



**WICEADMIRAŁ  
KAZIMIERZ  
WŁODZIMIERZ  
PORĘBSKI  
1872–1933**

Institut Pamięci Narodowej  
Komisja Ścigania Zbrodni  
przeciwko Narodowi Polskiemu  
Oddział w Szczecinie



Szczecin 2022

Trawicki L., *Okręty kontradmirała Kazimierza Porębskiego. Wiek pary i żagla – czas pokoju*, „Morze, Statki i Okręty” 2006, nr 1.

Trawicki L., *Okręty Kazimierza Porębskiego. Wiek pary – czas wojny*, „Morze, Statki i Okręty” 2006, nr 2.

Tuliszka J., *Afera minowa w Marynarce Wojennej*, „Biuletyn Historyczny MMW” (Gdynia) 1995, nr 14.

Zbierski A., Cieślak M., Trawicki L., *Udział Polaków w wojnie rosyjsko-japońskiej na morzu w latach 1904–1905*, Gdańsk 2000.

## **PUBLIKACJE INTERNETOWE**

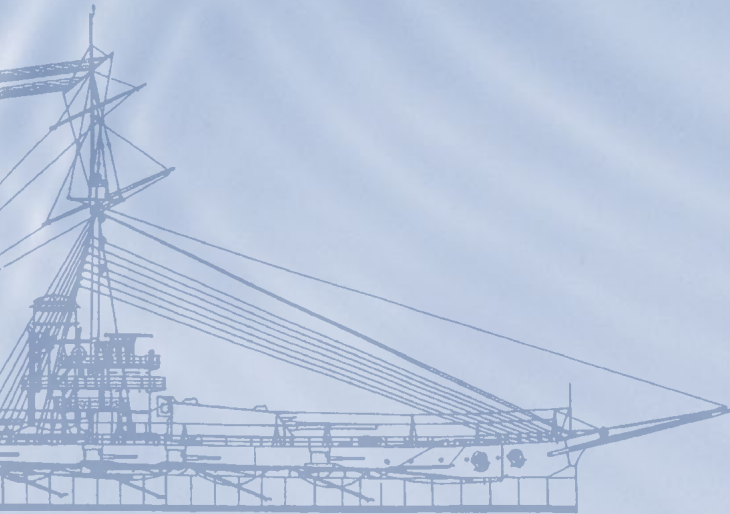
[https://pl.wikipedia.org/wiki/Bogustaw\\_Miedziński](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bogustaw_Miedziński)

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Konferencja\\_w\\_Spa](https://pl.wikipedia.org/wiki/Konferencja_w_Spa)





**WICEADMIRAŁ  
KAZIMIERZ  
WŁODZIMIERZ  
PORĘBSKI  
1872–1933**



Instytut Pamięci Narodowej  
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu  
Oddział w Szczecinie

Szczecin 2022

Tekst:

*Adam Jarski*

Redakcja i korekta:

*Ewa Pankanin*

Projekt graficzny i skład:

*Rajmund Dopierata*

Druk:

*Rex-Druk Szczecin*

Ikonografia:

*Centralne Archiwum Wojskowe*

*Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni*

*Muzeum Okręgowe w Toruniu*

*Narodowe Archiwum Cyfrowe*

*Kolekcja Adama Jarskiego*

Zdjęcie na okładce:

Fotografia portretowa kadm. Kazimierza Porębskiego w mundurze generała wojsk lądowych, 31 grudnia 1921 r. (MMW)



© Instytut Pamięci Narodowej

Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu

Oddział w Szczecinie

Szczecin 2022



Utworzona 28 listopada 1918 r. dekretem Józefa Piłsudskiego marynarka polska miała mianowanego tym samym dokumentem pierwszego dowódcę w osobie pułkownika marynarki – jak w owym czasie brzmiała oficjalna nazwa późniejszego stopnia komandor – Bogumiła Nowotnego, który kwalifikacje i doświadczenie w marynarskim fachu zdobywał w marynarce austro-węgierskiej. Powołano do kierowania tym tworem Sekcją Marynarki w Ministerstwie Spraw Wojskowych. W myśl początkowych założeń na tym etapie organizacyjnym miała ona zajmować się zarówno sprawami marynarki wojennej, jak i handlowej.

Z chwilą ogłoszenia niepodległości do kraju zaczęli napływać szerokim strumieniem oficerowie, podoficerowie i marynarze, którzy swoje doświadczenie zdobywali w marynarkach trzech zaborców; po zakończeniu działań militarnych wielkiej wojny i rozpoczęciu konferencji wersalskiej zwalniały one Polaków w myśl odpowiednich przepisów. Również i w nowej, sowieckiej Rosji Rada Komisarzy Ludowych wydała i opublikowała 20 stycznia 1918 r. Dekret nr 102, umożliwiający zwalnianie żołnierzy innej narodowości spoza granic nowej Rosji z armii rosyjskiej.

Z możliwości tej skorzystał kadm. Kazimierz Porębski i – po trzydziestu latach służby w marynarce rosyjskiej – w listopadzie 1918 r. stawiał się do dyspozycji „b. Brygadiera”, jak podał do swej Karty ewidencyjnej, Józefa Piłsudskiego, który przybył do Warszawy w przeddzień zawieszenia broni w wojnie (10 listopada 1918 r.), a także nowo utworzonego 2 listopada dekretem Rady Regencyjnej Ministerstwa

Spraw Wojskowych. Ów dokument zawierał, z załączoną Kartą ewidencyjną, dotychczasowy przebieg jego służby w marynarce rosyjskiej oraz zakres pełnionych obowiązków i zajmowanych stanowisk, który sprawiał duże wrażenie. Imponowała jego znajomość języków obcych – biegle w mowie i piśmie posługiwał się językami: angielskim, francuskim, rosyjskim, i nieco słabiej niemieckim<sup>1</sup>. W rubryce: „Znajomość krajów” napisał: „Wszystkie części świata z wyjątkiem Australii”<sup>2</sup>.

Nic dziwnego, że po rezygnacji Bogumiła Nowotnego z kierowania marynarką to właśnie Kazimierzowi Porębskiemu, przyjętemu oficjalnie do Wojska Polskiego 18 stycznia 1919 r., powierzono kierowanie tą instytucją – posiadał on wszelkie kwalifikacje, by podjąć temu zadaniu.

Na początek należy przedstawić drogę zawodową oraz przebieg zdarzeń i losów Kazimierza Włodzimierza Porębskiego do czasu przybycia do niepodległej Rzeczypospolitej, które przyczyniły się do zdobycia naprawdę wielkiej wiedzy i doświadczenia oraz ukształtowały wybitną osobowość tego człowieka.

## PIERWSZY OKRES ŻYCIA KAZIMIERZA PORĘBSKIEGO DO CZASU WSTĄPIENIA DO ROSYJSKIEJ SZKOŁY MORSKIEJ

Kazimierz Porębski urodził się 14 listopada 1872 r.<sup>3</sup> w Wilnie w rodzinie o silnie zakorzenionych polskich tradycjach. Jego ojciec Adolf, urodzony w 1830 r., był lekarzem, zaś matka Maria z d. Krejbich, urodzona w 1843 r., mimo że pochodziła z rodziny o węgierskich korzeniach, pielęgnowała w domu Porębskich polskie tradycje i język, a także zaszczepiała polską świadomość narodową wychowywanym dzieciom. Trzeba w tym miejscu dodać, że Kazimierz miał jeszcze starszego brata Edwarda, urodzonego w 1869 r., oraz młodszą siostrę Jadwigę, urodzoną w 1875 r.

Po śmierci męża, prawdopodobnie około 1886 r., Maria Porębska wraz z dziećmi Edwardem i Jadwigą przypuszczalnie jeszcze przed 1890 r. przeniosiła się do Sankt Petersburga<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> CAW, A.p. 7277, Akta personalne Kazimierza Porębskiego, *Curriculum vitae*, k. 61, natomiast w Karcie ewidencyjnej, k. 56, nie zaznaczono słabszej znajomości języka niemieckiego.

<sup>2</sup> *Ibidem*, k. 56. Owe „Wszystkie części świata” to nie do końca była prawda – nie odwiedził zachodnich wybrzeży obu Ameryk, obcy był mu także, poza wybrzeżami wschodniej Azji, centralny rejon Pacyfiku.

<sup>3</sup> Jest to data wg kalendarza gregoriańskiego, podawana w wielu publikacjach; A., M., S. Nowakowscy (rodzina Porębskiego) podają, że urodził się 2 listopada, co ewidentnie było datą wg kalendarza juliańskiego, zapisaną w rosyjskich dokumentach, zob. również Potnyj postużnoj spisok Wojennego Morjaka (Kontr-Admirata) Kazimira Adolfowicza Poremskiego z 22 VIII 1918 r. (kopia, AMMW 368 K) oraz A. Zbierski, M. Cieślak, L. Trawicki, *Udział Polaków w wojnie rosyjsko-japońskiej na morzu w latach 1904–1905*, Gdańsk 2000. W niniejszej broszurze, jeśli chodzi o daty, używana jest data dokumentu oryginalnego i jeśli była ona pisana wg kalendarza juliańskiego, w nawiasach podawana jest data obowiązującego u nas kalendarza gregoriańskiego – plus 12 dni od 1 III 1800 do 28 II 1900 r. i plus 13 dni dla okresu od 1 III 1900 do 1 I 1918 r. Z tego faktu wynika, że w dacie urodzenia Porębskiego wg kalendarza gregoriańskiego jest błąd – powinno być 14 XI (bo do 28 II 1900 r. dodawano 12 dni, a nie 13 – ta liczba obowiązywała dopiero po 1 III 1900 r.).

<sup>4</sup> A., M., S. Nowakowscy, *Wiceadmiral Kazimierz Porębski w biografistyce oraz zapiskach i dokumentach rodzinnych* [w:] *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, t. 5, red. J.K. Sawicki, Gdynia 2011.

## SŁUŻBA KAZIMIERZA PORĘBSKIEGO W ROSYJSKIEJ MARYNARCE WOJENNEJ

Kazimierz po ukończeniu czterech<sup>5</sup> klas gimnazjum w Wilnie 13 (25) września 1886 r. wstąpił do Korpusu Kadetów (Szkoty Morskiej) w Petersburgu.

Pierwszymi jednostkami, na których odbywał morskie praktyki szkolne, były: korweta „Bojarin” (w latach 1888 i 1890), w międzyczasie zaokrętowany był na okręcie flagowym oddziału szkolnego Morza Bałtyckiego – fregacie pancerniej „Książ Pożarskij” (w 1889 r.) – i to od tego czasu liczył mu się staż w marynarce wojennej Rosji. Później, w 1891 r., pływał na korwecie „Bajan”, a następnie – w 1892 r. – na korwecie „Skobielew” (ex „Witjaż”). Dwa dni przed zejściem z korwety „Bajan” 10 (22) sierpnia 1891 r. został mianowany gardemarynem (podchorążym). Był to stopień przysługujący ostatniemu rocznikowi Szkoły Morskiej<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> W Aktach personalnych Kazimierza Porębskiego, Karta ewidencyjna, k. 56 (CAW, A.p. 7277) widnieje adnotacja o 4 latach gimnazjum. Możliwe, że przerwał naukę po śmierci ojca i kontynuował ją w Korpusie Kadetów. W publikacjach o Porębskim jest mowa o 5 latach gimnazjum. Szkoła morską miała trwać 6 lat, ale licząc od 1886 r. Jako datę wstąpienia do szkoły morskiej w książkach poświęconych wiceadmiralowi najczęściej podaje się rok 1889, natomiast z dokumentu Połnyj postużnoj spisok Wojennego Morjaka (Kontr-Admirała) Kazimira Adolfowicza Poremskiego wynika, że to od tego roku liczył mu się dopiero staż w służbie w rosyjskiej marynarce wojennej. Według L. Trawickiego (*Okręty kontradmirała Kazimierza Porębskiego. Wiek pary i żagla – czas pokoju*) oraz zapisów we wspomnianym dokumencie (k. 38) już w 1888 r., od 16 (28) maja do 13 (25) sierpnia, Porębski odbywał morskie praktyki szkolne na korwecie „Bojarin”. Również w: A. Zbierski, M. Cieślak, L. Trawicki, *Udział Polaków...* s. 112 jest o tym mowa.

<sup>6</sup> L. Trawicki, *Okręty kontradmirała Kazimierza Porębskiego. Wiek pary i żagla – czas pokoju*, „Morze, Statki i Okręty” 2006, nr 1, s. 82. Wcześniejszą nazwą Szkoły Morskiej był Korpus Kadetów, do którego wstąpił Porębski, a po okresie, kiedy była to Szkoła Morska, przemianowano ją na Morski Korpus, zwany też Morskim Korpusem Kadetów.

Po pomyślnym zaliczeniu oficerskich egzaminów praktycznych gardemaryn Kazimierz Porębski awansował 8 (20) sierpnia 1892 r. na pierwszy stopień oficerski – miczmana (porucznika).

Pierwszą jednostką, na którą skierowano miczmana Porębskiego po promocji, był odbywający próby zdawczo-odbiorcze pancernik „Gangut”. Początkowo sprawował on w okresie od 23 czerwca do 22 lipca (od 5 lipca do 3 sierpnia) 1893 r. funkcję oficera wachtowego, później – od 1 (13) września do 6 (18) października, młodszego oficera nawigacyjnego. Okręt po raz pierwszy o własnych siłach wyszedł ze stoczni 14 (26) października 1892 r. i udał się do Kronsztadu na dalszy ciąg prac wyposażeniowych i wykończeniowych. Pierwsze próby morskie odbyły się 3 (15) lipca 1893 r. już z miczmanem Porębskim na pokładzie. 19-dniowe testy okrętu w morzu ujawniły cały szereg usterek i niedociągnięć, które usunięto, jednak mimo to – jak wykazały kolejne próby – okręt nie uzyskał zakontraktowanych osiągnięć. „Gangut” od początku swojej służby miał złą opinię wśród marynarzy, którzy złośliwie charakteryzowali go: jeden maszt, jeden komin, jedno działo, jedno nieporozumienie... Zresztą „Gangut” 12 (24) czerwca 1897 r., po zakończeniu ćwiczeń artyleryjskich w Zatoce Fińskiej, wszedł na skały podwodne i zatonął. Porębskiego na szczęście od dłuższego czasu już na nim nie było.

