Maciej Kijowski

Polska myśl morska to zbiorowy wysiłek tyleż powołanych do jej krzewienia instytucji, co wybitnych indywidualności. Wśród takich gigantów, mocarzy polskiej myśli morskiej jak Karol Olgierd Borchardt, Tadeusz Ocioszyński, Stanisław Matysik, Jerzy Młynarczyk, Witold Andruszkiewicz, Bolesław Kasprowicz, Jerzy Doerffer, Walenty Milenuszkin, Jerzy Uziębło, Zygmunt Sójka czy Stanisława Fleszarowa-Muskat, jest miejsce też dla Adama Rapackiego. Jego działalność jako ministra żeglugi na przestrzeni dokładnie trzech lat (16 kwietnia 1947 – 15 maja 1950) nie stała się przedmiotem pogłębionych badań. Jakkolwiek przed niemal 30 laty najznakomitszy biograf Rapackiego, Ryszard Liczmański trafnie streścił wyzwania stojące przed ministrem żeglugi i sławetne jego morskie osiągnięcia[1], w najnowszym bodaj biogramie wybitnego socjalisty piastowanie tej właśnie rządowej teki jest ledwie wzmiankowane[2]. Tymczasem wkład Rapackiego w rozwój polskiej polityki morskiej i gospodarki morskiej w okresie ich powojennej odbudowy i transformacji zasługuje na wszechstronną ocenę – także przez pryzmat jego ówczesnych publikacji poświęconych tym właśnie zagadnieniom.
Przedmiotem mojego tekstu jest artykuł Adama Rapackiego Założenia polityki morskiej[3], opublikowany w 1948 r. na łamach „Morza i Marynarza Polskiego" jako skrót referatu wygłoszonego przezeń w Warszawie, w Lidze Morskiej, w ramach popularyzacji wiedzy marynistycznej. To manifest programowy tej rangi, co zamieszczone tu właśnie, w „Przeglądzie Socjalistycznym" cenne analizy a to stanu odrodzonego rolnictwa[4], a to powojennej spółdzielczości[5], pióra tego samego i tak samo wnikliwego autora. Inny, węższy przedmiotowo charakter niż odnosząca się do planu trzyletniego publikacja w „MiMP" ma późniejszy o ponad pół roku oparty o plan sześcioletni tekst zamieszczony w „Życiu Gospodarczym"[6] – ten, z którego pochodzi znamienna deklaracja Rapackiego: „Polska polityka morska jest polityką portowo-żeglugową, nie żeglugowo-portową, ani żeglugową i portową"[7].
Niekwestionowane stwierdzenie Rapackiego, tyleż lakoniczne co treściwe – „Mamy Wybrzeże" – było 70 lat temu i jest nadal punktem wyjścia do budowania i prowadzenia polityki morskiej. Symboliczna długość brzegu morskiego Polski międzywojennej nie pozwalała na politykę morską na śmielszą i szerszą miarę. Polska morska powstała wraz z powstaniem Polski socjalistycznej, stając się jedną z naszych najważniejszych wojennych, sprawiedliwie odzyskanych zdobyczy. „Na dobrą sprawę, morze i szeroki pas wybrzeża zaczęliśmy doceniać dopiero po 1945 roku"[8] – powiada celnie Krzysztof Wójcicki.
Rapacki prezentuje w Założeniach… właściwą socjalistom racjonalną postawę. Jest dumnym realistą, świetnie zdającym sobie sprawę z tego, jak wiele Polska uczyniła w dziele polityki morskiej przez pierwsze trzy powojenne lata, ale i z tego, jak wiele pozostaje do zrobienia w przyszłości. Jest to spojrzenie diametralnie odmienne od właściwego dzisiaj rządzącym następcom Rapackiego, nie włodarzom lecz grabarzom polskiej żeglugi, nie apologetom lecz epigonom Polski morskiej. Gdyby stać ich było na choćby odrobinę przyzwoitości, musieliby przyznać, że nasza gospodarka morska przeżywała największy rozkwit w Polsce Ludowej, musieliby oddać sprawiedliwość i należny szacunek tak znamienitym odpowiedzialnym za jej dynamiczny rozwój ministrom jak Stefan Jędrychowski, Adam Rapacki, Stanisław Darski, Jerzy Olszewski, Jerzy Szopa, Stanisław Bejger czy Jerzy Korzonek, tak sprawnym menedżerom jak zmarły niedawno, 2 grudnia 2017 r. godzien szczególnej czci i wdzięczności Ryszard Karger, jak Tadeusz Grembowicz, Mieczysław Kowalikowski, Jan Szymański, Henryk Jendza, Klemens

