objął całą flotę pomocniczą w latach 1927—1939 chociaż moim zdaniem stosunkowo niewielkim nakładem pracy mógł sięgać lat wcześniejszych. Natomiast okres od 1945—2015, z uwagi na różnorodność posiadanych jednostek oraz ich liczebność, wymusiły na doktorancie rozdzielne opracowanie dramatycznych wydarzeń w taborze holowniczym (rozdział III) i taborze pogłębiarskim (rozdział IV).

Moje zdumienie budzi rozdział V, który w polskim piśmiennictwie *de facto* jest pierwszym tej rangi kalendarium katastrof i wypadków morskich jednostek floty pomocniczej. Autor wyjaśnia, że opracował go w oparciu o zasoby archiwalne Izby Morskich w dwóch okresach. W latach 1926-1939 odnotował 29 i w latach 1945-2015 zewidencjonował 237 dramatycznych wydarzeń. W moim przekonaniu jest to opracowanie dokumentacyjne, które właściwie dotyczy całej rozprawy i przy kierowaniu tej pracy do druku należy bezwzględnie dokonać korekty redakcyjnej poprzez zamieszczenie go w zbiorze załączników.

„Zakończenie” stanowi nie tylko syntezę wyników rozprawy doktorskiej ale zawiera porównania bilansowe z wcześniejszymi badaniami doktoranta o katastrofach i wypadkach morskich na jednostkach floty łowczej i floty transportowej, które pływały pod banderą Polskiej Marynarki Handlowej. „Zakończenie” to tekst o szczególnej wartości, niezbędny do wykorzystania we wszystkich badaniach dotyczących najnowszej historii ojczystej floty.

Cennym dopełnieniem rozprawy są załączone aneksy (załączniki) dokumentacyjne. Znajdują się tam pierwsze w polskim piśmiennictwie opracowania o stratach osobowych na jednostkach floty pomocniczej. Imienny wykaz zawiera łącznie 95 osób personelu załogowego oraz 51 osób przewożonych. Autor zadbał także o zamieszczenie wykazu strat odnoszących się do 33 jednostek floty pomocniczej (holowniki, pogłębiarki, szalandy, barki, motorówki itp.) z informacjami o poniesionych na nich stratach załogowych i ew. efektach akcji ratowniczych. Nie posiadamy – z wyłączeniem lat wojny – tak dokładnych rejestrów strat osobowych poniesionych na statkach floty transportowej i także łowczej.

Doktorant w całej rozprawie nie zamieścił ani jednej syntezującej lub porządkującej tabeli obrazującej np. stan tonażu pomocniczego według rodzajów na dzień i dany rok dla Kraju albo w wybranych portach czy grupach tonażowych. Pożytecznym wydaje się wykonanie tegoż zadania przy planowanych pracach wydawniczych. Ułatwiłyby autorowi częściową rekapitulację przeprowadzonych rozważań, a czytelnikowi orientację w bardzo szczegółowych studiach techniczno--eksploatacyjnych o jednostkach floty pomocniczej, zwłaszcza w I rozdziale.

X x x

Doktorant do przygotowania rozprawy wykorzystał zbiory archiwalne znajdujące się w 15 instytucjach i urzędach w Kraju, a wśród nich dokumentację armatorską, administracji morskiej, sądownictwa morskiego zgromadzonego w Izbach Morskich, archiwach cmentarnych, kościelnych, wojskowych i muzealnych. O szczególnej wymowie jest dokumentacja Polskiego Rejestru Statków, ale odnosząca się tylko do wybranych lat od 1957 aż do 2015. Rejestry dotyczyły tonażu morskiego i śródlądowego, a nawet łodzi motorowych. Dla ustalenia listy ofiar autor sięga do dokumentacji Oddziału Gdańskiego Instytutu Pamięci Narodowej. Przywołuje w odsyłaczach przede wszystkim przebogata dokumentację źródłową zachowaną w zbiorach archiwalnych instytucji państwowych i prywatnych. Szczególną rolę spełniają informacje zebrane od członków załóg i rodzin ofiar. Zamieszczony wykaz imienny zawiera 82 nazwisk osób, z pomocą których uzupełniał zbiory dokumentacyjne, konsultował wycinkowe dociekania i częściowe wyniki swoich badań przygotowywanej rozprawy. Znajdują się w tym wykazie kapitanowie, oficerowie i szeregowi członkowie załóg, rodziny ofiar. Nie zabrakło w wykazie pracowników administracji morskiej, znanych muzealników i autorów książek marynistycznych. Dzięki tej pomocy kompletował i uzupełniał elementy fachowej wiedzy o flocie pomocniczej, a przede wszystkim dokumentację o jej personelu.