W biogramach Kazimierza Porębskiego podkreślana jest, zawarta zresztą w jego *curriculum vitae* z 5 października 1918 r., informacja o udziale w naukowo-badawczej i hydrograficznej ekspedycji na Morze Arktyczne (Ocean Lodowaty Północny) w 1894 r. w celu zbadania dróg morskich do ujścia rzek syberyjskich. Ekspedycja miała za główne zadanie rozpoznanie granicy stałej pokrywy lodowej oraz wykonanie pomiarów i oznakowanie nawigacyjne przejść w rejonie ujść rzek. Miczman Porębski zaokrętowany był na transportowcu „Bakan”. Pływał on na nim od 15 (27) maja do 15 (27) września 1894 r. jako dowódca wachty.

Transportowiec „Bakan” 1 (13) lipca 1894 r. opuścił port w Archangielsku i popłynął w kierunku ujścia rzeki Peczory. 3 (15) lipca minął przylądek Kanin Nos i wpłynął na Ocean Lodowaty. Wyprawa była trudna nawigacyjnie z powodu częstych mgieł i pól lodowych na trasie, które trzeba było obchodzić. Porębski udział w nim okupił chroniczną chorobą gardła, która okresowo nękała go aż do śmierci.

30 września (12 października) 1895 r., rozkazem No. 146 Głównego Sztabu Morskiego, skierowano Kazimierza Porębskiego na oficerski kurs torpedowo-minowy na krążowniku II klasy „Afrika”, zakupionym w Stanach Zjednoczonych jeszcze podczas wojny rosyjsko-tureckiej, toczonej w latach 1877–1878. Był to już okręt szkolny, realizujący praktyki kursantów z Oficerskiej Szkoły Min, Torped i Elektrotechniki w Kronsztadzie. Porębski pływał na nim po Bałtyku od 9 (21) maja do 8 (20) września 1895 r. Po egzaminie 11 (23) września tego roku uzyskał specjalizację oficera torpedowo-minowego II klasy. Po ukończeniu tego kursu został wyznaczony 30 września (12 października) 1895 r. do pływania zagranicznego pod dowództwem kapitana I rangi Wilhelma Witthöffa (po rosyjsku pisano fonetycznie Witgiefta) na krążowniku I klasy „Dmitrij Donskoj”, na którym niebawem, 29 października (10 listopada), zakończono remont kapitalny, związany z przebrojeniem okrętu oraz wymianą kotłów i napędu.

Krążownik ten zasługuje na szczególne miejsce w karierze Kazimierza Porębskiego, gdyż pływał na nim najdłużej – bo aż 1366 dni, zyskał najwięcej doświadczenia i zobaczył dostownie pół świata. Od 4 (16) do 29 listopada (11 grudnia) 1895 r. okręt przez krótki czas przebywał na Bałtyku, gdyż niebawem został skierowany na Daleki Wschód. 29 listopada, około godz. 14.00, w towarzystwie krążownika „Rjurik”, „Dmitrij Donskoj” wypłynął z Kronsztadu. Rejs wiódł przez szereg portów na świecie, w których składano wizyty, uzupełniano zapasy żywności i wody oraz paliwo i wodę kociową. Odwiedzono m.in. Portsmouth, Algier, Suez, Aden, Singapur i Nagasaki,

gdzie na pokładzie krążownika „Pamjat’ Azowa” oczekiwał na oba okręty dowódca Eskadry Oceanu Spokojnego, kadm. Jewgienij Aleksiejew. Na jego rozkaz 10 (22) kwietnia 1896 r. o północy kapitan I rangi Krüger, dowodzący dotychczas zespołem, opuścił swój porządek i oba krążowniki zaliczono do składu Eskadry Oceanu Spokojnego pod dowództwem Aleksiejewa.

„Dmitrij Donskoj” wyszedł 28 kwietnia (10 maja) do Czemulpo (dziś Inczhon w Korei Płd.), gdzie na zasadzie rotacji miał przebywać przez dwa miesiące, zwalniając z tej misji krążownik „Admirał Nachimow”. Po tej misji „Dmitrij Donskoj” został skierowany do Władywostoku, gdzie dotarł 16 (28) lipca 1896 r. Przez kolejne dwa lata Kazimierz Porębski pływał po wodach Oceanu Spokojnego i uczestniczył w wydarzeniach politycznych poprzedzających wybuch wojny rosyjsko-japońskiej. W 1896 r. odbył ponowną ekspedycję hydrograficzną na Morzu Japońskim u wybrzeży Korei.

Porębski był świadkiem kiedy to 7 (19) lutego 1897 r. ewakuowano z terenu rosyjskiego poselstwa króla koreańskiego – Gojonga (Kojonga). Korea stała się cesarstwem, ale pomiędzy Rosją a Japonią narastały spory o wpływy, co doprowadziło w 1904 r. do wojny rosyjsko-japońskiej.

Dopiero w marcu 1897 r. Porębski po raz pierwszy ujrzał rosyjską bazę na Dalekim Wschodzie – Port Artur na półwyspie Liaotung.

Podczas swojej służby na krążowniku „Dmitrij Donskoj” Porębski pełnił naprzemiennie funkcje oficera wachtowego od 1 (13) stycznia do 17 (29) września 1896 r., później dowódcy wachty do 31 grudnia 1896 r. (12 stycznia 1897 r.), ponownie oficera wachtowego od 1 (13) stycznia do 21 lipca (2 sierpnia) 1897 r. oraz znów dowódcy wachty do 21 października (2 listopada) tego roku.

13 (25) kwietnia 1897 r. Porębski otrzymał awans na lejtnanta (kapitana marynarki). Od 21 lipca (2 sierpnia) 1897 do 1 (13) sierpnia 1899 r. był oficerem torpedowo-minowym okrętu, z przerwą

od 4 (16) maja do 5 (17) lipca 1899 r., kiedy to przebywał w lazarecie w Nagasaki. 22 lipca (3 sierpnia) 1899 r., rozkazem dowódcy Eskadry Oceanu Spokojnego, lejtnant Porębski został przeniesiony we Władystoku na krążownik I klasy „Pamjat’ Azowa”. Porębski pływał na nim od 1 (13) sierpnia 1899 do 28 maja (9 czerwca) 1900 r. jako oficer torpedowo-minowy.

18 (30) grudnia 1899 r., o godz. 9.00 rano, po otrzymaniu sygnału z okrętu flagowego Eskadry, nakazującego wykonanie planowanego przejścia na Bałtyk, „Pamjat’ Azowa” ostatni raz przedelfował wzdłuż linii okrętów Eskadry Oceanu Spokojnego w Port Artur i wyruszył w długi rejs do Kronsztadu. Trasa powrotna przypominała rejs do Port Artur: Nagasaki, Hong Kong, Singapur, Kolombo, Suez, Port Said, Pireus, Neapol, Algier, Gibraltar, Cherbourg, a na Bałtyku Kilonia i Lipawa. Rano 7 maja 1900 r., o godz. 19.00, „Pamjat’ Azowa” rzucił kotwicę na redzie Kronsztadu – głównej bazy Floty Bałtyckiej. Na pokładzie tego okrętu Porębski powrócił na Bałtyk po ponad czterech latach pływania po wodach Oceanu Spokojnego.

Rozkazem sztabu portu w Kronsztadzie 2 (14) czerwca 1900 r. Porębski otrzymał przydział na krążownik torpedowy Floty Bałtyckiej „Lejtnant Ilin”. Był to pierwszy w rosyjskiej flocie okręt tej klasy, na którym lejtnant (kpt. mar.) Kazimierz Porębski, jako oficer broni podwodnej, miał okazję nabyć nowych doświadczeń. Porębski odbył na nim jedną kampanię – od 8 (20) czerwca do 6 (18) września tego roku. Pobyt na tej jednostce nie dał za wiele Porębskiemu – okręt ten okazał się niezbyt udany i zbudowany jako naśladownictwo francuskich okrętów tej klasy typu „Condor” bez szczegółowego opracowania zakresu zadań dla takiej jednostki we flocie rosyjskiej.

Dla Porębskiego szykowano już daleko bardziej odpowiedzialne zadanie. W związku z tym 19 października (1 listopada) 1900 r. przeniesiono go do 19. ekipażu floty (skoszarowane załogi bez aktualnego przydziału okrętów), skąd został oddelegowany w charakterze członka komisji technicznej do nadzoru dalszych prac przy budowie zwodowanego już 2 (15) sierpnia 1900 r. krążownika II rangi (pancernopokładowego) „Nowik” w stoczni Schichaua w Gdańsku. Miał nadzorować głównie wszelkie działania związane z uzbrojeniem torpedowym oraz wykonaniem instalacji elektrycznych.



Krążownik pancernopokładowy (II rangi) „Nowik” po zbudowaniu w stoczni Schichaua w Gdańsku (Zbiory AJ Press, kol. Adama Jarskiego)





Grupowe zdjęcie oficerów z krążownika „Nowik”, wykonane prawdopodobnie przed kwietniem 1904 r.

1. dowódca okrętu, kapitan II rangi N.O. von Essen
  2. starszy oficer, lejtnant A.M. Lazarev
  3. oficer torpedowo-minowy K.A. Porębski
  4. lejtnant A.P. Szter
  5. lejtnant A.I. Zelenoj
  6. miczman S.P. Buraczek
  7. młodszy inżynier-mechanik A.K. Poto
  8. miczman A.I. Szejkowski
  9. młodszy inżynier-mechanik G.A. Chwicki
  10. miczman B.N. Knorring
  11. miczman A.N. Rall
  12. lekarz okrętowy Lisicyn
- (Zbiory AJ Press, kol. Adama Jarskiego)

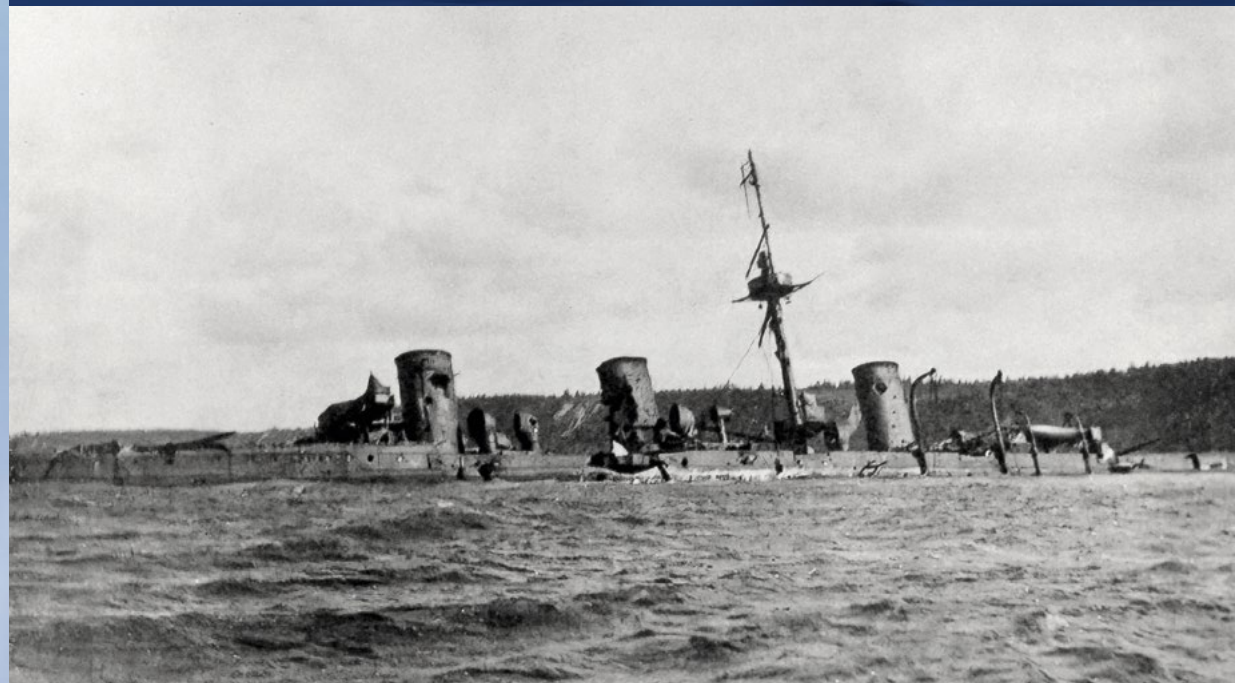
Podczas tego przydziału nabywał cennego doświadczenia i poszerzał horyzonty w sprawach technicznych, jako specjalista elektrotechnik oraz oficer broni podwodnej, wizytując również inne niemieckie wytwórnie i środowiska przemysłowe i – niejako przy okazji – zwiedzając światową wystawę w Paryżu.

