

prof. zw. dr Daniel Duda - Akademia Marynarki Wojennej

Z naszych tradycji

PIERWSZY HYDROGRAFICZNY OKRĘT RZECZYPOSPOLITEJ

ORP „POMORZANIN”

Jeszcze generał Józef Haller nie zdołał wrzucić w wody Zatoki Puckiej w dniu 10 lutego 1920 roku złotego pierścienia, a już w trakcie opracowywania postanowień traktatu wersalskiego przedstawiciel pokonanych Niemiec, Erzberger, dowodził, że traktat przyznający Polsce prawo dostępu do Bałtyku (w rzeczywistości do zaledwie skrawka niezagospodarowanego wybrzeża z małym rybackim portem Puckiem), nie ma wartości prawnej. Wspomina admirał Jerzy Unrug: *„Przyznany Polsce dostęp do morza przedstawiał się żałośnie. Być może, mężom stanu obradującym wówczas w Wersalu nad granicami morskimi Rzeczypospolitej, wydawało się korzystnym dla strony polskiej związanie - w postaci „wolnego miasta” - Gdańska i ujścia Wisły z polskim obszarem gospodarczym. Niestety, nie chcąc krzywdzić Niemców ani uczuć nacjonalistyczno-pruskich gdańszczan, postanowili utworzenie obszaru wolnego miasta, niezależnego od Polski, pod opieką Ligi Narodów. W rezultacie Rzeczpospolita Polska po raz drugi w swej historii stanęła w obliczu monopolu suwerennego Gdańska, kępującego swobodny rozwój jej polityki morskiej jak i bezpieczeństwa jej granic. Reszta kaszubskiego wybrzeża od Żarnowieckiego Jeziora do Helu, wraz z brzegami Zatoki Puckiej, była bezwartościowa z punktu widzenia morskiej żeglugi. Poza dwoma małymi portami rybackimi w Pucku i na Helu, nie było tam niczego. Przy takim stanie rzeczy władze marynarki wojennej zmuszone były obrać Puck jako tymczasową bazę dla mającej powstać floty morskiej, nawiązując w ten sposób, chcąc nie chcąc, do szacownych tradycji sprzed czterech wieków. Nie było jednak wyboru, a powołanie do życia obrony morskiej nie mogło czekać na wybudowanie pełnowartościowego portu.”*

Wielu specjalistów od „niemieckich praw na wschodzie” rozpoczęło kampanię mającą na celu wmówienie zwycięskim aliantom, że Polacy nie tylko nie dorośli do tego, aby mieć granicę morską, lecz nie potrafili nawet zabezpieczyć szlaków żeglugowych wiodących wzdłuż wybrzeża do i przez Zatokę Gdańską. Zabezpieczyć, to znaczy między innymi zapewnić bezpieczną nawigację dla wszystkich statków, płynących po polskich wodach.

Oczywiście służby hydrograficznej nie mieliśmy, tak jak nie mieliśmy swojej floty ani handlowej ani wojennej. Był nawet taki moment, że podpisano umowę, mocą której na wybrzeżu polskim tymczasowy zarząd nad służbą hydrograficzną mieli sprawować Niemcy. Gdy kontradmirał Kazimierz Porębski otrzymał wiadomość o tym fakcie, wystosował raport - protest do Ministra Spraw Wojskowych, domagający się unieważnienia umowy. Admirał określił ją jako *„niebezpieczne naruszenie suwerenności polskiej, dobrowolne oddanie Niemcom ważnego odcinka państwowości, fakt godzący w morskie, wojskowe i polityczne bezpieczeństwo Polski”*. Minister Spraw Wojskowych przyznał rację admirałowi. Umowa została wycofana. Ale admiraliczka musiała wziąć na polskie barki, i to w trybie szybkim, odpowiedzialność za zabezpieczenie nawigacyjne

polskich odzyskanych terenów w morskich i przybrzeżnych wodach, jak również uruchomić i utrzymać wszelkie lądowe znaki nawigacyjne, ostrzegawcze, alarmowe. By zapewnić funkcjonowanie służby hydrograficznej należało, z chwilą uzyskania dostępu do morza, mieć odpowiednią jednostkę hydrograficzną. Zapadła więc decyzja jej zakupu. Ostatecznie, pod koniec 1919 roku zakupiono niemłody już okręt, który nazwano ORP „Pomorzanin”. Jednostka ta zbudowana została w stoczni niemieckiej braci Sachsenberg w Rosslau nad Elbą w 1893 roku. Była to jednostka płaskodenna o kadłubie żelaznym, pocztowo - pasażersko – towarowa, której nadano nazwę „Deutschland”. Jednostka była najpierw wykorzystywana do przewozu poczty, niewielkich ilości ładunków i pasażerów na trasie z Emden na Borkum i Helgoland. W 1914 roku, po kilkukrotnej zmianie właściciela, znalazł się na Bałtyku. W okresie pierwszej wojny światowej pełniła pomocniczą służbę patrolową, nosząc nazwę „Wotan” (bóg wichru, bitwy, zwycięstwa i nieba). Nie są znane szczegóły wojennej służby okrętu. W każdym razie, w listopadzie 1918 roku został zwrócony poprzedniemu właścicielowi. W lipcu 1919 roku ponownie zmienił właściciela, a pod koniec 1919 roku zakupiła go gdańska firmy Behnke & Sieg, a ta za pośrednictwem firmy braci Leszczyńskich - jeszcze w tym samym roku - sprzedała statek kapitanowi marynarki wojennej Józefowi Unrugowi, bowiem władze Gdańska nie uznawały jeszcze rządu polskiego i bezpośredni zakup dla Departamentu do Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych nie był możliwy.

