

**prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda**  
*Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni*

## **STACJE POLSKIEGO RATOWNICTWA BRZEGOWEGO** (stan do 1938 r.)

10 lutego 1920 roku nastąpiła dawno oczekiwana przez Polskę chwila przejścia niezmiernie małej części wybrzeża morskiego Bałtyku. Na tym odzyskanym skrawku polskiej ziemi sprawy rozbitków regulowane były przez niemiecką ustawę z 17 maja 1894 roku, która ze zmianami obowiązywała do końca lat dwudziestych. W myśl jej postanowień wszelkie problemy związane z ratowaniem życia ludzkiego na morzu należały do administracji ogólnej. Za czasów niemieckich władzę nadzorczą sprawował prezes Rejencji Gdańskiej, a w Pucku istniał Urząd dla Rozbitków (Strandamt), w którym obowiązki naczelnika pełnił miejscowy landrat.

Polska administracja powiatu puckiego, nie wprowadziła istotnych zmian w zakresie ratownictwa, dostosowała jedynie ustawę do nowych realiów. Wszelkie kompetencje byłego prezesa Rejencji Gdańskiej przejął wojewoda pomorski, a naczelnikiem reaktywowanego Urzędu dla Rozbitków został pierwszy komisaryczny starosta pucki Bolesław Lipski. Dnia 23 maja 1927 roku wojewoda pomorski powierzył to stanowisko referendarzowi Franciszkowi Bała, wicestarosie powiatu morskiego. Po włączeniu zagadnień ratownictwa do Urzędu Morskiego w Gdyni, dyrektor Józef Poznański dnia 8 sierpnia 1928 roku powierzył kierowanie ratownictwem brzegowym kapitanowi portu gdyńskiego kpt. ż.w. Władysławowi Zalewskiemu.

W skład wspomnianego Urzędu dla Spraw Rozbitków włączono placówki terenowe rozlokowane w ośmiu punktach odzyskanego wybrzeża, licząc od Dębek do granicy z Wolnym Miastem Gdańskim. Określano je jako *Wójtostwa dla Rozbitków* i zlokalizowano w następujących miejscowościach:

- Wójtostwo dla Rozbitków Mechelinki – od granicy Wolnego Miasta Gdańska,
- Wójtostwo dla Rozbitków Puck – od Rewy do Wielkiej Wsi,
- Wójtostwo dla Rozbitków Hel – obustronnie wybrzeże Helu do Jastarni,
- Wójtostwo dla Rozbitków Jastarnia – do Kuźnicy,
- Wójtostwo dla Rozbitków Chałupy – pomiędzy Wielką Wsią a Chałupami,
- Wójtostwo dla Rozbitków Wielka Wieś – aż do Rozewia,
- Wójtostwo dla Rozbitków Karwia od Rozewia do strugi przy Karwieńskich Błotach,
- Wójtostwo dla Rozbitków Karwieńskie Błota – do granicy niemieckiej.

Powołanie z dniem 2 kwietnia 1920 roku Urzędu Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie, któremu podlegały „sprawy rozbitków morskich oraz ratownictwa morskiego” wielce skomplikowało i tak wystarczająco niełatwe zagadnienia dotyczące właściwego ratownictwa, a szczególnie ratownictwa życia.

Wprowadzenie Tymczasowej Instrukcji Departamentu Spraw Morskich – Ministerstwa Spraw Wojskowych z 21 maja 1920 roku, odnoszącej się do zagadnień ratownictwa doprowadziło do naruszenia uprawnień wojewody, wynikających z niemieckiej ustawy. Jednakże decyzja wojewody pomorskiego dr Stefana Łaszewskiego, scedowująca zakres działania Urzędu dla Rozbitków na rzecz Urzędu Marynarki Handlowej, zawiesiła istniejący spór kompetencyjny do czasu wprowadzenia nowej, polskiej ustawy.