„Nowik” na swoje pierwsze próby w morzu wypłynął 2 (15) maja 1901 r. Od tego samego dnia Kazimierz Porębski objął na krążowniku funkcję oficera torpedowo-minowego, którą to pełnił do 31 grudnia (13 stycznia) 1902 r. Okręt ukończono i 15 (28) maja 1902 r. mógł on opuścić Gdańsk. Na jego pokładzie, po ponad półtorarocznym pobycie w Gdańsku, Porębski po trzech dniach przyptął do Kronsztadu. „Nowik” niedługo tam przebywał – otrzymał przydział do Eskadry Oceanu Spokojnego z bazą w Port Artur, dokąd wypłynął 14 (27) września tego roku. Od 1 (14) stycznia 1903 r. okrętem dowodził kapitan II rangi (komandor porucznik) Nikołaj von Essen. Porębski pełnił funkcję starszego oficera (zastępcy dowódcy okrętu) od 29 listopada (12 grudnia) 1903 r. W styczniu 1904 r. na pokład przybył kapitan II rangi Michaił (von) Szulc, który później miał przejąć obowiązki dowódcy okrętu po zejściu z niego von Essena; tymczasowo objął stanowisko starszego oficera. Od tego czasu Porębski pełnił przejściowo funkcję oficera minowo-torpedowego (broni podwodnej). Od 17 (30) kwietnia, po przejęciu obowiązków dowódcy okrętu przez Szulca, Porębski pełnił na „Nowiku” ponownie obowiązki starszego oficera.

Na Dalekim Wschodzie narastało napięcie między Rosją a Japonią, którego kulminacją stał się atak japońskich torpedowców na bazę Port Artur w nocy 29 stycznia (11 lutego) 1904 r., dający początek wojnie rosyjsko-japońskiej. W tym starciu „Nowik” uległ uszkodzeniom, na szczęście niewielkim. Na pokładzie tego okrętu od początku konfliktu znajdował się Kazimierz Porębski, kilkunastokrotnie uczestnicząc w bojach z flotą japońską. Przetomem dla Porębskiego w tej wojnie na pokładzie „Nowika” okazał się udział w bitwie na Morzu

Żółtym 27 lipca (9 sierpnia) 1904 r. Tutaj odznaczył się Porębski szczególnie. Po niepomysłnym dla Rosjan przebiegu starcia, po śmierci kadm. Witgefta, w eskadrze rosyjskiej nastąpiło zamieszanie, niektóre okręty zawróciły do bazy Port Artur, natomiast część z nich próbowała się wyrwać z japońskiego pierścienia jednostek blokujących Port Artur od strony morza. Dowódca „Nowika”, kmdr por. Szulc, zwątpił w możliwość wykonania rozkazu dowódcy eskadry krążowników adm. Rejczensztejna (Reizensteina) i nakazał powrót okrętu do oblężonej twierdzy Port Artur. Porębski sprzeciwił się tej decyzji, stając na krawędzi buntu. Szulc zachował bierną postawę wobec sprzeciwu Porębskiego w tej sytuacji i „Nowik” przerwał blokadę, próbując ująć do Władywostoku. Niestety, kilka dni później, 7 (20) sierpnia, został przechwycony przez japońskie krążowniki „Tsushima” oraz „Chitose” i zaatakowany na kotwiczowisku pod Korsakowem (Zatoka Aniwa) na południowym Sachalinie. 45-minutowa wymiana ognia z krążownikiem pancernopokładowym „Tsushima” spowodowała, że „Nowik” otrzymał w sumie 10 trafień, w tym 3 poniżej linii wodnej, w wyniku czego do kadłuba dostało się 250 ton wody. Zginęło 4 członków załogi, a 15 było rannych. Nie było możliwości uzupełnienia paliwa ani usunięcia uszkodzeń. W związku z zaistniałymi okolicznościami dowódca zdecydował o samozatopieniu okrętu. Wykonanie zadania zlecił swojemu zastępcy – lejtnantowi (kpt. mar.) Porębskiemu<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Robota ta nie została wykonana zbyt sumiennie, prawdopodobnie z myślą o wydobyciu okrętu i ponownym wcieleniu go do służby. Tymczasem to Japończycy po zajęciu Sachalinu wydobyli okręt i wcielili go do swojej floty pod nazwą „Suzuya”, zob. L. Trawicki, *Okręty kontradmirała Kazimierza Porębskiego...*, s. 69.



Krążownik „Nowik” samozatopiony w zatoce Aniwa koło Korsakowa (południowo-wschodni Sachalin) (Zbiory AJ Press, kol. Adama Jarskiego)

Część załogi „Nowika” pod komendą Kazimierza Porębskiego zapoczątkowała prawdziwą dwumiesięczną epopeję. 17 (30) sierpnia rozpoczęła ona 640-kilometrowy (600 wiorst) marsz przez Sachalin z Korsakowa do Aleksandrowska nad Cieśniną Tatarską. Następnie zostali przewiezieni transportowcem „Tunguz” do Nikołajewska nad Amurem, po czym dalej rzeką Amur do Chabarowska. Stamtąd dopiero wyruszyli koleją do Władywostoku, dokąd dotarli 10 (23) października 1904 r.

Krążownik „Nowik” spełnił szczególną rolę w służbie Kazimierza Porębskiego. Był „kuźnią” talentów dowódczych tego oficera, związanych z podejmowaniem szybkich i trafnych decyzji bez baczenia na możliwe reperkusje, a także budowaniem więzi z podległą załogą, dzięki czemu mógł mieć pewność, że go nie zawiedzie w trudnych chwilach. Jego późniejszy adiutant, kpt. mar. Mieczysław Burkhardt, pisał o tym okresie życia Porębskiego [tu i dalej zapis oryg.]: „był to człowiek nie zdolny do wahania się w jakiejś sytuacji, decydował się momentalnie”.

Kazimierz Porębski w 1904 r. otrzymał awans na kapitana-lejtnanta (komandora podporucznika)<sup>8</sup>.

Za służbę na krążowniku „Nowik” Kazimierz Porębski został odznaczony 14 marca 1904 r. Orderem św. Anny III kl. z mieczami i kokardą za odpieranie ataków torpedowców japońskich 26 stycznia i bój 27 stycznia 1904 r. 11 października 1904 r. otrzymał Order św. Stanisława II kl. z mieczami za walkę z japońskimi torpedowcami 10 (23) czerwca 1904 r., zaś 29 października (11 listopada) 1904 r. – Orderem św. Jerzego IV kl. za dowody męstwa i odwagi w bojach 28 czerwca (10 lipca) – bitwa na Morzu Żółtym – i 7 (30) sierpnia 1904 r. za bój pod Korsakowem, który otrzymał razem z dowódcą okrętu, kpt. II rangi Szulcem. Po tej wojnie Porębski został odznaczony jeszcze 10 (23) lutego 1906 r. srebrnym medalem za udział w wojnie rosyjsko-japońskiej oraz dopiero 2 kwietnia 1907 r. złotą szablą z napisem Za Chrabrost’ za obronę twierdzy Port Artur. Ponadto 5 (18) lutego 1914 r. Porębski otrzymał pozwolenie na noszenie pamiątkowej odznaki narodowej Obrońca Port Artur.

<sup>8</sup> CAW, A.p. 7277, Akta personalne Kazimierza Porębskiego, *Curriculum vitae*, k. 61. Fakt ten jest podawany na samym początku tego dokumentu, a nie jest odnotowany np. w jego Karcie ewidencyjnej, k. 56, jak i w większości opracowań biograficznych Porębskiego, które przechodzą milcząco nad tym zapisem i informują o późniejszym jego awansie „z przeskokiem” na następny, wyższy stopień kapitana II rangi (komandora porucznika).

5 (18) grudnia 1904 r., rozkazem dowódcy Floty Oceanu Spokojnego, adm. Jewgienija Aleksiejewa, Porębski został mianowany we Władywostoku starszym oficerem torpedowo-minowym na krążowniku I klasy „Rossija”. Podczas zaledwie 25-dniowej służby Kazimierza Porębskiego na tym dużym okręcie w zasadzie nic szczególnego nie miało miejsca poza „dopisaniem” do zdobytych doświadczeń i tego ze służby na tak dużej jednostce.

Od 26 stycznia (8 lutego) 1905 r. Porębskiego czekało nowe wyzwanie – został powołany na wykładowcę nawigacji i broni torpedowej na zorganizowanych we Władywostoku kursach dla oficerów marynarki handlowej, powołanych do służby w rosyjskiej marynarce wojennej, tzw. „praporszczyków”.

16 (29) maja 1905 r. Kazimierz Porębski został mianowany dowódcą torpedowca „Triewożnyj”. Było to pierwsze samodzielne dowództwo Porębskiego. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie to, że okręt był... w kawałkach. Po prostu elementy konstrukcyjne i wyposażenie zostały przesłane do Władywostoku z Sankt Petersburga. Funkcję tę sprawował do 16 (29) stycznia 1906 r. Przez cały ten czas okręt pozostawał w budowie w stoczni w zatoce Bolszaja Ulliss we Władywostoku i Porębski nie zdołał na nim wypłynąć ani razu. W tym czasie, od 21 maja (3 czerwca) 1905 r., czasowo nadzorował również władywostocki portowy oddział stoczniowo-remontowy.

Natomiast, niejako „na zakładkę”, już od 17 (30) listopada 1905 r. Kazimierz Porębski został powołany na stanowisko starszego oficera torpedowego na krążowniku I klasy „Gromoboj”, który kończył dwumiesięczny remont we Władywostoku; podczas pierwszego wyjścia w morze, 30 września (13 października) 1904 r., wszedł na mieliznę. Remont trwał do 9 (22) lutego 1905 r. Podczas naprawy okręt przebrojono w wyniku doświadczeń wynikających z dotychczasowych działań bojowych przeciwko flocie japońskiej. Zainstalowano dodatkowo po 3 armaty kal. 152 mm na każdej burcie, zdemontowano

5 armat kal. 75 mm oraz usunięto 14 działek kal. 37 mm. Podczas wyjścia w celu sprawdzenia działania nowej radiostacji 11 (23) maja 1905 r. okręt ... wszedł na minę. Pomimo tego zdarzenia powrócił o własnych siłach do Władywostoku na trzeci w krótkim czasie remont. W działaniach bojowych nie brał już udziału do końca wojny. 26 marca (7 kwietnia) 1906 r. „Gromoboj” z Kazimierzem Porębskim na pokładzie oraz towarzyszącym krążownikiem „Rossija” opuścił wody Dalekiego Wschodu i udał się na Bałtyk. Porębski przebywał na tym okręcie do 18 (31) maja 1906 r.

Po powrocie z Dalekiego Wschodu postanowiono wykorzystać ogromne już doświadczenie Porębskiego w procesie szkolenia nowych oficerów dla marynarki rosyjskiej. Po zejściu z krążownika „Gromoboj” mianowano go jeszcze w pierwszej połowie 1906 r. starszym oficerem flagowym sztabu dowodzącego okrętami przeznaczonymi do praktycznego szkolenia podchorążych (gardemarynów). Później, od 3 (16) lipca tego roku, powierzono mu, prawdopodobnie dodatkowo, obowiązki flagowego oficera minowego w tym samym sztabie.

6 (19) grudnia 1906 r. Kazimierz Porębski został awansowany na kapitana II rangi (komandora porucznika).

Na przetomie 1906/1907 został przeniesiony do 1. oddziału floty generała-admirała wielkiego księcia Konstantyna Nikołajewicza, zaś od 21 maja (3 czerwca) 1907 r. Porębski piastował już stanowisko kapitana flagowego oddziału okrętów szkolnych. Od czerwca przebywał na pokładzie pancernika „Cesariewicz”, który pływał w składzie Oddziału Specjalnego jako okręt szkolny Korpusu Morskiego i Morskiej Szkoły Inżynieryjnej. Pływał również na bliźniaczym pancerniku „Sława”. Na tych okrętach służył w latach 1906–1909.

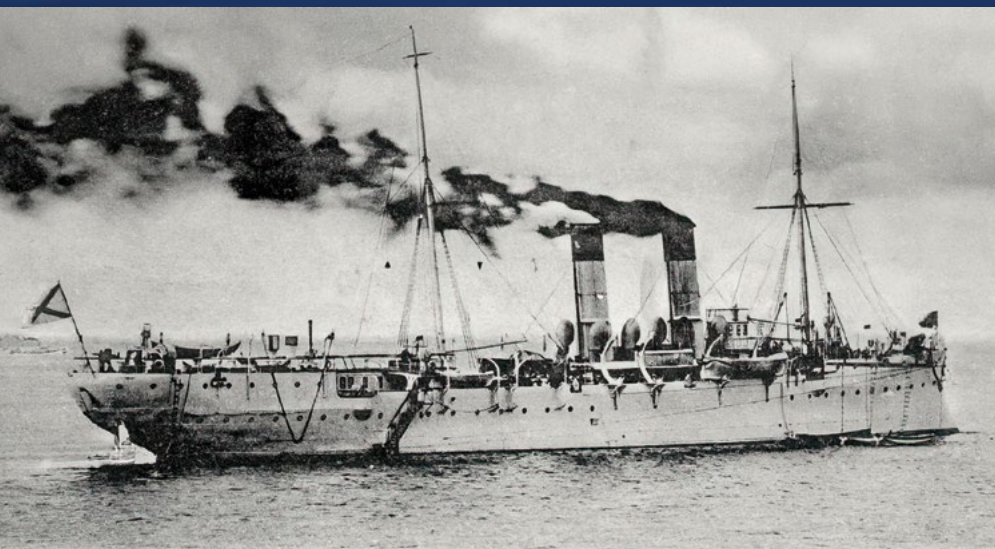
Początek służby Porębskiego w Oddziale Specjalnym przypadł w trudnym okresie – w połowie lipca 1906 r. przetoczyła się przez Flotę Bałtycką fala buntów, niejednokrotnie powiązana z samosądami oficerów i podoficerów. 19 lipca (1 sierpnia) „Cesariewicz” wraz

z innym okrętem Oddziału Specjalnego (krążownikiem „Bogatyr”), będąc na redzie Helsingforsu (dziś Helsinki), ostrzelały zbuntowane baterie na wyspie Kungsholm. W sumie wystrzelono około 250 pocisków dużego i średniego kalibru – 305 i 152 mm – ale większość z nich nie eksplodowała. Nie jest znana przyczyna tego faktu – czy to za sprawą prowadzących ogień artylerzystów, czy z powodu złej jakości pocisków i ich zapalników.