Oddajmy głos naocznemu świadkowi tych wydarzeń. Wiceadmirał Jerzy Unrug w ciekawym artykule „Jak powstała Polska Flota Wojenna (1918 - 1939)” podaje: *„Z końcem roku zostałem wysłany do Gdańska, celem przejęcia obiektów nawigacyjnych wybrzeża morskiego. Gdańsk jeszcze był miastem pruskim, nad interesami Polski czuwała Delegatura Rządu Polskiego z panem Mieczysławem Jałowickim na czele. Jednym z moich zadań było nabycie statku dla służby hydrograficznej. Po dłuższym szukaniu znalazł się stosowny obiekt, mały parowiec dwuśrubowy, ongiś służący dla przewozu pasażerów do kąpielisk niemieckich na brzegach Morza Północnego. Z tej przyczyny był płaskodenny, co było dla nas ważne, z uwagi na trudno dostępną i płytką Zatokę Pucką - miał około 200 ton wyporności, był już niemłody i sfatygowany przebytą służbą wojenną. Mimo to, po remoncie i przystosowaniu go do naszych potrzeb służył jeszcze długie lata pod nazwą ORP „Pomorzanin”, jako okręt hydrograficzny naszej floty. Był to pierwszy okręt morski, na którym wiosną 1920 roku podniesiono banderę wojenną Rzeczypospolitej. Nawiasem mówiąc - stałem się wtedy - po raz pierwszy i pewnie ostatni - prawnym właścicielem statku, pruski Gdańsk, bowiem nie uznawał rządów polskich, wskutek czego statek kupić mogłem tylko na własne imię”*.

W dniu 10 lutego 1920 roku, kiedy to marynarz polski objął straż nad polskim morzem w Pucku, a w Warszawie Sejm zebrał się z tej okazji na uroczystej sesji, rozkazem ministra spraw wojskowych nr 6 wcielono statek „Wotan” do Polskiej Marynarki Wojennej, nadając mu nazwę ORP „Pomorzanin”. Banderę wojenną na okręcie podniesiono 1 maja 1920 roku o godzinie 0800 w porcie Gdańskim.

Przedtem okręt przeszedł remont (w gdańskiej stoczni Aleksandra Wojana), połączony z adaptacją do nowych zadań. Nadzór nad tymi pracami sprawował major marynarki inż. Aleksander Rylke, późniejszy profesor Politechniki Gdańskiej. I on to w swojej książce „W służbie okrętu, napisał:

„Do celów naszej świeżo powstającej służby hydrograficznej był to statek wymarzony, posiadał bowiem zanurzenie wynoszące coś około półtora metra, co pozwalało mu poruszać się mniej więcej swobodnie po płycznach „małego morza”. Na pokładzie

rufowym miał nadbudówkę - salon, który dobrze się nadawał na miejsce pracy naszych pomiarowców. Pod salonem znajdowało się pomieszczenie pasażerskie, zaopatrzone w kanapy i stoły. Miejsce to wykorzystywano do odpoczynku w tym snu. W części dziobowej znajdowało się niewielkie pomieszczenie dla załogi oraz również niewielka ładownia, obsługiwana przez bom ładunkowy zamocowany na fokmaszcie. Bom nadawał się do wciągania na pokład i wystawiania za burtę pław nawigacyjnych z ich kotwicami i łańcuchami. W ładowni można było przewozić materiały zaopatrzeniowe dla naszych latarni morskich”.

Remont okrętu w stoczni gdańskiej „Aleksandra Wojana” przebiegał sprawnie. Na niedużym doku pływającym wykonano wszelkie konserwacyjne roboty podwodnej części kadłuba. Przeprowadzono konserwację kadłuba, uzupełniono wyposażenie, wykonano wzmocnienia na obu burtach celem zainstalowania uzbrojenia, dokonano przeglądu maszyn.