Gniech.
Dylematem powojennej władzy były kadry: ściślej, odpowiedź na pytanie, kogo skierować na morski odcinek. Konserwatyzm sanacyjnego wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego współzawodniczył z rewolucyjnym zapałem działaczy PPR i musiał z nim przegrać, także z uwagi na nieco anachroniczne koncepcje inżyniera (w jego dobrą wolę i szczery entuzjazm nie śmiem wątpić). Skądinąd Rapacki odniósł się do delegata rządu ds. Wybrzeża bardzo życzliwie; jemu należy również zawdzięczać start Kwiatkowskiego w wyborach do Sejmu Ustawodawczego. Korzystając z doradztwa Kwiatkowskiego minister zaprosił też do współpracy innych, już zasłużonych fachowców, w tym Aleksandra Rylkego, Mikołaja Gutowskiego czy Kazimierza Petrusewicza[9]. Rapacki nie obawiał się okazać szacunku faktycznemu twórcy potęgi najnowocześniejszego portu bałtyckiego w Gdyni, Tadeuszowi Wendzie. Tuż po tym, jak minister powziął wiadomość o śmierci odsuniętego przez piłsudczyków inżyniera, skierował 13 września 1948 r. pismo do premiera Józefa Cyrankiewicza, w którym zwrócił się doń o sfinansowanie przez państwo pogrzebu, przy czym zakres wniosku wkrótce rozszerzył i na leczenie. Uchwała Rady Ministrów z 29 września 1948 r. w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy[10] jest tyleż świadectwem odwagi co osobistą zasługą Adama Rapackiego. Rok 1947 to natomiast inne osiągnięcie ministra żeglugi, wtedy bowiem przeprowadzono w Polsce pierwsze badania socjologiczne nad ludźmi morza, dające początek późniejszej i dzisiejszej socjologii morskiej[11].
Przytoczone stwierdzenie o portowo-żeglugowym profilu polskiej polityki morskiej determinuje kolejność priorytetów stawianych przez autora, dla którego „najelementarniejszą, fizyczną potrzebą gospodarki narodowej są porty”[12]. Czytelnie opisuje obowiązki w materii (s)tworzenia portów: mają być one wystarczające technicznie „do przeładunku wszystkiego tego, czego od nich będzie się domagała gospodarka narodowa”[13], mają być tanie ale nowoczesne, konkurencyjne, wreszcie oddziałujące ożywczo na „ten pas Ziem Odzyskanych, który zawsze żył z morza i który będzie żył z morza”[14]. Odwołując się do planu trzyletniego stawia na osiągnięcie w 1949 r. poziomu niemal 17 mln t węgla wyeksportowanego drogą morską, słusznie uważając ten tonaż za dość astronomiczny a zarazem niewspółmierny do już zaistniałych potrzeb. Zważywszy na znaczny udział tego paliwa w ogólnym tonażu przeładunków zbytnio się nie pomylił, gdyż w 1948 r. przeładowano w polskich portach prawie 16,8 mln t przy 7,8 mln t zaledwie dwa lata wcześniej[15].
W perspektywicznych rozważaniach Rapackiego o portach szczególnie istotną rolę zajmuje mniej niż Trójmiasto zniszczony Szczecin, w którego to porcie i wokół niego miano zainwestować do ok. połowy 1950 r. ponad 5 mld zł a przeładunek węgla już na rok 1949 minister obliczał na ok. 5-6 mln t[16] (faktycznie przeładowano w nim 3,6 mln t węgla na 4,8 mln t ogółem[17], co i tak oddziałuje na wyobraźnię, jeśli odnotować, że przeładunek w październiku 1946 r. przekroczył raptem 13 tys. t[18]). Minister pokładał ogromne znaczenie w Szczecinie jako sercu czechosłowackiego i dunajskiego głównie tranzytu, dzięki któremu ma dogonić (a może i prześcignąć) współzawodniczący z nim od lat port Hamburg. Cień niepokoju ministra nie może dziwić, gdyż początkiem 1948 r. Czechosłowacja utworzyła właśnie w Hamburgu Czechoslovak Forwarding Agency, towarzystwo kilku firm spedycyjnych posiadające monopol na tranzyt tego państwa[19]. Zasługą także Rapackiego stało się jednak to, że w okresie planu trzyletniego już prawie 90% wszystkich zagranicznych ładunków przechodzących przez port szczeciński stanowił tranzyt czechosłowacki[20]. Również jego osiągnięciem było rozważne rozwiązanie sprawy rozwoju polskiej floty. W obliczu spodziewanej dekoniunktury, stanowiącej