Po stłumieniu tego rewolucyjnego zarzewia 18 (31) sierpnia okręty Oddziału Specjalnego z gardemarynami na pokładach wyłynęły w pierwszy rejs szkolny na Morze Śródziemne, skąd powróciły 30 marca (12 kwietnia) 1907 r. Podczas kolejnego rejsu na Morze Śródziemne Kazimierz Porębski w grudniu 1908 r. brał udział w akcji ratunkowej po trzęsieniu ziemi w Messynie na Sycylii. Eskadra przebywała w małym sycylijskim porcie Augusta, o kilka mil od Messyny. Rosyjskie okręty w pospiesznym marszu na północ zawinęły do na wpół zburzonej przystani i rozpoczęły akcję ratunkową. Za udział w tej akcji oraz za okazanie pomocy ofiarom trzęsienia ziemi na Sycylii i w Kalabrii Kazimierz Porębski został odznaczony włoskimi orderami: Krzyżem Komandorskim Orderu Korony Włoskiej, Krzyżem Komandorskim Orderu św. Maurycego i Łazarza oraz srebrnym medalem.

8 (21) stycznia 1909 r. Kazimierz Porębski w stopniu kapitana II rangi objął po raz pierwszy dowodzenie okrętem będącym w linii. Był nim krążownik I klasy „Admirał Makarow”, operujący w tym okresie na Bałtyku. Zdał dowodzenie tym okrętem 12 (25) maja 1909 r., gdyż jeszcze w trakcie dowodzenia „Admiralem Makarowem” 6 (19) kwietnia 1909 r. został wyznaczony na dowódcę stawiacza min „Jenisiej”. Dowodzenie tym okrętem przejął 24 września (7 października). Dowodził nim w latach 1910–1913, operując na Bałtyku i Morzu Północnym. W tym czasie od 31 sierpnia (13 września) 1911 r. Porębski był też równolegle członkiem komisji egzaminacyjnej, oceniającej umiejętności praktyczne uczestników kursów torpedowo-minowych,

a od 14 (27) października egzaminatorem umiejętności praktycznych gardemarynów Korpusu Morskiego i absolwentów morskich szkół technicznych w zakresie broni torpedowo-minowej i elektrotechniki.



Okręt minowy „Jenisiej”, na którym Porębski pływał w latach 1909–1912 na Bałtyku i Morzu Północnym (Zbiory AJ Press, kol. Adama Jarskiego)

26 listopada (9 grudnia) 1912 r. Kazimierz Porębski został awansowany na kapitana I rangi (komandora) i w tym stopniu, 5 (18) lutego 1913 r., zszedł z pokładu „Jenisieja”, ponieważ 21 stycznia (3 lutego) 1913 r. otrzymał przeniesienie do Floty Czarnomorskiej; 7 (20) marca przybył do Sewastopola, gdzie od 9 (22) marca do 7 (20) października pełnił czasowo obowiązki dowódcy sztabu portu sewastopolskiego.

Najnowocześniejszy pancernik na Morzu Czarnym – dreadnot „Impieratrica Marija”. W latach poprzedzających I wojnę światową Porębski nadzorował jego budowę, a w grudniu 1914 r. objął jego dowództwo. Pokład pancernika opuścił po awansie na kontradmirała w kwietniu 1916 r. (Zbiory AJ Press, kol. Adama Jarskiego)

4 (17) października 1913 r. Porębskiego mianowano dowódcą okrętu liniowego „Impieratrica Marija”, budowanego w Nikołajewie. Pierwszy z serii nowoczesnych dreadnotów Floty Czarnomorskiej został zwodowany 19 października (1 listopada) 1913 r.; do służby wszedł 23 czerwca (6 lipca) 1915 r. Podczas wyposażania okrętu Porębski skutecznie zabiegał o rozmaite przeróbki, m.in. o przebudowę pomostów nawigacyjnych – i pomosty przebudowano. W momencie wybuchu I wojny światowej – ponieważ „Impieratrica Marija” nie była gotowa do służby – od 5 (18) sierpnia 1914 r. powierzono Porębskiemu obowiązki dowódcy predrednota „Rostisław”, przeklasyfikowanego jeszcze pod koniec września 1907 r. na okręt liniowy.



Po rozpoczęciu działań wojennych na Morzu Czarnym 22 października (4 listopada) wysłano z Sewastopola zespół okrętów liniowych w składzie: „Jewstafij”, „Ioann Złatoust”, „Pantielejmon” (ex „Kniaź Potiomkin Tawriczeskij”), „Tri Swiatitiela” i dowodzony przez Porębskiego „Rostisław”, którym towarzyszyły krążowniki „Kaguł”, „Pamjat’ Mierkurija” i „Ałmaz” oraz dziewięć torpedowców na pierwszą ofensywną akcję przeciwko sprzymierzonej z państwami centralnymi Turcji. Jako pierwsze wykonywały zadanie cztery kontrtorpedowce „Dierzkij”, „Gniwnyj”, „Pronzitielnyj” i „Bespokojnyj”, stawiające zaporę minową pod Bosforem, dla których osłonę stanowiły ciężkie okręty zespołu. Drugim zadaniem, które miały wykonać okręty osłony, było zniszczenie ogniem artylerii instalacji do przetadunku węgla w Zonguldaku.

24 października (6 listopada) 1914 r. „Rostisław” dowodzony przez Porębskiego wraz z krążownikiem „Kaguł” otrzymały o godz. 7.30 rozkaz odłączenia od stojących na granicy widoczności lądu pozostałych sił rosyjskich i zbliżenia się do tureckiego wybrzeża. O godz. 8.20 w odległości 75 kabli (niecałe 14 km) od brzegu „Rostisław” rozpoczął ostrzał tureckiego wybrzeża – jako pierwszy rosyjski okręt w tej wojnie. Z powodu słabej widoczności, spowodowanej zamgleniem, ogień prowadzono tylko z jednego działka kal. 254 mm, skracając dystans do 50 kabli (nieco ponad 9 km). Wystrzelono w sumie 26 pocisków tego kalibru, po czym o godz. 8.50 „Rostisław” przerwał ogień i zawrócił w kierunku rosyjskiej eskadry, desygnując do dalszej akcji krążownik „Kaguł”, który rozpoczął ostrzał infrastruktury portu Zonguldak, zatapiając parowiec „Nikea”. Towarzyszący mu torpedowiec „Żutkij” posłał jeszcze torpedą na dno transportowiec „Bezm – I Alem”. „Kaguł” z torpedowcami dołączyły do osłaniających je okrętów i cały zespół ruszył w kierunku Sewastopola. Nieco później wykryto trzy tureckie transportowce wojska i zatopiono ogniem artylerii dwa z nich. Cała akcja zakończyła się

25 października (7 listopada), kiedy to po przejściu przez silny sztorm okręty zawinęły do bazy w Sewastopolu.

Turcja otrzymała pomoc od Niemiec – swojego sojusznika w postaci... eskadry okrętów wojennych, które od 16 sierpnia 1914 r. podniosły banderę turecką, ale pływały dalej z niemiecką załogą. Były to krążownik liniowy SMS „Goeben”, który pod banderą turecką otrzymał nazwę „Yavuz Sultan Selim”, oraz lekki krążownik SMS „Breslau”, przemianowany na „Midilli”. Była to tylko gra pozorów – załogi pozostały niemieckie, ale... oficerom nakazano noszenie tureckich fezów! Okręty te siały zamęt we wschodnich rejonach Morza Śródziemnego i na Morzu Czarnym.

Do niepowtarzalnej okazji do bezpośredniej walki Rosjan z tureckim (a raczej niemieckim) zespołem doszło 5 (18) listopada w rejonie przylądka Sarycz, będącego południowym krańcem Krymu, kiedy to rosyjski zespół okrętów w składzie – krążowniki „Ałmaz”, „Pamjat’ Mierkurija” i „Kaguł” oraz okręty liniowe „Jewstafij”, „Ioann Złatoust”, „Pantielejmon”, „Tri Swiatitiela” i „Rostisław”, dowodzony przez Porębskiego, napotkały wrogie okręty. Wymianę ognia prowadzono przy widzialności ograniczonej mgłą. Głównym, w myśl obowiązującej taktyki, celem sił rosyjskich miał być „Yavuz Sultan Selim” i to na nim próbowano skoncentrować ogień wszystkich okrętów. Z powodu kiepskiej widzialności do ex „Goebena” celny ogień prowadził tylko „Jewstafij”. Dowodzący „Rostisławem” Kazimierz Porębski, powołując się na instrukcję o prowadzeniu walki podczas słabej widzialności, jako cel wybrał krążownik „Midilli”, do którego wystrzelono dwa pociski kal. 254 mm i sześć kal. 152 mm, nie uzyskując jednak trafienia. Podczas boju, w odległości 10–16 m od prawej burty „Rostisława”, upadły w wodę dwa pociski kal. 280 mm, wystrzelone z krążownika liniowego „Yavuz Sultan Selim”. Porębski przy kalkulacji celów podparł się... logiką! Doszedł do wniosku, że strzelanie do celu, który już skupił na sobie ogień innych okrętów, szalenie utrudniało, a wręcz

uniemożliwiało ocenę, gdzie upadły własne salwy i jaką poprawkę kąta podniesienia i obrotu działa należy przyjąć do dalszych salw, natomiast jedno trafienie pociskiem głównego kalibru mogło postać na dno lub ciężko uszkodzić turecki krążownik ex „Breslau”, ponadto w tym przypadku, gdy do tego celu nikt nie strzelał, artylerzystom było dużo łatwiej oceniać skuteczność własnego ognia. Niestety podczas krótkiego, 14-minutowego boju nie uzyskano jakichś spektakularnych sukcesów.

12 (25) grudnia 1914 r. Kazimierz Porębski ponownie został skierowany do Nikołajewa, gdzie objął dowodzenie najnowszym czarnomorskim pancernikiem „Impieratrica Marija”, który jeszcze nie był gotowy do służby. Miało to potrwać pół roku – okręt do służby wszedł 23 czerwca (6 lipca) 1915 r. Nieco wcześniej, 18 kwietnia (1 maja) 1915 r., odznaczony został mieczami do Orderu św. Włodzimierza III kl., nadanemu jeszcze przed wojną, 6 (19) kwietnia 1914 r.

Nowa sytuacja w basenie Morza Czarnego, wywołana obecnością silnego zespołu złożonego z eksniemieckich okrętów, spowodowała, że z chwilą wejścia do służby nowych okrętów liniowych rosyjską Flotę Czarnomorską podzielono na trzy grupy operacyjne, z których każda mogła mierzyć się z największym niebezpieczeństwem, którym był ex „Goeben”. Pierwszą grupę stanowiły „Impieratrica Marija” i krążownik „Kaguł” oraz przydzielany doraźnie zespół kontrtorpedowców. Pierwsza akcja przeprowadzona siłami dwóch grup manewrowych miała miejsce w dniach 17–19 września (od 30 września do 2 października) 1915 r. i skierowana była przeciwko tureckim portom zagłębia węglowego (Kozlu, Zonguldak i Kilimli). Podczas tej operacji „Impieratrica Marija”, krążownik „Kaguł” i pięć kontrtorpedowców ubezpieczały okręty prowadzące bombardowanie wrogiego wybrzeża.

Ogółem do końca 1915 r. okręty grup operacyjnych dziesięciokrotnie wychodziły w morze ku brzegom Turcji i Bułgarii i przebywały

w morzu łącznie 29 dni – na przeciwdziałanie ze strony eksniemieckich okrętów nie natrafiono.

Pośród członków załogi pancernika „Impieratrica Marija” oddolnie narodziła się tradycja przyznawania honorowej szabli oficerom, którzy przestuzżyli na pierwszym drednocie Morza Czarnego ponad jeden rok. Wzór szabli i statut jej przyznawania zatwierdził 14 (27) maja 1916 r. Morski Minister Rosji generał-adiutant Jego Imperatorskiego Wielicestwa, adm. Iwan K. Grigorowicz. Wyróżniła ją od typowej szabli oficera marynarki wygrawerowana na głowni nazwa okrętu oraz miniatury ikony św. Mikołaja z 84-działowego okrętu liniowego „Impieratrica Marija”. Jako pierwszemu szablę przyznano Kazimierzowi Porębskiemu.

17 (30) marca 1916 r. Kazimierz Porębski został mianowany dowódcą brygady krążowników Morza Czarnego, którą przejął 28 marca (10 kwietnia). Zgodnie z obowiązującą w rosyjskiej flocie zasadą rotacji stanowisk 29 marca (11 kwietnia) zdał dowodzenie pancernikiem „Impieratrica Marija” po raz kolejny, przekazując go kapitanowi I rangi księciu Trubieckiemu.

10 (23) kwietnia 1916 r. Porębski otrzymał awans na kontradmirała i niebawem, 16 (29) kwietnia, udał się na urlop, zdając czasowo dowodzenie brygadą krążowników kapitanowi I rangi Geringowi. Powrócił z urlopu 22 kwietnia (5 maja). 3 (16) sierpnia został mianowany dodatkowo dowódcą oddziału szkolnego okrętów Floty Czarnomorskiej, jednocześnie dowodząc brygadą krążowników.

Od 5 (18) sierpnia 1916 r. był w składzie komisji nadającej odznaczenia św. Jerzego, co świadczyło o szacunku i zaufaniu dowództwa Floty Czarnomorskiej dla osoby Porębskiego.

Równolegle, od 31 sierpnia (13 września) do 19 października (1 listopada) 1916 r., pełnił również tymczasowe obowiązki dowódcy lotnictwa morskiego Morza Czarnego.