Etatowa załoga „Pomorzanina” składała się z 2 oficerów oraz 32 podoficerów i marynarzy, choć początkowo załoga okrętu liczyła tylko 20 osób w tym - 1 oficer, 7 podoficerów oraz 12 marynarzy. Przy doborze ludzi kierowano się kwalifikacjami zawodowymi kandydatów, wymagano od nich dobrej znajomości języka niemieckiego i zwyczajów niemieckiej służby, przydatnych w kontaktach z władzami niemieckimi w Gdańsku. Dlatego też większość podoficerów i marynarzy rekrutowała się z marynarzy służących poprzednio w niemieckiej czy austro-węgierskiej marynarce wojennej, a nawet rybaków wiślanych. Na podstawie wspomnień Czesława Szydłowskiego możemy przytoczyć nazwiska pierwszej załogi. Dowódcą został porucznik marynarki Jerzy Leon Nałęcz-Rychłowski (od 1 kwietnia 1920 r. - kapitan marynarki), który w marcu 1920 został przydzielony do Polskiego Przedstawicielstwa Wojskowego i Morskiego w Wolnym Mieście Gdańsku, w charakterze oficera łącznikowego przy XVII korpusie niemieckim. Pozostali członkowie załogi to: starszy bosman Julian Laskowski, bosman Józef Szłapka, bosman Leon Wzorek, bosmanmaci: Kazimierz Wiśniewski, Otton Grodziałkowski, Czesław Szydłowski, Florian Napierała, starsi marynarze: Antoni Kępczyński, Władysław Chojnacki, Ignacy Zych, Konstanty Ciura, Bolesław Wardęga, Jan Borkowski, Wincenty Denkwicz, Eugeniusz Powierża, Stanisław Foltynowicz, Franciszek Głaza, Antoni Będa, Ignacy Skiba.

Czesław Szydłowski podaje, że po zaokrętowaniu na ORP „Pomorzanin” - na pokładzie ochotnik wstąpił do oddziału Murmańczyków i był tym, który opiekował się i przywiódł z dywizją murmańską do Modlina białą niedźwiedzicę „Baskę”, żywą maskotkę dywizji. Dodatkowo podaje, że zastał mata Radziszewskiego - legionistę, który „już wiekiem przygięty, ale owładnięty zamiłowaniem do morza, jako nie marynarz, ale dobry kucharz”. Bosman Józef Szłapka objął obowiązki kierownika maszyn na ORP „Pomorzanin” 23 stycznia 1920 roku. Jerzy Miciński w Archiwum Neptuna w „Morzu” podaje, że J. Szłapka to „Pierwszy kierownik maszyn w historii naszej odrodzonej marynarki, zarówno wojennej, jak i handlowej”. 17 lutego 1920 roku przybył z Batalionu Morskiego bosman Kazimierz Wiśniewski. To właśnie on wraz ze starszym marynarzem Florianem Napierałą i plutonowym Stanisławem Wojciechowskim wciągnęli białą czerwoną banderę w dniu 10 lutego w czasie zaślubin Polski z morzem na maszt. Dużym doświadczeniem legitymował się starszy bosman Julian Laskowski z niemieckiej marynarki handlowej. Posiadał dobrą znajomość portu gdańskiego jak również wód Zatoki Gdańskiej. Inny z wymienionych powyżej, Leon Wzorek został zaokrętowany na ORP

„Pomorzanin” w dniu 20 kwietnia 1920 r. gdzie przybył z warsztatów elektromechanicznych Portu Wojennego w Modlinie. Wytypowany był do przejęcia Rozewskiej latarni, ale nim to nastąpiło, wyruszył z Batalionem Morskim do Pucka, a następnie instalował sieć telefoniczną na wybrzeżu. Później, Leon Wzorek został rzeczywiście latarnikiem i legendarną wręcz postacią Polskiego Morza. A zginął zamordowany przez Niemców w 1939 roku.

Dzień 1 maja 1920 roku to historyczna data dla Marynarki Wojennej i Polskiej Hydrografii, bowiem w tym dniu, po zakończeniu remontu, zgodnie ze zwyczajem morskim, o godzinie 0800 okręt podniósł banderę Rzeczypospolitej oraz znak dowódcy okrętu wojennego, odcumował i wyszedł na morze celem przeprowadzenia próby maszyn po ich remoncie. „Pomorzanin” po wyjściu z gdańskiego portu, położył się na kurs prowadzący na Hel. Tam przeprowadzono kilka prób z maszynami, po czym okręt skierował się z powrotem do Gdańska. Jak podaje w swych pamiętnikach Czesław Szydłowski, około południa okręt wszedł do gdańskiego portu i zacumował przy Holmie. Następnego dnia, to jest 2 maja, rano okręt odcumował i po wyjściu z Gdańska położył się na kurs prowadzący do największego wówczas portu wojennego Rzeczypospolitej - Pucka. W dniu 3 maja 1920 roku w porcie wojennym Puck ORP „Pomorzanin” podniósł wielką gałą banderową. Okręt jeszcze w tym dniu wizytowany był przez burmistrza Pucka dr Józefa Żyndę. Mieszkańcy Pucka witali okręt pod białą - czerwoną banderą, upatrując w tym akcie początek rozwoju polskiej gospodarki morskiej.