Dla historycznych badań o tragediach zaistniałych w ojczystej flocie szczególną wymowę posiada dokumentacja sądownictwa morskiego, która znajduje się obecnie w zbiorach wszystkich szczebli i oddziałów terytorialnych izb morskich w Kraju. Ryszard Leszczyński jest jedynym w Polsce badaczem tej wielce różnorodnej i przebogatej procesowej dokumentacji izb morskich. Jako wysokiej rangi oficer floty morskiej polskiej i obcej bandery docenił jej unikatową wartość podczas przygotowywania poprzednich siedmiu tomów monografii historycznych o tragediach w polskiej flocie łowczej i transportowej. Nikt dotąd, z badaczy dziejów morskich Polski, nie korzystał z tej dokumentacji w takim zakresie jak stało się to udziałem doktoranta. R. Leszczyński do opracowania poprzednich 7 tomów i obecnie recenzowanego doktoratu przeprowadził kwerendę kilkunastu skorowidzów zawierających 24 808 spraw, które były rozpatrywane w polskich izbach morskich w latach 1927—2015. Ponadto, własnym śledztwem i analizą różnorodnej dokumentacji objął pierwsze lata powojenne ponieważ dopiero w 1949 r. doszło do wznowienia stałej działalności sądownictwa morskiego.

Do opracowania tematu recenzowanej rozprawy doktorant wykorzystał ogromną dokumentację. Dotyczyła ona około 700 procesów zakończonych 400 postanowieniami i orzeczeniami oraz 268 notatkami wraz z materiałami dochodzeniowymi, które stanowiły podstawę uzasadnienia. R. Leszczyński jest pierwszą osobą, która w badaniach historycznych wykorzystwała w tak rozległej cezurze czasu komplet zachowanych źródeł proveniencji sądownictwa morskiego do przedstawienia tragicznych wydarzeń we flocie pomocniczej. W rekonstruowanych wydarzeniach i prezentowanym toku rozpraw nie pominął okazji do przedstawienia również organizacji izb morskiego i zatrudnionego w nich personelu funkcyjnego.

Mgr R. Leszczyński zrezygnował z próby rekonstruowania dramatycznych zdarzeń, które miały miejsce nawet po uchwaleniu 18 marca 1925 r. ustawy o tworzeniu Izby Morskiej w Wejherowie, której organizację opóźniło prawie o rok Ministerstwo Sprawiedliwości. Dopiero dramatyczne wydarzenia w taborze pogłębiarskim, zatrudnianym przez konsorcjum francusko-polskie do budowy portu w Gdyni, a przede wszystkim monity Ministerstwa Przemysłu i Handlu wymusiły na Ministerstwie Sprawiedliwości organizację sądownictwa morskiego w Polsce. Uwagę tę odnoszę do zatopionych w październiku i listopadzie 1925 r. 4 pogłębiarek: w porcie gdyńskim (2) i w morzu (2)⁵. Autor w tym wypadku kierował się przyjętym w temacie rozprawy kryterium noszonej bandery. Jednak sprawa dotyczyła utraty co prawda obcego taboru pogłębiarskiego ale dzierżawionego przez francusko—polskie konsorcjum i dokumentowania ewidentnych prób sabotowania budowy gdyńskiego portu. W moim przekonaniu przed publikacją doktorant powinien o te właśnie wydarzenia uzupełnić swoją rozprawę i wzbogacić je fachowymi dociekaniem.