Na skutek niepomyślnego przebiegu działań na froncie czarnomorskim rosyjska flota musiała opuścić bazy w portach Rumunii, pozostawiając w Konstancy wielkie ilości paliwa płynnego, które zajęli Niemcy. Tydzień później, 17 (30) października 1916 r., zorganizowano ekspedycję doraźnie sformowanego zespołu pod dowództwem kadm. Kazimierza Porębskiego, w skład którego weszły flagowy krążownik „Pamjat’ Mierkurija” oraz kontrtorpedowce „Pospiesznyj”, „Szczastliwyj” i „Dierzkij”. Wyłynęły one z Sewastopola, aby zniszczyć pozostawione portowe składy paliwa płynnego. W czasie zmierzania do celu panowała sztormowa pogoda i do tego niebo było silnie zachmurzone, utrudniając wykrycie celów, w związku z czym Porębski sugerował odwołanie operacji z tego powodu. Otrzymał jednak kategorię rozkazu wykonania zadania bez względu na okoliczności. 19 października (2 listopada) krążownik z odległości 54 kabli, a więc równych 10 km, otworzył ogień. W ciągu 15 minut zużyto 106 pocisków kal. 152 mm. Okręty napotkały również ogień ciężkich baterii nadbrzeżnych. Akcję przerwano po fałszywym alarmie o wykryciu niemieckiego okrętu podwodnego. Trzy dni później powtórzono akcję i krążownik „Pamjat’ Mierkurija” ostrzelał ponownie składy paliwa w Konstancy z lepszym niż poprzednio skutkiem. Wystrzelono 321 pocisków i zniszczono 15 z 37 zbiorników paliwa.

Od 28 października (10 listopada) 1916 do 20 lutego (5 marca) 1917 r. Porębski przebywał czasowo w rezerwie, odbywając w tym czasie leczenie nawracających dolegliwości górnych dróg oddechowych. 15 (28) marca 1917 r. odwołano go z rezerwy i mianowano naczelnikiem morskiej ufortyfikowanej pozycji tyłowej Zatoki Fińskiej „Kotka”. W okresie obu rewolucji (lutowej i październikowej), pomiędzy 20 lutego (5 marca) 1917 a 21 marca 1918 r., Kazimierz Porębski pływał na jednostkach chroniących Zatokę Fińską. Po wycofaniu się Floty Bałtyckiej z Finlandii został przeniesiony 10 kwietnia 1918 r. na szefa wydziału morskiego w sztabie Rady Frontu Północno-Zachodniego

i Piotrogrodzkiego Rejonu Umocnionego. Urząd ten sprawował do chwili podania się do dymisji 19 sierpnia 1918 r. Ustalenia szczegółowszego zakresu zadań nie da się zweryfikować, jako że w tym czasie urzędowej ewidencji już nie prowadzono, ale za to 1 stycznia 1918 r. w ramach tzw. demokratyzacji floty – chorego pomysłu komunistów – został przemianowany na... marynarza marynarki wojennej – *wojennego morjaka!*

Kazimierz Porębski jako Polak z pochodzenia mógł na własną prośbę zostać zwolniony ze służby we Flocie Rosyjskiej – sprawę tę ułatwiał Dekret nr 102 Rady Komisarzy Ludowych z 20 stycznia 1918 r. Tak też postąpił – napisał podanie o zwolnienie z tej służby.

Z rozkazu dowódcy sił morskich Rosji Kazimierz Porębski został zwolniony 23 sierpnia 1918 r. 22 sierpnia w sztabie Floty Bałtyckiej sporządzono szczegółowy dokument o przebiegu służby kadm. Kazimierza Porębskiego, z którego wynika m.in. fakt, że spędził on na okrętach rosyjskich 6630 dni.

Jeszcze w okresie swojej kariery dowódczej Porębski brał aktywny udział w pracach różnych komisji jako rzeczoznawca:

- 1) w dziedzinie techniki budownictwa okrętowego na wielkich warsztatach cudzoziemskich i przy ekspertyzie statków handlowych;
- 2) w administracji i w zarządzie floty handlowej przy dwukrotnej jej mobilizacji przystosowania do celów wojennych i transportowej służby;
- 3) w organizacji rzecznych flotylli dla analogicznych celów;
- 4) w kierownictwie badaniami hydrograficznymi i zarządzeniami w celu ułatwienia i zapewnienia bezpiecznej żeglugi i dozoru pilotażu;



5) w organizacji specjalnych szkół zawodowych dla marynarzy wojskowych różnych fachów, dla gardemarinów i w inspekcji szkół handlowej marynarki;

6) w międzyministerialnych komitetach i w naradach do zaopatrzenia państwa w metale, wzmocnienia handlowej marynarki i budowy portów handlowych<sup>9</sup>, [tutaj znajduje się odręczny dopisek Porębskiego – przyp. A.J.] w XI Kongresie Międzynarodowym Żeglugi w 1898 r. w Petersburgu.

Kazimierz Porębski zwłaszcza w swym późniejszym okresie służby żywo interesował się szeroko pojętym ruchem niepodległościowym rodaków, z którym – jako zadeklarowany Polak – w pełni się solidaryzował.

Zarówno w Piotrogradzie, jak i wcześniej w Odessie, w czasie urlopów i przerw w pływaniu utrzymywał bliskie kontakty ze środowiskiem Polaków. Po powrocie z morza w swoim kawalerskim domu, prowadzonym przez kochaną matkę, znajdował prawdziwie polską atmosferę, spotykał się tam również z licznymi rodakami. Sprzyjało to kultywowaniu i utrwalaniu polskości – Porębski mimo dwudziestu paru lat w rosyjskiej służbie, piastując później wiele poważnych funkcji w rosyjskiej marynarce, doskonale mówił i pisał po polsku. Zadziergnięte wówczas przyjaźnie, w tym i z kadm. Wacławem Kłoczkowskim, który był m.in. dowódcą brygady okrętów podwodnych na Morzu Czarnym podczas I wojny światowej, przetrwały również w Marynarce Wojennej II Rzeczypospolitej. Jego doświadczenia, zwłaszcza w dziedzinie wspomnianych okrętów podwodnych, pomogły Porębskiemu stworzyć podwaliny pod warunki techniczne dla przyszłych polskich okrętów podwodnych, które – dla przypomnienia – były pierwszymi

<sup>9</sup> CAW, A.p. 7277, Akta personalne K. Porębskiego, k. 64, *Curriculum vitae* z 5 X 1918 r., k. 64.

okrętami bojowymi, zbudowanymi na polskie zamówienie. Porębski pomimo służby na okrętach wojennych różnych klas nigdy nie pływał na okrętach podwodnych i na ten temat miał wiedzę jedynie ogólną.

Pod koniec swojej służby Porębski nawiązał bliski kontakt ze stowarzyszeniami polonijnymi – Polską Naradą Ekonomiczną i Rozrachunkową oraz Stowarzyszeniem Techników Polaków, Przemysłowców i Kupców Polskich – działającymi w Piotrogradzie i został członkiem tych organizacji. Ożywioną działalność prowadził zwłaszcza w Polskiej Naradzie Ekonomicznej i Rozrachunkowej, gdzie koncentrował się na opracowaniu koncepcji przyszłej polskiej polityki morskiej, poświęcając się niemal całkowicie działalności gospodarczej, co było rzadkim zjawiskiem wśród wyższych oficerów, w tym również admirałów-Polaków, którzy w tym czasie udzielali się głównie w organizacjach politycznych i wojskowych.

Informacje o silnych ruchach narodowo-wyzwoleńczych w celu utworzenia państwa polskiego docierały do Piotrogradu. Porębski, który już wystąpił ze służby, zdecydował się wyjechać do Warszawy. Późnym latem 1918 r., wraz z matką, przybył do stolicy.



## POWRÓT DO POLSKI I SŁUŻBA W POLSKIEJ MARYNARCE WOJENNEJ

Natychmiast po powrocie rozpoczął prace organizacyjne nad rozwijaniem świadomości morskiej w kręgach zbliżonych do kręgów decyzyjnych i to w sytuacji, gdy nie było wiadomo jeszcze, jaki będzie ostateczny kształt polskiej granicy morskiej. Trwały bowiem obrady nad przyszłym traktatem pokojowym, obejmującym m.in. nowy kształt Europy po wielkiej wojnie, jak nazywano wówczas I wojnę światową. W kręgach zbliżonych do władzy panowało przekonanie, że ostatecznie Gdańsk znajdzie się w granicach nowej, II Rzeczypospolitej. Kazimierz Porębski rozpoczął prace nad przygotowaniem koncepcji przyszłej polskiej polityki morskiej. Aby nie być w swoich wysiłkach osamotnionym, podjął starania organizacyjne w założonym przez siebie w październiku 1918 r. Stowarzyszeniu Pracowników na Polu Rozwoju Żegluga „Bandera Polska”. Owo stowarzyszenie spełniało w zasadzie zadania opiniotwórcze i lobbingowe w uświadamianiu i propagowaniu idei Polski morskiej; grupowało ono osoby rozumiejące kluczowe znaczenie morza dla gospodarki krajowej.

Niejako równolegle zamierzał oddać się pracy oficjalnej w organizowanych siłach zbrojnych młodego państwa, gdzie chciał wykorzystać swoje ogromne, budowane latami doświadczenie organizacyjne i dowódcze. Jak napisano w oficjalnym dokumencie<sup>10</sup>, „ochotniczo w listopadzie 1918 r. stawiał się do dyspozycji b. Brygadiera Piłsudskiego i MSWojsk”. Został przyjęty do Wojska Polskiego w stopniu generała podporucznika<sup>11</sup>. Pierwszą poważniejszą funkcją,

jaką otrzymał 5 listopada 1918 r., jak ujęto to w oficjalnym dokumencie: „z polecenia Nacz[elnego] Dow[ództwa] [był] w Sztabie Komisji dla objęcia po okupantach robót regulacyjnych i mostowych na Wiśle”, i to jeszcze przed oficjalnym przyjęciem do Wojska Polskiego<sup>12</sup>. Przy tym dziele współpracował z innym członkiem Stowarzyszenia „Bandera Polska”, pułkownikiem marynarki Bogumiłem Nowotnym, który (od 10 listopada) przejmował żeglugę niemiecką na Wiśle, pertraktując ze zrewoltowanymi marynarzami niemieckimi i ich Radą Żołnierską, przejmował statki, przystanie i magazyny niemieckiej żegluga wiślanej.

Kwalifikacje Porębskiego, nabyte w dotychczasowej służbie w marynarce rosyjskiej, spowodowały, że 6 marca 1919 r. mianowano go członkiem Rady Wojskowej. 5 listopada 1919 r. został on również członkiem delegacji do Paryża, której celem było ustalenie warunków przejęcia przez Rzeczpospolitą Polską byłej dzielnicy pruskiej. Było to przygotowanie do objęcia wybrzeża morskiego.

Bogumił Nowotny, ustępując 11 marca 1919 r. na własną prośbę ze stanowiska szefa Sekcji Marynarki MSWojsk., przekazał swoje obowiązki kpt. mar. Stefanowi Frankowskiemu. 22 kwietnia 1919 r.<sup>13</sup> mianowano Kazimierza Porębskiego szefem Sekcji Marynarki, a po jej reorganizacji po przekształceniu w Departament dla Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych 2 maja 1919 r. – jego szefem. Było to stanowisko skupiające całokształt kwestii odnoszących się do marynarki wojennej, jak i szeroko pojętej gospodarki morskiej.

*curriculum vitae*, gdy opisywał swoje awanse rosyjskie, uzyskane kolejne stopnie tłumaczył na odpowiedniki we francuskiej marynarce wojennej.

<sup>12</sup> *Ibidem*, k. 56. Porębski oficjalnie został przyjęty do Wojska Polskiego 18 I 1919 r.

<sup>13</sup> CAW, A.p. 7277, k. 56. W literaturze występują jednak pewne niezgodności – biogram K. Porębskiego (zob. *Kadry morskie Rzeczypospolitej...*, s. 416) wskazuje, że został mianowany szefem Sekcji Marynarki 20 III 1919 r.

<sup>10</sup> CAW, A.p. 7277, Akta personalne K. Porębskiego, Karta ewidencyjna K. Porębskiego, k. 56.

<sup>11</sup> *Ibidem*. Wówczas nie było jeszcze w odrodzonej Polsce odrębnych stopni wojskowych dla marynarki; obowiązywały stopnie armii lądowej z dopiskiem „marynarki”. „Morskie” stopnie w Marynarce Wojennej wprowadzono dopiero w 1921 r. W swoim

Poza nurtem spraw *stricte* służbowych, związanych z organizacją marynarki, zarówno wojennej, jak i handlowej, Porębski podejmował zagadnienia kształtowania polityki morskiej Polski. Sprawa była bardzo trudna do oszacowania ze względu na to, że Polska w 1919 r. nie miała jeszcze dostępu do morza, a kształt owego dostępu nie był łatwy do przewidzenia. Trwały targi o Gdańsk, który był kluczem do możliwości rozwijania gospodarki morskiej w jakimś bardziej sensownym zarysie. Porębski szacował potrzeby państwa w dziedzinie eksportu i importu drogą morską i związaną z tym wielkość polskiej floty handlowej oraz wojennej. Z uwagi na brak podstawowych danych statystycznych wyliczenia te miały charakter mało precyzyjny. Według szacunków Porębskiego całościowe potrzeby handlu zagranicznego drogą morską, tonaż potrzebnych Polsce statków miałby wynosić około półtora miliona DWT. Była to prognoza zdecydowanie zawyżona, nawet przy założeniu szybkiego rozwoju gospodarczego kraju, wymagającego zwiększonych potrzeb przewozowych w handlu morskim. Nieco później Porębski, widząc trudną sytuację ekonomiczną Polski w lutym 1919 r., ograniczył planowaną wielkość floty handlowej do 220 tys. DWT. Owe wielkości miały znaczenie w „targach” o Gdańsk.