ORP „Pomorzanin” w porcie Puck (ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni)

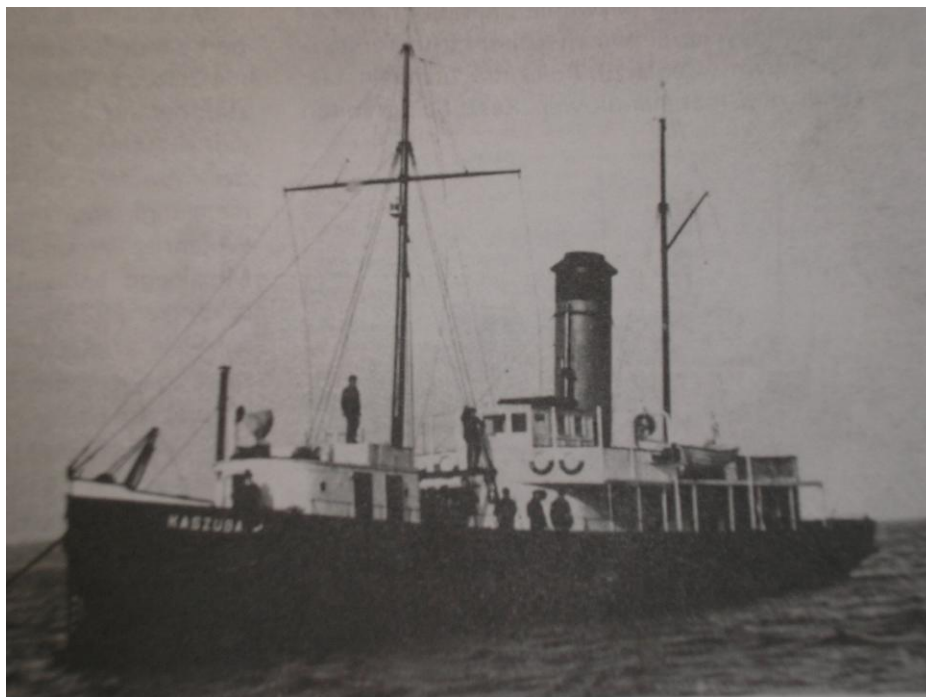
ORP „Pomorzanin” podjął działalność hydrograficzną już na trzeci dzień po uroczystym podniesieniu bandery Rzeczypospolitej. Pracy było niemało. Natychmiastowym zadaniem było niewątpliwie w możliwie najkrótszym czasie, zbadać i przygotować bezpieczną trasę prowadzącą do puckiego portu. Pomiary wykonano sprawnie i szybko, wytyczono trasę prowadzącą do puckiego portu i bezpiecznie ją oznakowano. Dokonano przeglądu latarni morskich w Rozewiu, Borze, Helu i Oksywiu łącznie z zabudowaniami, dwóch stacji sygnalizacyjnych, pięciu małych świetlnych punktów, sześciu większych pław, kilkunastu drobnych znaków nawigacyjnych, sygnałowych, meteorologicznych, itp.

W sierpniu 1920 roku obowiązki komendanta ORP „Pomorzanin” objął kapitan marynarki Tadeusz Bramiński, po odejściu Nałęcza-Rychłowskiego do dyspozycji gubernatora wojennego miasta Warszawy. Kolejne zadanie, jakie powierzono „Pomorzaninowi” to zbadanie głębokości morza od Cypla Redłowskiego do Cypla Oksyńskiego oraz wykonanie pomiarów grubości warstw torfu w miejscach, gdzie miały powstać baseny przyszłego portu gdyńskiego.

W trudnych dniach sierpniowych 1920 roku Departament Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych wykorzystał „Pomorzanina” do przeprowadzenia pierwszej w dziejach polskiej floty akcji desantowej. Okręt wyruszył na ratunek zagrożonemu internowaniem 18 Pułkowi Ułanów. W Lipawie dołączył do niego wyczarterowany łotewski statek „Saratow”. W akcji tej brał również udział późniejszy bohater konwojów do Murmańska por. mar. Stanisław Szworc. „Saratow”, po zabraniu sprzętu wojennego, koni i części żołnierzy, udał się do Gdańska. W dniu 17 sierpnia z redy Połągi pozostałych ułanów wraz z wyposażeniem zabrał „Pomorzanin”. Wyładunek niestety nie odbył się w Gdańsku, gdyż władze tego miasta nie wyraziły zgody. Miał miejsce w porcie puckim i na gdyńskiej plaży. Były jednak duże trudności przy wyładunku koni. W rozkazie dziennym nr 14 z dnia 28 sierpnia 1920 roku dowódca Wybrzeża Morskiego pułkownik marynarki Witold Panasewicz, wyraził pochwałę i uznanie dla dowódcy oraz załogi ORP „Pomorzanin”, za dobre spełnienie trudnego obowiązku.