zagrożenie głównie dla żeglugi trampowej, opowiadał się za odłożeniem na przyszłość wysiłku jej rozbudowy i za położeniem nacisku na korzystne przewozy węgla. Już pod koniec 1949 r. polskie statki handlowe osiągnęły łączny tonaż 204,3 tys. t, czyli o 70% więcej niż przed wojną a udział własnej floty w przewozach ładunków polskiego handlu zagranicznego wyniósł w tym roku 9,8%[21]. Według stanu na rok 1950 tonaż ten stawiał Polskę na 30. miejscu w świecie i 14. w Europie, by po 24 latach osiągnąć miejsca odpowiednio 21. i 11.[22] Te wskaźniki robią wrażenie również dziś. Zwłaszcza dziś.

Rapacki miał pełną rację mówiąc i pisząc o przemyśle okrętowym – w istocie, budowa statków pełnomorskich datuje się w Polsce od okresu powojennego, albowiem przedwojenne próby podejmowane w tym zakresie w Gdyni przerwała bezlitośnie wojna[23] (do wodowania s/s „Olza" ostatecznie nie doszło[24]). Nadzór ministra Rapackiego nad stoczniami był po ojcowsku troskliwy: publikacja jego Założeń… zbiegła się z utworzeniem przezeń 11 czerwca 1948 r. przedsiębiorstwa państwowego Zjednoczone Stocznie Polskie[25], z osobowością prawną i szerokim zakresem samodzielnych uprawnień, choćby w zakresie uzyskiwania kredytów czy prowadzenia bezpośrednich kontaktów handlowych z zagranicą[26]. Nie oznacza to, by minister nie był ostrożny: kiedy 3 kwietnia 1948 r. uczestniczył w dużej hali kadłubowej Stoczni Gdańskiej w uroczystości położenia stępki pod s/s „Sołdek", podczas której zakuł weń pierwszy, symboliczny nit[27] (skądinąd już nazajutrz wypalony[28]), powiedział m.in.: „Długo zastanawialiśmy się, czy można młodemu, niedoświadczonemu przemysłowi stoczniowemu, pełnemu entuzjazmu, ale przecież niewyszkolonemu, powierzyć miliardy złotych, powierzyć budowę nowych statków"[29]; mniej znane są inne wypowiedziane wówczas przezeń słowa: „My nie na białym koniu i nie złotą obrączką bierzemy ślub z Bałtykiem. (…) ziemię i morze potrafi utrzymać przy sobie tylko ten, kto nie tylko umie się bić o nią, ale kto potrafi pracą umocnić ją i zagospodarować"[30]. „Z nazwy tego statku mówi teraźniejszość i przyszłość Polski"[31], mówił minister w przemówieniu wygłoszonym 6 listopada 1948 r. na wodowaniu „Sołdka" a 25 października 1949 r. uczestniczył również w podniesieniu na nim bandery[32]: przecież powstanie tego pierwszego pełnomorskiego statku wybudowanego w Polsce jest w ogromnej mierze zasługą właśnie Adama Rapackiego. Także on był autorem śmiałego planu współpracy stoczni polskich z włoskimi (od budowy pierwszych statków tam z udziałem polskich inżynierów i robotników do budowy w Polsce z udziałem sukcesywnie malejącej liczby specjalistów włoskich), który ustalony został podczas wizyty ministra w 1947 r. we Włoszech; niestety, koncepcja ta nie została zrealizowana[33].

Podsumowując dotychczasowe osiągnięcia Polski w dziele okrętownictwa Rapacki podkreślał tyleż śmiałość co głęboki sens decyzji o przerzuceniu na stocznie krajowe niemal całego planu budowy nowych statków, co umożliwiało pokrycie większości zamówień ze środków dewizowych. Przewidywał, że w roku 1948 produkcja nowych jednostek osiągnie 5 tys. t, w roku kolejnym 4 razy więcej a „w latach następnych gdzieś około 25". W rzeczywistości pięciotysięczny pułap osiągnięto w roku 1949 ale już 11 lat później było to 254 a po kolejnej dekadzie, w roku śmierci Adama Rapackiego, 516 tys. t[34]!