Zatopienie w tak krótkim czasie czwartej dragi „Trafic” i to w okolicznościach, które zasługiwały ze wszech miar na bliższe zbadanie, jak stwierdzał Gabriel Chrzanowski, dyrektor Departamentu Morskiego MPiH, w tajnym piśmie wysłanym 27 listopada 1925 r. do naczelnika Budowy Portu w Gdyni. Stało się to też bezpośrednim powodem kolejnego ponaglenia Ministerstwa Sprawiedliwości celem „szybkiego zorganizowania Izby Morskiej, która po przesłuchaniu świadków mogłaby stwierdzić przyczynę wypadku. Wobec nie istnienia jeszcze Izby Morskiej Ministerstwo Przemysłu i Handlu uważałoby za wskazane komisyjne zbadanie wypadku”⁶. Przywołuję te wydarzenia i konstatacje wysokiego urzędnika ministerialnego po to, aby podkreślić nie tylko znaczenie powstania Izby Morskiej ale instytucjonalne gromadzenie różnorodnej i specjalistycznej dokumentacji procesowej

⁵ Utracono pogłębiarki zatrudnione i wydzierżawione do budowy portu gdyńskiego: 2 X 1925 r. w porcie zatonała największa draga czerpakowa „Draque XIII”, która wybierała torf i piasek z basenów portowych; 16 X 1925 r. w czasie holowania z Kopenhagi do Gdyni w pobliżu granicy polsko--niemieckiej w sztormie zatonała draga czerpakowa „K.B.8”; 5 XI 1925 r. taki sam los spotkał dragę „K.B.7”. 26 XI 1925 r. draga z własnym napędem „Trafic” transportując urobek z gdyńskiego portu na pełne morze zatonała w awanporcie wraz z załogą. Śmierć poniosło 4 obywateli WM Gdańska i budowniczy portu gdyńskiego Kazimierz Pokrzywiński, obywatel RP. Te tragiczne wydarzenia z taborom pogłębiarskim przywoływał jeszcze w 1934 r. Eugeniusz Kwiatkowski w rozprawie *Polityka morską Polski*, opublikowanym w periodyku „Polityka Narodów”, T 3, 1934, z.4, s. 266.

⁶ AP Gdańsk, Kapitanat Portu Gdynia, t. 1. s. 73

sądownictwa morskiego, która z taką rzetelnością została wykorzystana do przygotowania tejże rozprawy.

Dorobek piśmienniczy zamieszczony w wykazach druków zwartych i w periodykach. odnosi się do różnych wydawnictw źródłowych i do literatury tematu, które figurują w rejestrach bibliograficznych. Jednak napotkałem w tym zbiorze kilka błędnych lub niepełnych zapisów odnoszących się do wykorzystanych pozycji źródłowych. Mam tu na myśli wspomnienia kmdr Władysława Trzcńskiego, z którym miałem honor współpracować i własnym sumptem spisałem jego wspomnienia, które zamieściłem na łamach „Nautologii”. W tym czasie nikt z grona personelu AMW nie próbował zapisać powojennych dokonań kadry przedwojennych absolwentów na odcinku cywilnym. Druga uwaga odnosi się do kpt. ż. w. Stanisława Kubina. Nie są mi znane wspomnienia Kapitana, na które powołuje się autor rozprawy, ponieważ jego prywatne materiały piśmienne i dokumenty rodzinne uległy zniszczeniu. Z kilkunastu zachowanych raportów Kapitana udało mi się zamieścić na łamach „Nautologii” tylko osiem Jego urzędowych raportów z przeprowadzanej akcji rewindykacji taboru pomocniczego z okupowanych Niemiec⁷. Komplet maszynopisów - raportów Kapitana przekazałem do zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