Rok 1921 to przede wszystkim prowadzenie różnorodnych prac hydrograficznych. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 roku nastąpiło podzielenie spraw morskich na te, które pozostają w gestii Ministra Spraw Wojskowych i te, które pozostaną w gestii Ministra Przemysłu i Handlu. Zgodnie z ustaleniami, ORP „Pomorzanin” został przekazany do Urzędu Marynarki Handlowej, który podlegał Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

W dniu 25 lutego 1922 roku ORP „Pomorzanin”, jak się wydawało, zakończył służbę bojową. Został skreślony z listy okrętów Marynarki Wojennej, przekazany do Departamentu d/s Morskich Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Od tego momentu odpowiedzialność za funkcjonowanie systemu oznakowania nawigacyjnego na morzu i wybrzeżu przejęła służba cywilna. Kapitanem jednostki, nazwanej teraz „Kaszuba”, został Tadeusz Wiśniewski - marynarz z Morza Czarnego, który nie posiadał żadnego doświadczenia w pływaniu na wodach Zatoki Gdańskiej. Statek pełnił służbę statku pomiarowego, obsługującego istniejące na wodach Zatoki oznakowanie nawigacyjne. Dodatkowo z jego usług korzystało Morskie Laboratorium Rybackie. Konstrukcją zbliżony do jednostki pasażerskiej, nie mógł być jednak w pełni przydatny do celów obsługi oznakowania nawigacyjnego.



ORP „Pomorzanin” w służbie cywilnej jako „Kaszuba”[4]

Urząd Marynarki Handlowej nie wiedział co ma robić z taką jednostką, gdyż do prac z pławami okazał się za słaby i mało przydatny. Przez krótki czas wykorzystywano go więc do przewozu wycieczek po Zatoce Gdańskiej i obsługi sporadycznie organizowanych wycieczek zagranicznych. W tej sytuacji Marynarka Wojenna RP, a ściślej, Biuro Hydrograficzne, które doznało wówczas znaczących zmian organizacyjnych, odzyskało ten wówczas cenny okręt hydrograficzny.

„Kaszuba” został przyjęty ponownie przez Marynarkę Wojenną w styczniu 1924 roku. Ponownie, rozkazem Kierownictwa Marynarki Wojennej z dniem 14 lutego 1924 roku, nadano mu imię ORP „Pomorzanin”. Dowódcą tego okrętu został ówczesny szef Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej kapitan marynarki Jerzy Kłossowski, kierownictwo maszyn objął powtórnie bosman Józef Szłapka a funkcję bosmana okrętowego - Kazimierz Wiśniewski. Na Stoczni Gdańskiej przeprowadzono gruntowny remont okrętu, wydokowano jednostkę, wymalowano podwodną część kadłuba, dokonano przeglądu mechanizmów okrętowych, wyposażono w nowe urządzenia nawigacyjne, a pomieszczenia przystosowano do nowych funkcji.