W układzie zawartym 16 czerwca 1920 roku pomiędzy wojewodą pomorskim a Urzędem Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie, nie wprowadzono nowych rozwiązań strukturalnych. Dyrektor Urzędu Marynarki Handlowej realizując zadania związane z ratowaniem ludzi miałby do pomocy dozorców wybrzeża czyli *tw. strandowych*, którzy by w terenie przejęli obowiązki spoczywające poprzednio na Wójtostwach dla Rozbitków. Proponowano zapewnić sobie pomoc gmin lub starostw w akcjach udzielania pomocy rozbitkom.

Brak jest jednoznacznych danych, czy do końca 1921 roku Urząd Marynarki Handlowej wcielił w życie postanowienia wspomnianego układu, które dotyczyły spraw rozbitków morskich. Wszystkie okoliczności przemawiają za tym, że Urząd nadal funkcjonował jako placówka administracji ogólnej. Ostatecznie porozumienie toruńskie straciło obowiązującą moc z chwilą przejęcia w 1922 roku spraw marynarki handlowej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

### **Przejęcie stacji ratownictwa brzegowego przez polskie władze**

Natychmiast po objęciu wybrzeża przez polskie władze administracji, podjęto kroki przejęcia mienia, będącego własnością niemieckiego towarzystwa do ratowania rozbitków morskich z siedzibą w Bremie, a które to na podstawie Traktatu Wersalskiego przeznaczono do zlikwidowania na rzecz Skarbu Państwa Polskiego. Wszelkie sprawy Marynarki Handlowej i Marynarki Wojennej w początkowym okresie II Rzeczypospolitej znajdowały się w gestii Departamentu ds. Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych. Departament ten dokonał lustracji ratownictwa brzegowego, przy czym stwierdzono:

- stacje ratownictwa brzegowego w Helu i Jastarni znajdują się w dobrym stanie,
- stacja ratownictwa brzegowego w Karwieńskich Błotach „przedstawiała tylko resztki mniej lub więcej jeszcze użyteczne”,
- stacja ratownictwa brzegowego w Wielkiej Wsi została podczas „przewrotu w Niemczech w 1919 roku doszczętnie zdemolowana”.

Przejęcie dwóch stacji ratownictwa brzegowego w Helu i Jastarni będących w stosunkowo w dobrym stanie dokonano dopiero w 1925 roku, przy czym Skarb Państwa Polskiego uiszczył należność w postaci 12.000 złotych. Stacje ratownictwa brzegowego we Władysławowie i Karwieńskich Błotach zostały przejęte w terminie późniejszym. Stacje w Helu i Jastarni natychmiast po przejęciu „przeszły” na nową organizację, skompletowano nowe drużyny ratownicze składające się głównie z ochotników rybaków, rozpoczęto proces ćwiczeń nowych drużyn ratowniczych. Koszty utrzymania stacji ratowniczych, konserwacji sprzętu i ćwiczeń, które

przeprowadzano co trzy miesiące wymagały rocznie 3 000 złotych, co ponosiło Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Autor, o inicjałach L.M. (*Morze, 11, 1927*), opisując stacje ratownictwa brzegowego w Helu podaje, że czynność stacji jest „*dwojaka*”, tzn. statek potrzebujący pomocy znajduje w pewnej „znaczej” odległości od brzegu:

- do statku wyrusza łódź ratownicza o specjalnej budowie, wyposażona w środki pierwszej pomocy i świadczy usługi na rzecz ludzi tonących, rannych i zmarzniętych. Zwykle łódź obsługiwana jest przez *najwytrawniejszych* wioślarzy, czasami gdy sytuacja sprzyja ratownicy wykorzystują żagle,
- gdy statek osiądzie na mieliźnie w odległości nie większej niż 600 metrów, stacja ratownictwa brzegowego mogła nieść pomoc rozbitkom przy pomocy tzw. urządzenia raketowego.