Od ekonomicznej warstwy artykułu Rapackiego nie mniej ważne jest to, co napisał o społecznym wymiarze polityki morskiej – o tym, co określa się mianem wychowania morskiego[35]. Jak najsłuszniej potraktował w tym względzie rok 1939 jako bezwzględną cezurę, dotąd bowiem wychowanie to rozumiano wąsko, jako elitarne szkolnictwo morskie, zaś po wojnie skierowano je do jak najszerszych kręgów społeczeństwa, w tym zwłaszcza do młodzieży. W dzisiejszych trudnych czasach, w których przeraża liczba dzieci, które nigdy nie widziały morza, bo ich rodziców na to nie stać, w nie mniejszym stopniu przeraża bezrozumna

afirmacja międzywojnia i w tym zakresie. Na pytanie o zasięg oddziaływania ówczesnego wychowania morskiego kapitalnie odpowiada powstała w 1933 r. piosenka zespołu „Czerwona Latarnia" („Na Święto Morza nad wodę się schroń, / Tam się wykąpiesz jak ułański koń. / Nie masz na pociąg – piechotą bież, / Wraz z Kusocińskim w zawodach się mierz"[36]). Rapacki postawił na jak najszerszy dostęp nie tylko państwa, nie tylko gospodarki, ale społeczeństwa do morza, na to, by wielka szansa Polski Ludowej jaką stało się odzyskanie piastowskiego wybrzeża Bałtyku, została wykorzystana powszechnie – tak politycznie i ekonomicznie, jak społecznie i wychowawczo. Ten plan się powiódł.
Adam Rapacki utrzymywał kontakty z Wybrzeżem nie tylko z tytułu osobistych i rodzinnych sentymentów (jego ojciec Marian, znany głownie jako wybitny spółdzielca, pracował w 1905 r. w Gdańsku[37]), ale przede wszystkim z racji kierowniczych funkcji piastowanych w centralnych władzach PPS i PZPR. 24 stycznia 1948 r. uczestniczył w Szczecinie w odwoływaniu ze stanowiska sekretarza WK PPS Eugeniusza Przetacznika, którego wkrótce zmuszono do opuszczenia miasta[38]. Ponad 20 lat później, 12 marca 1968 r. spotkał się w Klubie Studenckim „Żak" w Gdańsku z demonstrującymi studentami: powiada się, że między młodzieżą a członkiem Biura Politycznego KC PZPR doszło wtedy do rzeczowej dyskusji[39]. Oczywiste natomiast jest to, i nie wolno o tym zapominać, że obok Edwarda Ochaba, Jerzego Albrechta czy Jerzego Sztachelskiego to Adam Rapacki był jednym z nielicznych piastunów najwyższych godności państwowych, który (skądinąd rychło po spotkaniu z gdańskimi studentami) złożył swój ministerialny urząd w reakcji na wydarzenia marcowe. Czy przypadająca na rok bieżący 50. rocznica tych niepokojów skłoni i władze i tych najpoprawniejszych politycznie historyków do oddania sprawiedliwości najsprawiedliwszym i najodważniejszym z ówczesnego kierownictwa partii i państwa?
Wiem, że nie. Nie mam złudzeń.

Maciej Kijowski, *dr nauk prawnych, Katedra Nauk Prawnych i Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach*

Przypisy:
[1] Zob. R. Liczmański, Adam Rapacki. Zarys biograficzny, Warszawa 1989, s. 39-42, 126.
[2] Zob. A. Karpiński, A. P. Wierzbicki, Adam Rapacki – od spółdzielczości do dyplomacji światowej, [w:] Oni odbudowywali i rozwijali Polskę. Wielcy Polacy w Polsce Ludowej, Warszawa 2016, s. 185.
[3] A. Rapacki, Założenia polityki morskiej, „Morze i Marynarz Polski" 1948, nr 6/7, s. 3-5.
[4] Tenże, Nowe rolnictwo w nowej rzeczywistości, „Przegląd Socjalistyczny" 1945, nr 1, s. 6-10.
[5] Tenże, Czym ma być spółdzielczość, „Przegląd Socjalistyczny" 1947, nr 4-5, s. 22-25.
[6] Tenże, Wytyczne polskiej gospodarki morskiej, „Życie Gospodarcze" 1949, nr 7, s. 286-289.
[7] Tamże, s. 286.
[8] K. Wójcicki, Rozmowy z Mokwą, Gdynia 1997, s. 101.
[9] Zob. R. Liczmański, dz. cyt., s. 40.
[10] Niepublikowana.
[11] Zob. W. Bryniewicz, Geneza i dzieje socjologii morskiej, Szczecin 2004, s. 39-40.
[12] A. Rapacki, Założenia…, dz. cyt., s. 4.
[13] Tamże.
[14] Tamże.
[15] Zob. R. Liczmański, dz. cyt., s. 40.