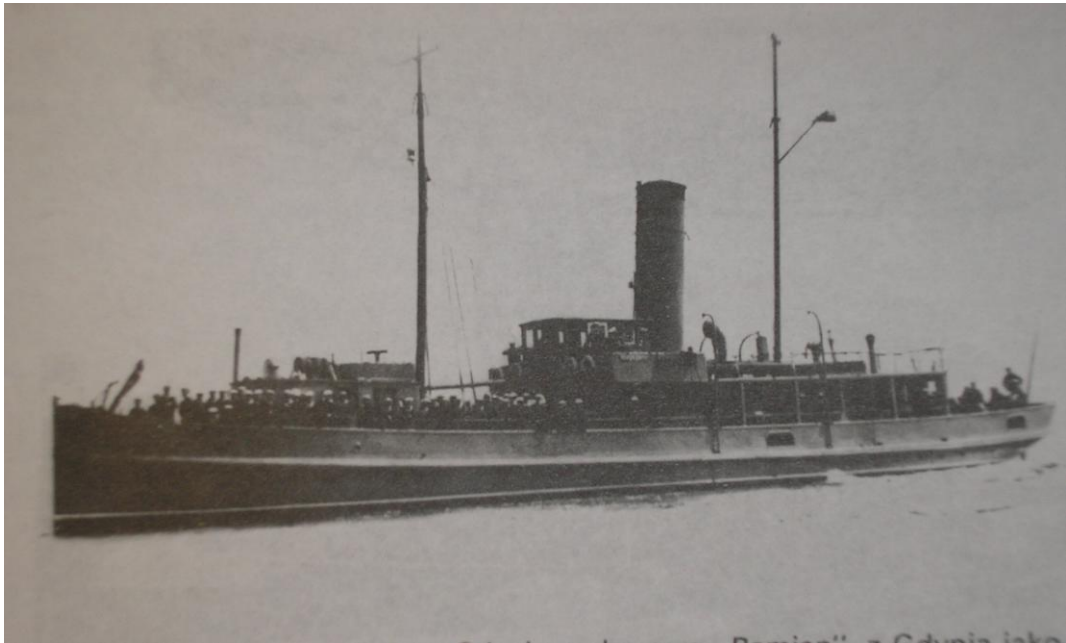
W dniu 24 sierpnia 1924 roku została na nim podniesiona ponownie bandera wojenna. Uroczystość ta była szczególną, bowiem nad jednostką patronat objęła Rada Miasta Puck. Jak podaje A. Świerkosz w książce pt. „Z Wybrzeża Polskiego - Puck”:

„Na jednym ze swych posiedzeń w dniu 16 bm. Rada Miejska Pucka uchwaliła objęcie przez miasto patronatu nad okrętem hydrograficznym marynarki wojennej O.R.P. „Pomorzanin”. Statek ten, (wybudowany na stoczni Sachsenberg w r. 1893, o pojemności 275 ton, długości (całkowitej) 36 mtr., szerokości 6,32 mtr. , zanurzeniu 2,58 mtr., posiada maszyny siły po 250 koni, 2 śruby, 1 kocioł typu cylindrycznego, szybkości maksymalnej 8 węzłów) zapisał się dziejach marynarki polskiej w chwili odzyskania niepodległości, jako pierwszy okręt wojenny na Bałtyku, tak samo jak Puck, jako pierwszy po latach niewoli, polski port wojenny. To też dzień 24 bm., dzień poświęcenia i przejęcia patronatu przez Puck nad okrętem, mającym w rozwijającej się naszej marynarce znaczenie już historyczne, wywarł na uczestnikach tej pięknej a niezwyklej uroczystości, nie tylko niezapomniane wrażenie, ale zapisał się głęboko w ich pamięci. Dowództwo okrętu i załoga dołożyła wszelkich starań, aby radnych miasta i gości okazałe przyjąć.

Rano około godz. 9-tej do stojącego na redzie „Pomorzanina”, poczęli się zjeżdżać motorówkami zaproszeni goście, witani serdecznie na pomoście przez grono oficerów z dowódcą okrętu, kapitanem p. J. Kłossowskim na czele. Po przybyciu dow. Floty p. komandora Świrskiego i odebraniu przez takowego raportu, przedstawiciele władz wojskowych i cywilnych, prasy, oraz gości, wśród których zauważyliśmy: dow. portu komandora p. Panasewicza, starostę p. Lipskiego, dow. lotnictwa morskiego p. pułk Leonkowa i w. in ., zebrał się u ołtarza postawionego na pokładzie, gdzie uroczystą mszę św. odprawił ks. Kapelan Wł. Miegoń, który również wygłosił podniosłe okolicznościowe kazanie i dokonał poświęcenia okrętu. Po akcie poświęcenia i odegrania przez orkiestrę marynarki hymnu narodowego, p. burmistrz odczytał następującą, przez radnych miasta jednogłośnie przyjętą uchwałę:

„Miasto Puck w zrozumieniu znaczenia morza dla rozwoju politycznego i ekonomicznego potęgi kraju oraz pragnąc dać realny wyraz temu zrozumieniu przyjmuje patronat nad O.R.P.„Pomorzanin”, który będąc okrętem hydrograficznym jest symbolem poznania morza i pogłębienia wiedzy morskiej, jako podłoża istnienia floty”.