Warunkiem realizacji jakiegokolwiek polityki morskiej Polski było odzyskanie wolnego dostępu do morza. Porębski uzasadniając prawo Polski do posiadania wybrzeża morskiego używał wszelkich argumentów – historycznych, politycznych oraz gospodarczych. Według niego granica powinna z zasady pokrywać się ze stanem posiadania I Rzeczypospolitej. Kładł szczególny nacisk na konieczność włączenia Gdańska wraz z ujściem Wisły do morza w granice Polski. Bez Gdańska z jego infrastrukturą portową i stoczniową nie wyobrażał sobie polskiej gospodarki morskiej. W swoich koncepcjach Porębski widział Gdańsk jako centrum rodzimego handlu morskiego, podstawową

bazę marynarki wojennej i główne centrum polskiego przemysłu okrętowego.

Również sprawy przyszłej floty polskiej zaprzętały uwagę polskich delegacji na konferencję pokojową i wspomagających ją rzeczoznawców, m.in. w sprawach marynarki, w osobach pptk. mar. Jerzego Zwierkowskiego, ptk. mar. Jerzego Świrskiego, gen. ppor. mar. Wacława Kłoczkowskiego i gen. ppor. mar. Konstantego Biergiela. Później włączał się w dyskusję również gen. ppor. mar. Kazimierz Porębski.

Jeszcze przed formalnym uzyskaniem niepodległości przez Polskę rozpoczęły się dyskusje nad kształtem przyszłych sił zbrojnych, w tym i marynarki, podporządkowane teorii „dwóch wrogów”. Koncepcje „morskie” przy uwzględnianiu wielkości floty zakładały taki jej kształt, by mogła walczyć równocześnie z Niemcami, jak i Rosją Sowiecką.

Już na wstępie pojawił się ogromny problem – młode państwo nie było w stanie finansować tak dużych sił morskich. Pomimo tego nie zrezygnowano z formułowania programów budowy floty wojennej, które w dalszej perspektywie czasowej miały doprowadzić do powstania sił morskich, zdolnych do sprostania spodziewanym wyzwaniom ze strony sąsiadów. Również już na wstępnym etapie powstawania sił zbrojnych zdecydowano się na rozbudowę floty lli rzecznych, które już – niejako „na starcie” – udowodniły swoją rację bytu w walkach z bolszewikami.

Jedynym sposobem na stworzenie floty wojennej były rewindykacje okrętów z flot byłych państw zaborczych. Dlatego – jeszcze przed odzyskaniem niepodległości – wiązano duże nadzieje z wynikami paryskiej konferencji.

W drugiej połowie grudnia 1918 r. pptk. mar. Jerzy Zwierkowski przedstawił memoriał o należnym Polsce od państw zaborczych – Austrii, Niemiec oraz Rosji – tonażu okrętów jako części majątku narodu

polskiego. Na początku 1919 r. nadarzyła się okazja przedstawienia polskiego punktu widzenia na sprawy rewindykacji flot.

Także Kazimierz Porębski w korespondencji skierowanej do premiera Ignacego Paderewskiego 1 kwietnia 1919 r. podniósł sprawę zgłoszenia pretensji do części tonażu flot wojennych i handlowych państw centralnych, Niemiec i byłych Austro-Węgier, a później także i do flot Rosji. Porębski nawet wyszczególnił jednostki, które powinny zasilić powstającą marynarkę wojenną Rzeczypospolitej, m.in. 4 krążowniki lekkie typu „Breslau”, 12 kontrtorpedowców najnowszego typu, 2 pancerniki artyleryjskie, kilka jednostek do trałowania min, a także tabor obsługi portowej, hydrografii itp. Z kolei na początku maja 1919 r. ppłk mar. Jerzy Zwierkowski przedstawił wielkość żądań polskich w stosunku do floty niemieckiej na okręty o wyporności 76 tys. ton, czyli około 10 proc. tonażu tej floty. Zdaniem szefa DSM gen. ppor. mar. Porębskiego podobne żądania należało także zgłosić do części floty austro-węgierskiej. Aby jednak odniosły one jakiś skutek, należało zyskać przychylność Anglików. Porębski postanowił, że połączy to z długofalowym rozwojem kadr dla polskiej floty wojennej. W porozumieniu z ministrem spraw wojskowych, gen. Józefem Leśniewskim, szef DSM wystąpił 21 maja 1919 r. z pilnym wnioskiem do Rady Ministrów o zwrócenie się do rządu brytyjskiego z prośbą o przystanie misji morskiej w sprawie współpracy angielskich oficerów morskich w tworzeniu podstaw polskiej marynarki wojennej.

Uzasadnienie tej konieczności brzmiało przekonywująco. Porębski stwierdził, że do stworzenia i wyszkolenia floty potrzeba 15–20 lat, w związku z czym nie można odkładać tego do ostatniej chwili, kiedy flota wojenna będzie już gwałtownie potrzebna. Szef Departamentu nie krył jeszcze innej intencji tego nagłego kroku – powołanie oficerów angielskich do organizacji floty przyczyniłoby się do nawiązania bliższych stosunków z Anglią i, co ważniejsze w tym momencie,

stworzyłoby podstawy bardziej przychylnego traktowania przez Wielką Brytanię morskich interesów Polski.

Ośrodki decyzyjne w Warszawie zrozumiały, że pozyskanie przychylności Anglii, chociażby w ten sposób, spowodowałoby, że jej decyzje na konferencji pokojowej mające bardzo duże znaczenie dla polskich rewindykacji morskich będą pomyślniejsze. Rada Ministrów uwzględniając przedstawione argumenty na jednym z czerwcowych posiedzeń postanowiła wystąpić do Anglii z propozycją przystania misji morskiej. Niestety, nastąpiło to niemal w przeddzień zakończenia obrad konferencji pokojowej i nie miało już żadnego wpływu na stanowisko Anglii w stosunku do polskich roszczeń morskich.

Porębski począł więc starania i zorganizowanie podstaw funkcjonowania marynarki polskiej – wojennej i handlowej.

W marcu 1919 r. Porębski przedstawił „Memoriał o potrzebie utworzenia jednolitego w państwie Urzędu do Spraw Morskich”; w owym czasie istniały trzy urzędy działające odrębnie: Sekcja Marynarki MSWojsk., Sekcja Żeglugi Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Komisja Morska Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu. W tej sytuacji powstanie jednolitego ośrodka dyspozycyjnego polityki morskiej w przededniu odzyskania wybrzeża stało się niezbędne. Porębski uważał, że w początkach odradzającego się państwa polskiego sprawy morskie w aspekcie politycznym, wojskowym i gospodarczym winny mieć jednolite kierownictwo ze względu na szczupłość wykwalifikowanych kadr i ogrom prac do wykonania.

Traktat pokojowy, na mocy którego ustalono ostatecznie morską granicę Polski i ustanowiono Wolne Miasto Gdańsk, głównie za sprawą nieprzychylniej Polsce Wielkiej Brytanii, podpisano w Wersalu 28 czerwca 1919 r. Teraz, mając konkretną granicę, można było przystąpić do objęcia wybrzeża, opracowania projektu obrony granicy morskiej oraz – co trudniejsze – zastanowić się nad koncepcją zagospodarowania i przyszłego wykorzystania przyznanego wybrzeża.

Porębski miał świadomość ogromu prac i przeciwności z tym związanych. Za praprzyczynę tych przeciwności Porębski uważał „[...] Powszechne w kraju nieświadomości w kwestiach morskich, brak wszelkiej tradycji i doświadczenia, [co] utrudnia wielce wykonywanie tych zadań, które ma przed sobą nieliczny zespół sił fachowych”, na co żalił się premierowi Ignacemu Paderewskiemu.

Ratyfikacja przez Polskę traktatu pokojowego stwarzała nowe problemy. Władze Wolnego Miasta Gdańska, czując ciche poparcie nieprzychylnego Polsce Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, Anglika Reginalda Towera, „naginały” lub wręcz obchodziły niejednokrotnie postanowienia traktatu wersalskiego, utrudniając uzgodnienie konwencji polsko-gdańskiej. Kierowany przez Kazimierza Porębskiego Departament Spraw Morskich przygotowywał wiele propozycji do przyszłej konwencji zarówno dla MSWojsk., jak i MSZ. Szczególną aktywność wykazywano w dziedzinie opracowania artykułów wojskowo-morskich. Akcentowano tam szczególnie prawo Polski do dysponowania na terenie Wolnego Miasta Gdańska własnymi siłami wojskowymi oraz możliwości przeprowadzania wszelkich inspekcji i kontroli, głównie w porcie. Problematyka gdańska będzie w przyszłości bardzo często występować w działalności Porębskiego, różniąc się niejednokrotnie od oficjalnego stanowiska polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, w którym widział on głównego – nie licząc brytyjskiego Foreign Office – „winowajcę” niepowodzeń w porozumieniach polsko-gdańskich.

Niestety, Porębski nie mając poparcia MSZ nie był w stanie przeciwdziałać niekorzystnym decyzjom zapadającym na forum konferencji pokojowej (głównie nieprzyznanie Polsce Gdańska i uczynienie go Wolnym Miastem, jak również zupełnie nierówne uprawnienia Polski, zawarte w konwencji polsko-gdańskiej).

W związku z tym Porębski w tak gorącym okresie zajmował się walką o maksymalne rozszerzenie uprawnień Polski w Gdańsku.

W lipcu 1920 r. odbyła się konferencja w Spa w Belgii. Uczestniczyli w niej ze strony Ententy: David Lloyd George, lord George Curzon (Wielka Brytania), Alexandre Millerand (Francja), Léon Delacroix, Paul Hymans (Belgia), Carlo Sforza (Włochy) i Chinda Sutemi (Japonia), zaś Republikę Weimarską reprezentowali minister finansów Joseph Wirth, minister Reichswehry Otto Geßler i jego zastępca Hans von Seeckt. W obradach uczestniczyli przedstawiciele innych, zainteresowanych państw, m.in. Polski. Dotyczyła ona niemieckich opóźnień w wykonywaniu postanowień traktatu wersalskiego. Przybyły na tę konferencję polski premier Władysław Grabski, już poza jej głównym nurtem, poprosił o pośrednictwo państw zachodnich w rokowaniach z bolszewikami, przed którymi cofała się armia polska. Przedstawiciele Ententy wyrazili zgodę na udział w negocjacjach w zamian za znaczne ustępstwa strony polskiej. Między innymi Grabski w imieniu polskiego rządu przystał na niekorzystne decyzje w sprawie np. kontroli nad Gdańskiem. Rząd polski zgodził się także przyjąć przyszłą decyzję Rady Najwyższej Ententy w sprawie przyszłego traktatu polsko-gdańskiego. Zgoda na szeroki wachlarz ustępstw dawała Grabskiemu obietnicę skierowania do Warszawy misji wojskowo-dyplomatycznej Ententy i, jeśli Rosja Sowiecka nie zgodzi się na rozejm, dostawy amunicji z Zachodu. Spełniły się przewidywania Piłsudskiego – w decyzjach aliantów nie widział rozwiązań politycznych dla Polski.

Kłęska nowo wybranego premiera Władysława Grabskiego w Spa stała się rychło przyczyną dymisji jego rządu, co nastąpiło 24 lipca 1920 r. Również Porębski bardzo negatywnie ocenił skutki rozmów premiera Władysława Grabskiego na tej konferencji. Poczynania Grabskiego w Spa doprowadziły do ostatecznego załamania się koncepcji Porębskiego w sprawie polityki gdańskiej.

Możliwe było jeszcze przeforsowanie korzystnych rozwiązań w opracowywanej konwencji polsko-gdańskiej, do prac nad którą

utworzono przy Delegacji Polskiej w Paryżu specjalną Komisję do spraw Gdańska. W jej skład weszło dwóch stałych przedstawicieli Delegacji – generałowie marynarki Konstanty Biergiel i Jerzy Zwierkowski. Z kolei z DSM jego szef Kazimierz Porębski przesłał do komisji uzgodnione wcześniej z MSWojsk. uwagi i propozycje odnośnie do administracji portu i potrzeb wojskowych Polski w Wolnym Mieście Gdańsku. Dla przeforsowania tych postulatów Porębski proponował linię argumentacji, że decyzje Rady Najwyższej podjęte w Spa były sprzeczne z traktatem wersalskim. Projekt konwencji gdańskiej Rady Ambasadorów oraz kontrpropozycje Delegacji Polskiej Departament dla Spraw Morskich otrzymał 22 października 1920 r. Po zapoznaniu się z treścią tych niekorzystnych dla Polski dokumentów Porębski błyskawicznie utworzył dokument zawierający protest i sugerujący ujęcie w kontrpropozycji Delegacji Polskiej w sprawie konwencji gdańskiej sformułowania dodatkowych artykułów określających:

- „prawo Rz[eczy]p[ospo]litej P[olskiej] do obrony militarnej terytorium WM Gdańska i jego wybrzeża;
- prawo postoiu i remontów w Gdańsku okrętów wojennych polskich;
- przekazanie Polsce b[yłej] cesarskiej stoczni;
- prawo przewozu zaopatrzenia wojskowego (amunicji i broni) w czasie pokoju i wojny;
- prawo wykonywania przez organy rządu polskiego wszelkich operacji związanych z ruchem emigracyjnym i reemigracyjnym”.

W zakończeniu tego dokumentu stwierdzał, że „przyjęcie projektu Rady Ambasadorów ze wszystkimi poprawkami naszej delegacji nie jest dopuszczalne, o ile nie będą uwzględnione dezyderaty Ministerstwa Spraw Wojskowych”. Na podstawie tego dokumentu minister spraw wojskowych skierował energiczny protest do ministra spraw zagranicznych.

Brytyjczycy podjęli również akcję zablokowania strony polskiej w tym sporze – po prostu zagrozili wystąpieniem z Rady Ambasadorów, jeżeli nie zostaną przyjęte jej propozycje. W tej sytuacji Delegacja Polska była zmuszona podpisać konwencję 15 listopada 1920 r.