W zamieszczonym zbiorze wykorzystanych periodyków brakuje „Nautologii” mimo, że jest ona przywoływana w informacjach o autorach artykułów. Przy uproszczonej formule zapisu bibliograficznego piśmiennictwa, adnotowanego w odsyłaczach rozprawy, brakuje także informacji (nawet we „Wstępie”) o kilkunastu pozycjach wydanych w serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczystej”. Wśród nich znajduje się przecież 7 tomów (8 vol.) autorstwa doktoranta. Żywię uzasadnione przekonanie, że również recenzowana rozprawa doktorska Ryszarda Leszczyńskiego znacząco wzbogaci, od ćwierćwiecza tworzoną wspólnie z polską kadrą morską, serię wydawniczą „Księgi Floty Ojczystej”.

W rozprawie oprócz wykorzystanej przebogatej proveniencji źródeł pisanych i literatury tematu, zostały zamieszczone bezcenne kolekcje 120 zdjęć i nieznanych dokumentów. Dotyczą one jednostek floty pomocniczej (82) oraz jej kadry dowódczej i szeregowych członków załóg. Praca zawiera dużo elementów biografistyki o nieznannej dotąd kadrze floty pomocniczej. Znajdują się one w licznych odsyłaczach w rozdziałach I-IV i figurują jako pełne biografie lub sygnałne noty, które w tekście często są ilustrowane zdjęciami i rodzinnymi dokumentami ofiar. Dzięki temu przywracają czytelnikom pamięć o zapomnianych ofiarach żywiołu morskiego i nieszczęśliwych zdarzeniach na morzu.

W umiejętnym rozpoznaniu dokumentacji i opracowaniu tematu recenzowanej rozprawy miał zapewne znamieny fakt posiadania przez Autora ogromnej zawodowej wiedzy

⁷ Kapitan Stanisław Kubin był kierownikiem Referatu Rewindykacyjnego GUM w Gdyni. S. Kubin, *Raporty z podróży rewindykacyjnych (1945—1948)*. Wstęp, wybór i opracowanie J.K. Sawicki, Cz.1: 1945—1946. Cz. 2: 1946—1947. „Nautologia”, R.20, 1985, nr 2, s. 39—52; R. 23, 1988, nr 2, s. 56—65; W. Trzcński, *Moje wspomnienia z rozminowywania wielkiej Gdyni i Helu*, Wybór i opracowanie: J.K. Sawicki. „Nautologia”, R.20, 1985, nr 4, s. 32-39.

morskiej i technicznej. Jednak dla fachowego rozpoznania okoliczności katastrof posiłkował się także konsultacjami z zatrudnianą na tych jednostkach kadrą dowódczą i z ocalałymi załogantami. Kiedy przygotowywałem monografie i tomy dokumentacyjne o Polskiej Marynarce Handlowej, a tym bardziej o ratownictwie morskim, która stanowi jeden z działów floty pomocniczej, poznałem jak wielką musiałem przezwyciężyć barierę wiedzy morskiej, aby móc pracować na tak specjalistycznej dokumentacji zawodowej. Zdobyte doświadczenie badawcze pozwala mi na uzasadnione oświadczenie, że mimo kilku wspomnianych w recenzji prób nikt dotąd tego tematu nie potrafił należycie opracować. Moje wcześniej podane uwagi recenzyjne nie obniżają walorów rozprawy, mogą być z powodzeniem wykorzystane do przygotowania tego dzieła do publikacji w serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczyściej”. Rozprawa doktorska Ryszarda Leszczyńskiego jest udanym przedsięwzięciem naukowym tej miary, że zapisuje rzetelnie wiele dotąd nieznanych lub zapomnianych kart ojczyściej historii na morzu.

Dysertacja spełnia warunki określone w Artykule 13 *Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule w zakresie sztuki*. Wniosuję o dopuszczenie mgr Ryszarda Leszczyńskiego do publicznej obrony recenzowanej rozprawy doktorskiej.

Gdańsk, 30 sierpnia 2016 r.


Prof. dr hab. Jan Kazimierz Sawicki