Akcja patronacka nad okrętem ORP „Pomorzanin”, w której wydaje się musiał odegrać pewną rolę ks. kapelan Władysław Miegoń, była początkiem dobrze rozumianym i wielce potrzebnym przedsięwzięciem w naszym kraju. Wiele kontaktów różnych zakładów, szkół czy instytucji nawiązywało kontakty z okrętami w czasie drugiej Rzeczypospolitej. Szeroko rozwinął się ruch patronacki również w okresie powojennym i trwa do chwili obecnej i wszystko wskazuje, że ma on wiele cech związanych z wychowaniem morskim naszego społeczeństwa i coś z sentymentu za morzem, wyrażającym się wśród naszego społeczeństwa. Zbliżenie społeczeństwa z Marynarką Wojenną wynika z jakiegoś zapotrzebowania społeczeństwa, a zwłaszcza tego w głębi kraju, na wiedzę o morzu, a każde miasto chciałoby mieć swój pływający okręt czy statek handlowy i dumnie prezentował ich gród. W tym ruchu patronackim można doszukać się wielu przykładowych kontaktów, licznych osiągnięć, wzajemnego poznania i dobrze prowadzonej akcji wychowania społeczeństwa w rozumieniu morza, gospodarki morskiej i jej morskiej siły obronnej. Przykład dał O.R.P. „Pomorzanin” i światła Rada miasta Pucka. Marynarka Wojenna w tym dziele odgrywa wielką rolę”.



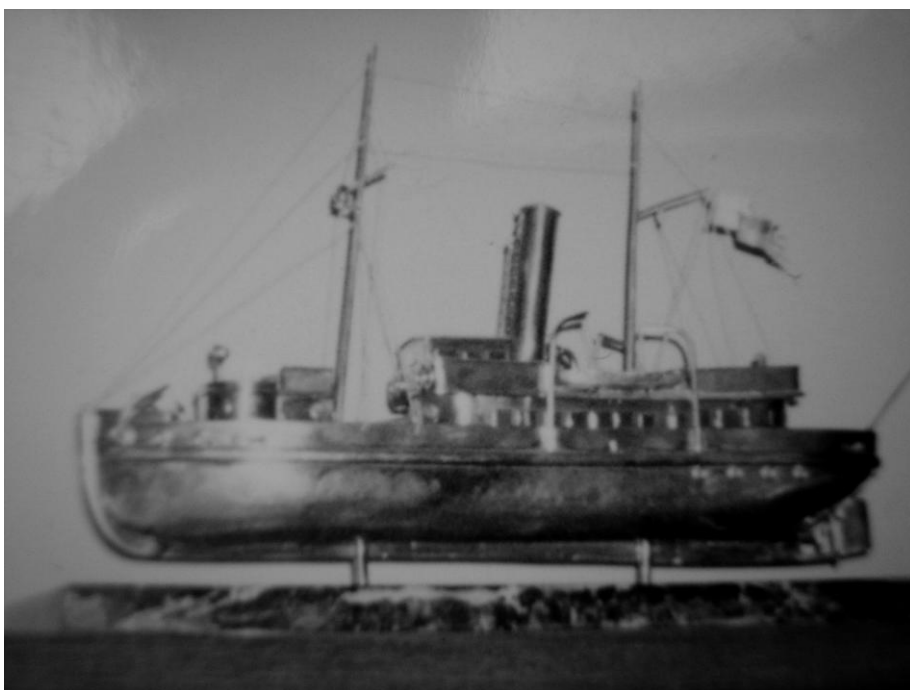
ORP „Pomorzanin” po modernizacji i przebudowie w 1924 roku [4]

W kolejnych latach ORP „Pomorzanin” pracowicie wypełniał zadania, jakie wynikały z pełnienia przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej roli państwowej służby hydrograficznej, przede wszystkim zaś – prace pomiarowe, niezbędne dla redagowania polskich map nawigacyjnych, z których pierwsza wydana została w 1927 roku. Te odpowiedzialną służbę okręt zakończył ostatecznie w 1932 roku, gdy został skreślony z listy floty. Jego rolę przejął kolejny okręt hydrograficzny (tak naprawdę, przebudowany trałowiec ORP „Mewa”, który przejął także nazwę „Pomorzanin”).