Również cały wysiłek DSM, a w szczególności jego szefa, gen. ppor. mar. (kadm.) Porębskiego, w sprawie przydzielenia Polsce okrętów z państw zaborczych nie przyniósł wymiernych rezultatów. Jedynym efektem wielowariantowych propozycji polskich w sprawie podziału tych flot było przyznanie Rzeczypospolitej w grudniu 1919 r. przez Radę Ambasadorów jedynie sześciu starych ponemieckich torpedowców, które i tak wymagały gruntownego remontu.

Ale życie toczyło się dalej i Porębski musiał dopasować się do zaistniałych realiów politycznych i terytorialnych. 10 lutego 1920 r. szef DSM Kazimierz Porębski przybył razem z gen. Józefem Hallerem i innymi dostojnikami państwowymi do Pucka. Wziął on udział w uroczystym akcie zaślubin Polski z morzem. To właśnie na rozkaz Porębskiego podniesiono w Pucku na maszt banderę Polskiej Marynarki Wojennej. To była oficjalna uroczystość. Później Kaszubi poprosili Józefa Hallera, Kazimierza Porębskiego, wojewodę pomorskiego Stefana Łaszewskiego i innych o ponowne zaślubiny... na Dużym Morzu, jak Kaszubi nazywali otwarte wody Bałtyku; dla nich Zatoka Pucka to było tzw. Małe Morze... Oczywiście goście dali się uprosić, zjednani gorącym patriotyzmem miejscowej ludności. Uroczystość odbyła się następnego dnia w Wielkiej Wsi (dziś Władysławowo).

W dalszym ciągu Porębski walczył z determinacją o uprawnienia Polski w Gdańsku. Ale i inne sprawy wymagały pilnych działań; już w marcu 1920 r. powstał plan organizacji obrony wybrzeża, w którym Porębski przewidział rozpoczęcie budowy w Gdyni, „jako najwięcej nadającym się punkcie, małego portu wojennego”, który by mógł służyć na razie jako schronienie dla okrętów wojennych i jako port rybacki oraz ewentualnie jako miejsce dla operacji

Fotografia pamiątkowa oficerów Batalionu Morskiego i szwadronu przybocznego gen. Hallera (z Pułku Ułanów Krechowieckich) w Pucku po uroczystości zaślubin 10 lutego 1920 r. Centralną trzyosobową grupę stanowią: płk Stefan Suszyński, dowódca pułku, kpt. mar. Konstanty Jacynicz, dowódca Batalionu Morskiego, oraz gen. ppor. (kadm.) Kazimierz Porębski (MMW)



Dodatkowe zaślubiny nad Wielkim Morzem, Wielka Wieś (Władystawowo), 11 lutego 1920 r. Na łodzi „Stella Maris” w drugim szeregu od lewej widoczni są kadm. Kazimierz Porębski (drugi), wojewoda pomorski Stefan Łaszewski i gen. dyw. Józef Haller w otoczeniu rybaków i żołnierzy (MMW)





wyładunkowych transportów wojskowych na wypadek komplikacji stosunków z Gdańskiem. To poniekąd dokumentuje fakt, że pierwotnym autorem koncepcji budowy portu w Gdyni wraz z miastem był Kazimierz Porębski. Tym niemniej w 1920 r. w trudnej sytuacji wewnętrznej i międzynarodowej nie było szans na rozpoczęcie tego dzieła. Ustalenie wykonawców i spowodowanie przyznania kredytów (dodajmy – ogromnych) nie wchodziło na razie w grę.

Ale wreszcie przyszedł czas realizacji tego projektu. Tak to opisuje we wspomnieniach Mieczysław Burhardt:

[...] admirał [...] rzekł, że dziś odbędzie się w Gdańsku pewna uroczystość, na którą też mnie zaproszono: komisja morska sejmowo-senacka wydaje w hotelu „Continental” kolację dla swych kolaborantów z okazji zatwierdzenia przez Sejm planu i kosztorysu budowy portu Gdynia.

Na wieść o tym wstąpiłem na baczność i pogratulowałem Porębskiemu zwycięstwa w trzyletnich bojach z ignorancją wszechpolską spraw morza, zwycięstwa nad analfabetyzmem i obojętnością w tej dziedzinie...

[...] Tegoż dnia 1 (?) sierpnia [1920 r.] odbyła się w Gdańsku kolacja, o której wspominałem. Była to chwila tryumfu dla Admirala Porębskiego, gdyż każdy z współbiedniaków widział w tym marynarzu głównego promotora i obrońcę idei własnego portu nad morzem, a nie daleko w głębi lądu nad rzeką – idei Gdyni, nie... Tczewa<sup>14</sup>.

Równocześnie u schyłku 1920 r. Porębski podjął działania organizacyjne, związane z tworzeniem i organizacją obrony morskiej wybrzeża, w tym pozyskanie ruchomej artylerii nadbrzeżnej w celu

zabezpieczenia polskiego wybrzeża od strony morza. Na wybrzeże w pierwszej połowie grudnia 1920 r. przyjechała polsko-francuska komisja, której zadaniem było opracowanie projektu jego obrony. Stronie polskiej przewodniczył szef DSM gen. ppor. mar. Porębski, natomiast stronie francuskiej – szef artylerii Misji Francuskiej w Polsce, gen. Raynal, przy udziale szefa saperów, gen. Charriou. W wyniku ustaleń komisji m.in. utworzono 15 grudnia Samodzielny Referat Artylerii Morskiej, kierowany przez mjr. mar. Jerzego Łątkiewicza. Wyznaczono również wstępne lokalizacje poszczególnych stanowisk artylerii nadbrzeżnej z punktem dowodzenia w Rzućwie. Niedługo potem zorganizowano pułk artylerii nadbrzeżnej, którego pierwszym dowódcą był płk art. Wiktor Cieśliński.

Porębski będąc rzecznikiem skupienia w jednym ręku całości spraw morskich, zarówno marynarki wojennej, jak i handlowej, przystąpił niezwłocznie po objęciu przyznanego Polsce wybrzeża do koordynacji prac związanych z powołaniem szkoły morskiej. Trzeba było przede wszystkim zadbać o podstawy materialne uczelni, wyszukać odpowiednie lokale, zgromadzić wykładowców oraz opracować programy. Niebagatelną sprawą było nabycie jednostki szkolnej; zdecydowano, że ma to być żaglowiec. Przygotowania prowadzono w dużym tempie, wszystko udało się pomyślnie załatwić w ciągu zaledwie kilku miesięcy. Co istotne, przede wszystkim należało znaleźć porozumienie w trakcie licznych międzyministerialnych konferencji z udziałem przedstawicieli MSWojsk., Ministerstwa Skarbu, Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wszystkie strony doszły w końcu do porozumienia i 17 czerwca 1920 r. minister spraw wojskowych, generał Józef Leśniewski, wydał rozkaz o utworzeniu Państwowej Szkoły Morskiej z siedzibą w Tczewie, powołując jednocześnie pełniącego obowiązki dyrektora w osobie por. mar. inż. Antoniego Garnuszewskiego oraz szkieletowy personel dydaktyczny szkoły.

<sup>14</sup> AMMW w Gdyni, 4R, M. Burhardt, Wspomnienia dowódcy OORP „Warta” i „Wilja”, s. 23–24.

W niedługim czasie, bo 21 lipca 1920 r., udało się również sfinalizować w Holandii zakup nieco wystużonego, zbudowanego w Wielkiej Brytanii w 1869 r. trójmasztowego barku „Nest” o pojemności brutto 1293 RT z przeznaczeniem na jednostkę szkolną dla Szkoły Morskiej w Tczewie. Nadano mu nazwę „Lwów”.

Ukoronowaniem tych wysiłków było oficjalne otwarcie Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie 8 grudnia 1920 r., którego dokonał inicjator jej powstania, Kazimierz Porębski. Jeszcze pod koniec tego samego miesiąca Porębski wystąpił z inicjatywą opracowania polskiej rejestracji i klasyfikacji statków – polskiego odpowiednika towarzystwa klasyfikacyjnego.

Należy zwrócić uwagę, że w tym czasie trwała już wojna z Rosją Radziecką, a mimo tego Porębski w tym niezwykle dramatycznym okresie dla kraju i narodu z konsekwentnym uporem tworzył podstawy szkolnictwa morskiego. I nie tylko. Były to prace zarówno o charakterze koncepcyjnym, jak i wdrożeniowym, np. zorganizowanie na bazie Batalionu Morskiego 1. Pułku Morskiego oraz początku tworzenia Dowództwa Wybrzeża Morskiego w Pucku.

Szczególne problemy wiązały się ze sprawami organizacyjnymi dotyczącymi walczącej z bolszewikami Floty Pińskiej i to w sytuacji, gdy Porębski dowodził już obroną odcinka „Zegrze-Dębe”.

Również po odwróceniu z Polesia zorganizowano pod kierunkiem Porębskiego Flotyllę Wiślaną. Trzon obsady owej Floty Pińskiej stanowili głównie ewakuowani oficerowie i marynarze z Floty Pińskiej. Tej Flocie wyznaczono szczególnie ważne zadanie – uniemożliwić, a w każdym razie maksymalnie utrudnić przekroczenie przez wojska bolszewickie rubieży Wisły. 28 lipca 1920 r. szef DSM kadm. Porębski rozkazał przygotować flotyllę do akcji.

Nieco wcześniej DSM pod kierunkiem Porębskiego sformułował pierwsze plany rozwoju marynarki wojennej.

Chronologicznie pierwszy program został zaprezentowany przez Departament do Spraw Morskich już w końcu lipca 1919 r. Przewidywał on zbudowanie lub zakupienie krążownika lekkiego o wyporności 3000 t, 4 kontrtorpedowców po 800 t, jednej łodzi podwodnej o wyporności 200 t i jednej – 500 t, jednej bazy pływającej dla kontrtorpedowców o wyporności 2500 t i drugiej, 1500-tonowej, dla łodzi podwodnych, 4 szybkich łodzi motorowych (ścigaczy), 6 trawlerów (trałowców), 10 hydroplanów (łodzi latających), szkolnego żaglowca, jednostki hydrograficznej, 4 monitorów i 4 wedety (kutry torpedowe). Dla uzasadnienia zakupu proponowanych typów okrętów DSM dołączył krótkie informacje o zadaniach, jakie będą miały do wykonania poszczególne okręty.

Równocześnie z tym programem szef DSM przedstawił pięć schematów wariantowego (w zależności od ostatecznego kształtu przyznanego wybrzeża) rozwoju Departamentu do Spraw Morskich.

Program ten miał w zasadzie charakter studialny, mający na celu oszacowanie kosztów jego realizacji, ale nie był skorelowany z ostatecznym kształtem przyznanego Polsce wybrzeża. Także w przypadku nieprzyznania Polsce Gdańska stawał się nierealny.

W miarę zbliżania się do momentu objęcia wybrzeża przez Polskę zintensyfikowały się w DSM prace zmierzające do opracowania końcowej wersji programu morskiego Rzeczypospolitej. Pod koniec grudnia 1919 r. w DSM opracowano program morski (którego realizację obliczono na 10 lat), będący w zasadzie rozwinięciem niezrealizowanych programów rozbudowy floty wojennej drogą rewindykacji jednostek z flot byłych zaborców. Zaplanowano utworzenie silnej floty morskiej, utworzenie i rozbudowanie floty rzecznych i lotnictwa morskiego. Przewidziano w nim wybudowanie aż 2 pancerników, 6 krążowników, 28 kontrtorpedowców, aż 42 okrętów podwodnych i wielu innych, mniejszych jednostek; w sumie ponad 150 okrętów! Podstawowymi jednostkami floty rzecznych miały być monitory – 4 duże

i 20 mniejszych oraz wiele pomniejszych jednostek. Także lotnictwo morskie miało przedstawiać sporą siłę – miało rozporządzać bez mała 70 aparatami latającymi, w tym 10 myśliwcami lądowymi i 5 balonami na uwięzi.

Ów program zawierał uzasadnienie jego realizacji. Konkluzją owego uzasadnienia było zdanie:

Rozwiązanie zadania postawionego naszej flocie na Morzu Bałtyckim leży w zablokowaniu nieprzyjacielskiej floty w portach i w zniszczeniu jej w razie próby przerwania blokady.

Bardzo prędko okazało się, że już na pierwszy rzut oka program ten był niemożliwy do zrealizowania. Z dokumentów i wystąpień m.in. gen. ppor. mar. Porębskiego, gen. ppor. Kłoczkowskiego i płk. mar. Świrskiego z okresu poprzedzającego ogłoszenie tego programu wynika, że jego twórcy zdawali sobie sprawę z trudnej finansowej sytuacji Rzeczypospolitej. Ważny w tym wypadku był aspekt propagandowy, który głównie zdecydował o ogłoszeniu programu.

Został on przedstawiony Naczelnemu Dowództwu Wojska Polskiego. 5 stycznia NDWP przestało swój pogląd na rozbudowę Marynarki Wojennej do DSM, niespodziewanie zaznaczając, że powyższy program odpowiada zasadniczo wymaganiom Sztabu Generalnego. W korespondencji z 12 lutego 1920 r. SG NDWP przedstawił swój punkt widzenia w sprawie opracowanego przez DSM programu utworzenia i rozbudowy floty morskiej na lata 1920–1929, w której podtrzymał swoje stanowisko z 5 stycznia, że odpowiada on wymaganiom NDWP. Tym niemniej zaznaczono, że główny nacisk powinien być położony na budowę łodzi podwodnych jako najlepiej nadających się jednostek bojowych floty wojennej do wykonania określonych zadań operacyjnych.

Mimo to 10-letni program rozbudowy polskiej floty wojennej nie został zatwierdzony przez ministra spraw wojskowych gen. Józefa Leśniewskiego. Początkowy optymizm co do możliwości zrealizowania tego programu rozwiął się po realnej ocenie współpracy z brytyjską misją morską.