[16] O kluczowej roli przeładunku węgla w Szczecinie zob. J. Brudziński, Port szczeciński w latach 1945-1947, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego" 2004, „Acta Politica" nr 17, s. 168.
[17] Zob. W. Gnat, S. Sala, Obroty ładunkowe i ruch statków w porcie szczecińskim w latach 1945-1970, [w:] B. Dziedziul (red.), Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku, Warszawa-Poznań 1975, s. 293.
[18] Zob. B. Minc, O planie trzyletnim, [Warszawa] 1948, s. 16.
[19] Zob. R. Techman, Tranzyt czechosłowacki w portach ujścia Odry po II wojnie światowej, „Studia Maritima" 2015, vol. XXVIII, s. 237.
[20]Zob. tamże, s. 238-239.
[21] Zob. J. Redlich, Pod biało-czerwoną banderą, [w:] T. Podwysocki, J. Redlich, Polska na morzu, Warszawa 1981, s. 13.
[22] Zob. S. Kuziński, Polska na gospodarczej mapie świata, Warszawa 1976, s. 70.
[23] Zob. W. Kuszewski, Statek Sołdek – początek powojennej historii polskiego przemysłu stoczniowego, [w:] Sołdek. Klejnot wśród muzealnych statków handlowych. Seminarium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 27 kwietnia 2011 roku, Gdańsk 2012, s. 26.
[24] Zob. I. Sienicki, Statek-muzeum „Sołdek", Gdańsk 2009, s 20; T. Podwysocki, Przemysł stoczniowy, [w:] T. Podwysocki, J. Redlich, dz. cyt., s. 57.
[25] Zarządzenie Ministra Żeglugi z 11 czerwca 1948 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Zjednoczone Stocznie Polskie" (M. P. z 1948 r. nr A-70, poz. 596 ze zm.). Niestety, zarządzeniem Ministra Żeglugi z 20 lutego 1950 r. o utworzeniu „Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego" (M. P. z 1950 r. nr A-24, poz. 255), także podpisanym przez Rapackiego, w miejsce ZSP powstało 5 przedsiębiorstw państwowych wyodrębnionych, kierowanych przez CZPO. Ewolucja polityki stoczniowej Ministra Żeglugi dowodzi wzrostu tendencji centralistycznych w polskiej gospodarce.
[26] Zob. N. Stachowiak, Sytuacja polskiego przemysłu okrętowego w latach 1945-1949, [w:] Zaczęło się od „Sołdka". Sympozjum w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 6 listopada 2008 roku, Gdańsk 2009, s. 17.
[27] Zob. W. Kuszewski, Przebieg budowy i wodowania s.s. Sołdek, [w:] tamże, s. 60.
[28] Zob. M. Maksymowicz, Uroczystość położenia stępki pod rudowęglowiec „Sołdek", [w:] „Sołdek". Pierwsza powojenna polska stępka. Sympozjum w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 3 kwietnia 2013 roku, Gdańsk 2013, s. 40.
[29] Cyt. za: W. Kuszewski, Przebieg…, dz. cyt., s. 59.
[30] Cyt. za: M. Maksymowicz, dz. cyt., s. 40.
[31] Cyt. za: A. Rowiński, Pod biało-czerwoną banderą, Warszawa 1966, s. 55.
[32] Zob. I. Sienicki, dz. cyt., s. 29.
[33] Zob. S. Darski, W służbie żeglugi, Gdańsk 1978, s. 177-183.
[34] Zob. C. Wojewódka, Nasze morskie XXX-lecie, Gdańsk 1975, s. 52.
[35] Szerzej K. Kubik, Wychowanie morskie, „Kalendarz Gdański" 1984, s. 275-279; Z. Sójka, Z. Kasprzyk, Polska polityka morska, Gdańsk 1986, s. 192, 223-225.
[36] Dziś w Polsce wesoło, [w:] Polskie pieśni rewolucyjne z lat 1918-1939, zbiór F. Kalicka, opr. muz. E. Olearczyk, Warszawa 1950, s. 172-176.
[37] Zob. R. Liczmański, dz. cyt., s. 9.
[38] Zob. K. Kozłowski, Pomorze Zachodnie w sześćdziesięcioleciu (1945-2005). Społeczeństwo – władza – gospodarka – kultura, Szczecin 2007, s. 390-392; tenże, Wielcy

powojenni szczecinianie. Próba charakterystyki, [w:] R. B. Woźniak (red.), W kręgu ludzi morza. Księga pamiątkowa z okazji 70. rocznicy urodzin Prof. zw. dr. hab. Ludwika Janiszewskiego, Szczecin 1997, s. 238.
[39] Zob. W. G. Strąk, Kronika Polski na morzu 1918-1989, Warszawa-Olsztyn 1996, s. 233-234.