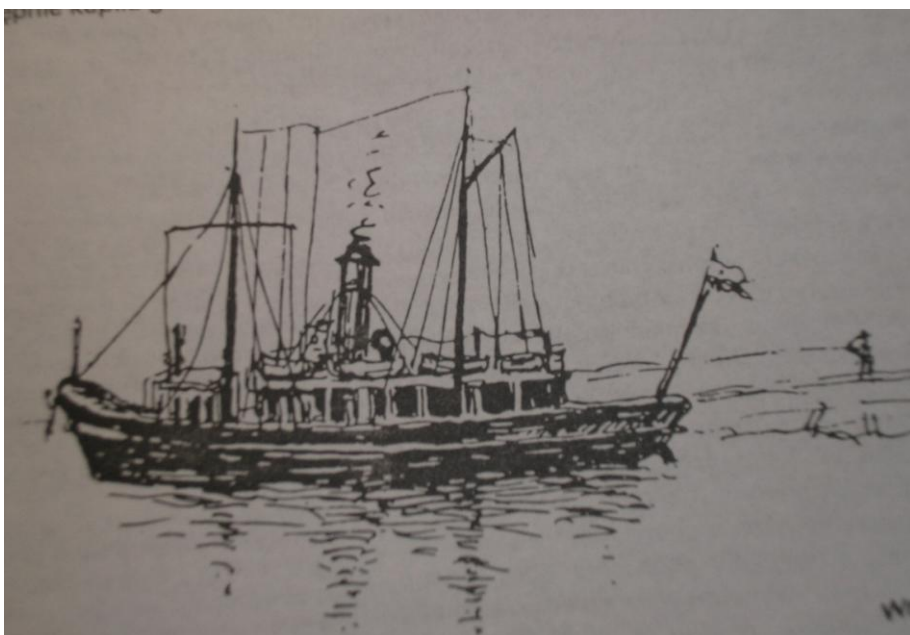
Jerzy Miciński podaje, iż jednostka została wystawiona na sprzedaż i trafiła (za 14 tys. zł.) w prywatne ręce. Po przebudowie pływał jako statek towarowy pod nazwą „Pomian” na Wiśle, do Tczewa. Nieznane są szczegółowe losy jednostki w czasie wojny. W każdym razie, w momencie jej zakończenia okręt spoczywał na dnie w stoczni Wojana, tam gdzie przeszedł pierwszy remont przed służbą w Polskiej Marynarce Wojennej. Został podniesiony, ale nie doczekał się już remontu i ostatecznie został pocięty na złom w 1950 roku. Niestety, po tym znacym i zasłużonym okręcie nie pozostała żadna materialna pamiątka.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne i Liga Morska i Rzeczna, pragnąc uczcić 80. rocznicę powołania Marynarki Wojennej, postanowiły wykonać srebrną replikę pierwszego okrętu Rzeczypospolitej ORP „Pomorzanin”. Została ona wykonana w Zakładzie „Kolia” w Gdyni. Na wykonanie repliki o długości 30 cm zużyto 120 dkg srebra. Nadzór nad wykonaniem repliki sprawował prof. Daniel Duda, szereg spraw konsultował z Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

Replikę przekazano uroczyście w dniu 11 listopada 2002 roku do kościoła garnizonowego w Gdyni – Oksywiu, którego budowniczym był ks. kapelan kmdr ppor. Władysław Miegoń.



Fotografia modelu ORP „Pomorzanin” (zbiory autora).



Rysunek Władysława Nałęcza [4]

Literatura:

1. Andrzej Banachowicz, Henryk Nitner - *Zarys dziejów okrętów hydrograficznych Polskiej Marynarki Wojennej 1918 – 1993*, Nautologia, nr 4/ 1993,
2. Jerzy Kłossowski - *Wspomnienie Marynarki Wojennej*, Wyd. MON, Warszawa 1970 r.
3. Antoni Komorowski - *Okręty szkolne Polskiej Marynarki Wojennej 1920 – 1997*, Gdynia, 1998 r. Drukarnia AMW,
4. Jerzy Miciński - *Księga statków Polskich (1918-1945)*, Gdańsk 1996, Polnord Wydawnictwo „Oskar”
5. Ryszard Mielczarek – *Z dziejów Administracji Morskiej w latach 1920 – 1922 (Urząd Hydrograficzny M. W. , Urząd dla Rozbitków)*, Nautologia, nr 3 - 1994 r.
6. Ryszard Mielczarek - *Kmdr por. Tadeusz Bramiński - oficer hydrografii MW, pracownik „Towarzystwa Żegluga Polska” w Gdyni*, (materiały R.M.)
7. Ryszard Mielczarek - *Józef Szłapka (1885-1957), st. Bosman Polskiej Marynarki Wojennej, pierwszy kierownik maszyn na ORP „Wisła” i ORP „Pomorzanin”, obrońca Gdyni w 1939 r.*, (materiały R.M.)
8. Ryszard Mielczarek - *Pierwsze pokolenie - Pacewicz Edward (1888-1962), hydrograf, kapitan marynarki wojennej, kapitan żeglugi wielkiej*, Morze, nr 2/79 r.
9. St. M. Piastowski - *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej (1920 -1946)*,
10. Alfred Świerkosz - *Z wybrzeża Polskiego - Puck*, Drukarnia Św. Wojciecha, Poznań, 1930,
11. Jerzy Unrug - *Jak powstała Polska Flota Wojenna 1918 - 1939*, Nasze Sygnały, 4/1959
12. Zbigniew Urbanyi - *Od „Daru Pomorza” do „Ziemi Bydgoskiej”*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk ,1973 r.
13. Marek Twardowski – *Pomorzanin*, Bandera, luty 2005
14. Wykorzystano materiały:
 - Czesław Szydłowski - Wspomnienia (w posiadaniu autora),
 - Polskiego Towarzystwa Nautologicznego,
 - Urzędu Morskiego w Gdyni.