Ratunek polegał na zręcznym, szybkim i szczęśliwym wykonaniu pewnych czynności:

- a) dostarczenie na miejsce katastrofy kompletu aparatu raketowego, co na stacji helskiej dokonuje się przy pomocy noszy, a na stacji w Jastarni za pomocą do tego celu przystosowanego wózka, ewentualnie ciągniętego przez konie,
- b) ustawienie aparatu na wybrzeżu, podłączenie cienkiej linki „raketowej” o długości 700 metrów, odpaleniu rakiety pociągającej za sobą linkę w kierunku statku na mieliźnie. Linkę przechwytuje załoga statku i „wybiera” ją wraz z przyłączoną grubszą linką z blokiem; załoga przywiązuje linkę wraz z blokiem na maszt swej jednostki, a po przymocowaniu daje znać drużynie ratowniczej na brzegu (dzień sygnał optyczny, w nocy latarnią naftową). Kolejna operacja polega na tym, że przy pomocy uprzednio podanej liny przekazuje się grubą linkę, którą umieszcza się poniżej bloku poprzednio wspomnianego, zamocowanie tej grubej liny sygnalizuje się do drużyny ratowniczej na brzeg. Przy pomocy tej techniki zabierano ludzi ze statku na ląd.

Ponownie kwestie dotyczące rozbitków morskich i ratownictwa morskiego znalazły się w gestii Urzędu Morskiego na zasadzie rozporządzenia prezydenta Rzeczypospolitej (w randze ustawy) z 22 marca 1928 roku (Dz.U. RP z 26 marca 1928 r., Nr.38, poz.366) o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej, które ustaliło zakres działania Urzędu. Podlegały mu następujące sprawy:

- policji portowej żegludowej,
- pilotażu,
- budowy oraz zarządu latarniami morskim, pławami i innymi znakami nawigacyjnymi,
- inspekcji technicznej statków morskich i handlowych pod względem zdolności do żegludgi morskiej,
- budowy oraz utrzymania państwowych portów morskich, urządzeń portowych i umocnień brzegowych,
- eksploatacji państwowych portów morskich, przystani i urządzeń portowych,
- nadzoru nad budową, utrzymaniem i eksploatacją portów, przystani i urządzeń portowych będących własnością komunalną lub prywatną,
- budowy i utrzymania wydm morskich,
- pogłębianie i utrzymanie morskich dróg wodnych,
- nadzoru nad kotłami parowymi morskich statków handlowych,
- pomiaru statków morskich,

- służby żeglarskiej morskiej,
- ratownictwa morskiego,
- zbierania materiałów dotyczących ruchu portowego,
- współdziałanie z innymi władzami w sprawach należących do kompetencji tych władz, a dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych,
- odwołań od decyzji podległych urzędów,
- inne, zlecone poszczególnymi przepisami prawnymi.

Powołane do życia stacje ratownictwa brzegowego w Polsce w okresie międzywojennym rozpoczęły swoją działalność od słynnych „Zaślubin Polski z morzem” w Pucku dnia 10 lutego 1920 r., którego to aktu dokonał gen. Józef Haller. W roku 1938 do ich zadań należało udzielanie pomocy statkom:

- znajdującym się w niebezpieczeństwie przy brzegu,
- w razie ich wejścia na skałę lub mieliznę,
- w przypadku wybuchu kotła,
- z powodu pożaru,
- innej przyczyny.

Pomoc stacji ratownictwa brzegowego ograniczała się do ratowania pasażerów i załóg z jednostek w potrzebie oraz ewentualnie ratowania co cenniejszych przedmiotów ze statku będącego w niebezpieczeństwie. Ratownictwem z dala od lądu oraz ratownictwem mienia zajmował się Urząd Morski, holowniki „Żegluga Polskiej” a wielką rolę w tym procesie odgrywały siły i środki Marynarki Wojennej.

Poszczególne stacje ratownictwa brzegowego: Karwia, Władysławowo (w budowie), Jastarnia i Hel wyposażone w sprzęt, kierowane były przez kierowników stacji i ochotników rekrutujących się z mieszkańców, zwykle z doświadczonych rybaków zamieszkujących w pobliżu ratowniczej stacji brzegowej. We Władysławowie, którego kapitanem portu w tym okresie był kpt. ż.w. Henryk Borakowski, funkcje ratownicze obok funkcji dozorczej i inspekcyjnej polskich wód terytorialnych poczynając od miejscowości Dębki aż po Hel, pełniła mała jednostka motorowo-żaglowa o nazwie „Gazda”. Stacje ratownicze wyposażone były w łodzie ratownicze wiosłowe względnie motorowe oraz w sprzęt raketowo-linowy. Łodzie i sprzęt ratowniczy przechowywano w specjalnych budynkach (szopa ratownicza) do tego przeznaczonych, zlokalizowanych w pobliżu brzegu morskiego. Przdownik stacji (kierownik stacji) zwykle miał połączenie telefoniczne z najbliższą pocztą lub miejscową władzą.

Łodzie ratownicze budowane były w większości jako konstrukcje metalowe, posiadały zwykle w dziobowej i rufowej części zbiorniki powietrzne w celu utrzymania jednostki na powierzchni wody w razie przebicia poszycia łodzi ratowniczej. Łodzie umieszczane były w szopach gdzie stały na pochylni z podwoziem, z którego łatwo można było je zsunąć do wody i równie łatwo za pomocą przymocowanej do podwozia windy, można było wyciągnąć ją na pochylnię.

Rakiety ratownicze – Stacje ratownictwa brzegowego wyposażone były w rakiety ratownicze, za pomocą których wystrzeliwano linkę w kierunku zagrożonego statku. Linka ta tworzyła połączenie łąd statek i umożliwiała ewakuację ludzi.

Zasięg lotu rakiety zależny był od wielkości kalibru tejże oraz kierunku i siły wiatru. Rakieta kalibru 80 mm zdolna była „zanieść” linkę na odległość 400 metrów, a 50 mm na około 300 metrów.

W celu podania linki ( rzutki) z łodzi ratowniczej można było posłużyć się specjalną strzelbą, której zasięg wynosi jedynie 80 m.



Fot. 1. Stacja raketowa w Jastarni (archiwum autora)

Wykaz stacji ratowniczych – ratownictwa brzegowego  
wg „Spisu latarni i sygnałów nawigacyjnych” (1938, Cz. I)

- Karwia na wydmie przed wsią, położona w pozycji: szer. 54°50' N i długość 018°14' E; znajdowała się w murowanym budynku (szopa) z czerwonej cegły – wyposażenie tej stacji na dłuższy czas zostało odroczone.
- Władysławowo w pozycji 54°43' N i długość 018°25'E – stacja w budowie
- Jastarnia na wydmie koło wioski, położona w poz. szer.54°43'N i długość 018°41 E, stacja posiadała jedną łódź ratowniczą wiosłową z podwoziem oraz jeden aparat raketowy. Zasięg rakiety około 400 m.
- Hel w porcie rybackim położony w pozycji 54°36 N i długość 018°50'E; budynek murowany czerwony (szopa); stacja wyposażona była w jedną łódź ratowniczą wiosłową oraz jeden aparat raketowy przenośny. Zasięg rakiety około 400 m. Budynek ( szopa) jest widoczny z otwartego morza.\*

**BIBLIOGRAFIA:**

1. Witold Poinc, Daniel Duda – *Ratownictwo morskie*; Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975.
2. Daniel Duda – *Ludzie Władysławowa – Port Władysławowo*, Gdynia, 1998.
3. Daniel Duda – *Z historii Ratownictwa Brzegowego w Polsce*, Gdynia, 1995 .
4. Ryszard Mielczarek, Daniel Duda – *Puck jako ośrodek ratownictwa morskiego (1920-1928). Puck w latach dwudziestych*. Puck 2001.
5. L.M. Stacje ratunkowe na polskim wybrzeżu – *Morze* (organ Ligi Morskiej i Rzecznej) nr 11. Ro IV. Warszawa 1927.
6. *Spis latarni i sygnałów nawigacyjnych*, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Warszawa 1938.