Trzeba tutaj stwierdzić, iż w maju 1920 r. rysowała się szansa sukcesu, gdyż w wyniku prowadzonych rozmów admiralicja brytyjska wyraziła zgodę na przekazanie Polsce 1 krążownika, 4 kontrtorpedowców i kilkunastu kutrów torpedowych, jednak później odstąpiła od tego zamiaru. Porębski zdawał sobie chyba jednak sprawę z możliwości ekonomicznych ojczyzny i dlatego flotę wojenną chciał tworzyć nie za polskie pieniądze.

Porażały koszty realizacji tego programu i w opinii środowisk pozawojskowych spotkał się on z miażdżącą krytyką. Jakkolwiek został przygotowany przez szersze gremium oficerów, to stał za nim gen. ppor. mar. Kazimierz Porębski i to na nim ogniskowały się krytyczne opinie. Głównie zarzucano gigantomanię, nieliczenie się z możliwościami ekonomicznymi Polski, przenoszenie wzorów z rosyjskiej marynarki wojennej, nieprzydatnych w polskich warunkach.

W zamyśle Porębskiego sformułowanie ambitnego planu rozwoju floty wojennej, w trudnej sytuacji geopolitycznej Polski, miało na celu związanie jej z Anglią i Francją sojuszami w jeden system obronny. Szef DSM chciał tworzyć flotę za pieniądze z reparacji wojennych i bardzo usilnie zabiegał o przychylność Wielkiej Brytanii, Francji i Stanów Zjednoczonych. Miało temu służyć wystąpienie za sprawą Porębskiego „emisariuszy” spraw Polski do Paryża (płk. mar. Jerzy Zwierkowski), Londynu (gen. bryg. mar. Wacław Kłoczkowski) i Nowego Jorku (gen. ppor. mar. Antoni Brynk oraz gen. ppor. mar. Konstanty Biergiel).

Porębski zreflektował się; późniejsze jego plany rozwoju marynarki były bardziej „dopasowane” do możliwości młodego państwa. Ograniczał je stopniowo, badając „grunt” polityczny – zdawał sobie

sprawę, że mała flota to ograniczone możliwości przeciwstawienia się potencjalnemu przeciwnikowi, który przeciwdziałania tak małej floty nie obawiał się.

Stan finansowy państwa u zarania odzyskania niepodległości usprawiedliwiał te zarzuty, chociaż można sądzić, że jego pierwotnym zamierzeniem było sprowokowanie polskiego społeczeństwa do „morskiego myślenia”.

We wrześniu 1920 r. został opracowany tzw. program minimum. Zdecydowanie ograniczono „apetyty” Marynarki Wojennej – okrojono wielkość floty, zmodyfikowano jej strukturę, a co za tym idzie, zmieniono zadania operacyjne, które miały teraz polegać przede wszystkim na aktywnej obronie własnego wybrzeża przy użyciu okrętów podwodnych, kutrów torpedowych i innych lekkich jednostek – jednym słowem tylko działania defensywne.

Walka o przyznanie jednostek w wyniku podziału flot zaborczych państw przyniosła żałosny rezultat<sup>15</sup>. Wspomniano wcześniej, że w wyniku decyzji Rady Ambasadorów 9 grudnia 1919 r. przyznano Polsce jedynie sześć niemieckich torpedowców<sup>16</sup>. Nadano im nazwy „Kaszub”, „Ślązak”, „Krakowiak”, „Kujawiak”, „Góral” i „Mazur”.

Skalę problemów z „nowymi” okrętami ilustruje pismo szefa DSM, gen. ppor. mar. Porębskiego do swojego zastępcy, gen. ppor. mar. Kłoczkowskiego, pełniącego tymczasowo funkcję pełnomocnika wojskowego przy Poselstwie RP w Londynie, z dnia 23 września 1920 r.:

Na depezę Nr. 2057 z dnia 14.IX., Departament zawiadamia, że mimo wszelkich starań z jego strony, prawdopodobnie nie uda

<sup>15</sup> 3 V 1919 r. delegacja polska na konferencję pokojową w Paryżu złożyła memoriał w sprawie przyznania Polsce części floty niemieckiej i austro-węgierskiej. Zob. *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 2, s. 7. Pisali o tym m.in. M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, Toronto 1988, s. 91–95.

<sup>16</sup> Decyzja Rady Ambasadorów w Paryżu wyraźnie określiła ich przeznaczenie – miały to być okręty patrolowe straży granicznej.

się uzyskać kredytów gotówkowych na remont wybranych 6 torpedowców w Anglii. [...]

Departament przypuszcza możliwość przeholowania torpedowców minimalną angielską załogą i za pomocą angielskiej Admiralicji do Gdańska, lub innego portu bałtyckiego. Commander Wharton, który pojechał do Paryża i Londynu, jest o tej sprawie poinformowany i obiecał ze swej strony poparcie naszej sprawy w Admiralicji [...]<sup>17</sup>.

W tym samym dniu Porębski w piśmie do Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego pisał:

Zanim [...] będą mogły być przeprowadzone do Polski, muszą być gruntownie zremontowane, gdyż w tym stanie, w jakim się obecnie znajdują, o holowaniu ich do Gdańska lub do Pucka mowy być nie może. [...]

Ze względów politycznych i wojskowych niemożliwym jest zrzeczyć, jako zaczątek siły zbrojnej morskiej cennych, a z wielkim trudem uzyskanych jednostek. Byłoby to pogrzebaniem możliwości rozwoju floty narodowej i obrony granic morskich Rzeczypospolitej<sup>18</sup>.

Już tydzień później w odpowiedzi otrzymał poparcie z Oddziału I NDWP:

Nacz[elne] Dowództwo popiera jaknajsilniej wniosek kontradmirała Porębskiego. Trudności finansowe powinny ustąpić na drugi plan

<sup>17</sup> CAW, Akta KMW, 300.21.37, Pismo nosiło nr L. 3919/20. T.M.I.XXX.

<sup>18</sup> CAW, Akta Oddziału I NDWP 1918–1921, I.301.7.113, Raport kadm. K. Porębskiego nr 3841T/20.1.2. z 23 IX 1920 r.

wobec naglącej potrzeby stworzenia zaczątku naszej floty wojennej dla obrony naszego wybrzeża<sup>19</sup>.

Próbowano je przy okazji remontu uzbroić. Tutaj szef DSM właściwie nie „popisał się” – planował uzbroić te okręty znacznie silniej, niż były one uzbrojone w czasach swej świetności w Kaiserliche-marine. Na przykład torpedowce typu V (późniejsze ORP „Kaszub” i ORP „Mazur”) zamierzano uzbroić w potrójne aparaty torpedowe, podczas gdy w służbie niemieckiej uzbrojone były w podwójne; także uzbrojenie artyleryjskie na wszystkich sześciu okrętach było w zasadzie podwojone w stosunku do okresu ich służby w marynarce niemieckiej. Z tego zamierzenia (chyba na szczęście) nic nie wyszło – nie pozyskano żadnej sensownej oferty od Brytyjczyków w tym zakresie. Po przyjeździe tych okrętów do kraju można się było naocznie przekonać o ich „przeszacowaniu”.

Zanim owe okręty przyplłynęły do Polski, zakupiono jeszcze dwie nowo zbudowane kanonierki w Finlandii i cztery ponemieckie trawłowce – te za pośrednictwem duńskiej firmy. Wszystkie te okręty nie miały uzbrojenia...

Oprócz prac organizacyjnych, związanych z pozyskiwaniem jednostek dla marynarki wojennej, Porębski w dalszym ciągu był angażowany do regulowania stosunków polsko-gdańskich. Już od 1 stycznia 1921 r. został członkiem Komisji dla Zobowiązań Polsko-Gdańskich celem wykonania konwencji gdańskiej. Z kolei 2 lutego Wincenty Witos, który przejął po ustąpieniu Władysława Grabskiego funkcję premiera, mianował Porębskiego przewodniczącym Komisji ds. Żeglugi Morskiej. Komisja ta miała prowadzić rokowania z przedstawicielami Wolnego Miasta Gdańska, aby zawrzeć umowy

<sup>19</sup> CAW, Akta Oddziału I NDWP 1918–1921, I.301.7.113, Pismo Oddz. I NDWP nr 13850/I z dnia 30 IX 1920 r. do MSWojsk.

przewidziane w tej konwencji. Brał również udział w pracach Komisji dla Spraw Portowych.

W lutym 1921 r., jeszcze jako gen. ppor. mar.<sup>20</sup>, Porębski w odpowiedzi na zapytanie marsz. Piłsudskiego przedstawił mu „Program rozbudowy floty morskiej”. Program ten był modyfikacją programu z września 1920 r., zatwierdzonego przez ministra spraw wojskowych, gen. Kazimierza Sosnkowskiego. Zakładał on, że flota będzie składać się z: 1 krążownika, 4 kontrtorpedowców, 4 łodzi podwodnych, 8 trawlerów, 4 kanonierek, 6 szybkich łodzi motorowych (ścigaczy), 6 małych torpedowców (ponemieckich), statku szkolnego („Lwów”), statków strażniczych, taboru portowego, taboru do pogłębiania kanałów morskich i portów, motorówek dla służby łączności portowych i strażniczych, obrony minowej i sieciowej oraz stacji dla przestrzeliwania min<sup>21</sup>.

Tym niemniej 1 kwietnia 1921 r., już po ustanowieniu nowych stopni w Marynarce Wojennej, otrzymał awans na wiceadmirala.

Niestety, katastrofalna sytuacja ekonomiczna Polski położyła się również cieniem na realizacji programu rozbudowy floty. Wymusiło to ograniczenie działalności Marynarki Wojennej do zadań szkoleniowych, natomiast zdecydowano o stosunkowo taniej rozbudowie flotylli rzecznych ze względu na mało stabilną sytuację pogranicza z Rosją Sowiecką.

<sup>20</sup> W początkach 1921 r. otrzymał awans na generała porucznika, natomiast od kwietnia 1921 r. – po pierwszej zmianie stopni – nosił odpowiadający mu stopień wiceadmirala. Wynika z tego, że w polskiej marynarce... nie był kontradmirałem, tylko generałem majorem, a po zmianie stopni generałem podporucznikiem.

<sup>21</sup> Ową „stacją do przestrzeliwania min” miała być stacja do przestrzeliwania torped – wówczas jeszcze niekiedy używano określenia „miny” również dla torped (Za: M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej...*).

Przygotowanie do uroczystej dekoracji marynarzy, bohaterów wojny polsko-bolszewickiej. Po trapie na pokład monitora „Warszawa” wchodzi marszałek Józef Piłsudski, za nim podąża (w mundurze gen. por. armii lądowej) wadm. Kazimierz Porębski, Toruń, 5 czerwca 1921 r. (CAW)



Goście na pokładzie monitora „Warszawa”.  
Drugi od lewej wadm. Kazimierz  
Porębski (w mundurze gen. por.)  
w rozmowie z marszałkiem Piłsudskim,  
Toruń, 5 czerwca 1921 r. (CAW)



Dekoracja marynarzy, bohaterów wojny polsko-bolszewickiej na pokładzie monitora „Warszawa”, Toruń, 5 czerwca 1921 r. Marszałek Piłsudski dekoruje kmdr. por. Bohdana Jarocińskiego, dowódcę Flotylli Pińskiej. Pierwszy z prawej (w mundurze gen. dyw.) wadm. Kazimierz Porębski (CAW)





Wiosną 1921 r. rozpoczęły się również pierwsze prace przy budowie portu w Gdyni. Porębski często wyjeżdżał na wybrzeże, by wizytować Dowództwo Obrony Wybrzeża w Pucku i okręty, ale też i doglądał rozpoczętej budowy Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni, która zaprzętała jego myśli, spychając w nich Gdańsk na dalszy plan. Nie oznaczało to oczywiście rezygnacji z Gdańska jako drugiego portu. Taka polaryzacja poglądów Porębskiego spowodowała, że domagał się ustalenia wytycznych „w stosunku do własnego wybrzeża i portu w Gdyni”.

Budowa od początku była niedoinwestowana. Mimo iż zakres i koszt prac przy stosunkowo prostej konstrukcji pirsu nie był zbyt duży, to ich przeprowadzenie napotykało od początku poważne trudności finansowe. Za ledwie po pół roku tych prac, w sierpniu 1921 r., zabrakło pieniędzy na wypłaty, co groziło zwolnieniem z pracy 600 ludzi zaangażowanych w to przedsięwzięcie. W tej krytycznej sytuacji Porębski już 3 sierpnia wystąpił z wnioskiem do Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów o natychmiastową dotację w wysokości 75 mln marek polskich.

W grudniu 1921 r. wadm. Porębski, po trwającej wiele miesięcy dyskusji na temat podległości Marynarki Wojennej i Handlowej, otrzymał dotkliwy cios w związku z jego wizją skupienia całości spraw morskich w jednym urzędzie – Marynarka Handlowa została wyłączona spod kompetencji dowódcy Marynarki Wojennej. Ostatecznie zdecydowano, że Marynarka Wojenna będzie w dalszym ciągu podlegała MSWojsk., a Marynarka handlowa – Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

W początkach 1922 r. wprowadzono organizację pokojową w Marynarce Wojennej. Zamiast Departamentu Spraw Morskich, po przekazaniu Marynarki Handlowej pod administrację cywilną, utworzono Kierownictwo Marynarki Wojennej z wadm. Kazimierzem Porębskim jako jej szefem.

Po fiasku Brytyjskiej Misji Morskiej i powrocie jej do Anglii, przy udziale Porębskiego udało się zorganizować osobną Francuską Misję Morską obok już istniejącej francuskiej Misji Wojskowej. Jednym z pierwszych jej efektów było uruchomienie bardzo potrzebnych szkoleń polskich oficerów na francuskich uczelniach wojskowych. Praktyki morskie polscy oficerowie odbywali przeważnie na jednym z francuskich krążowników szkolnych.

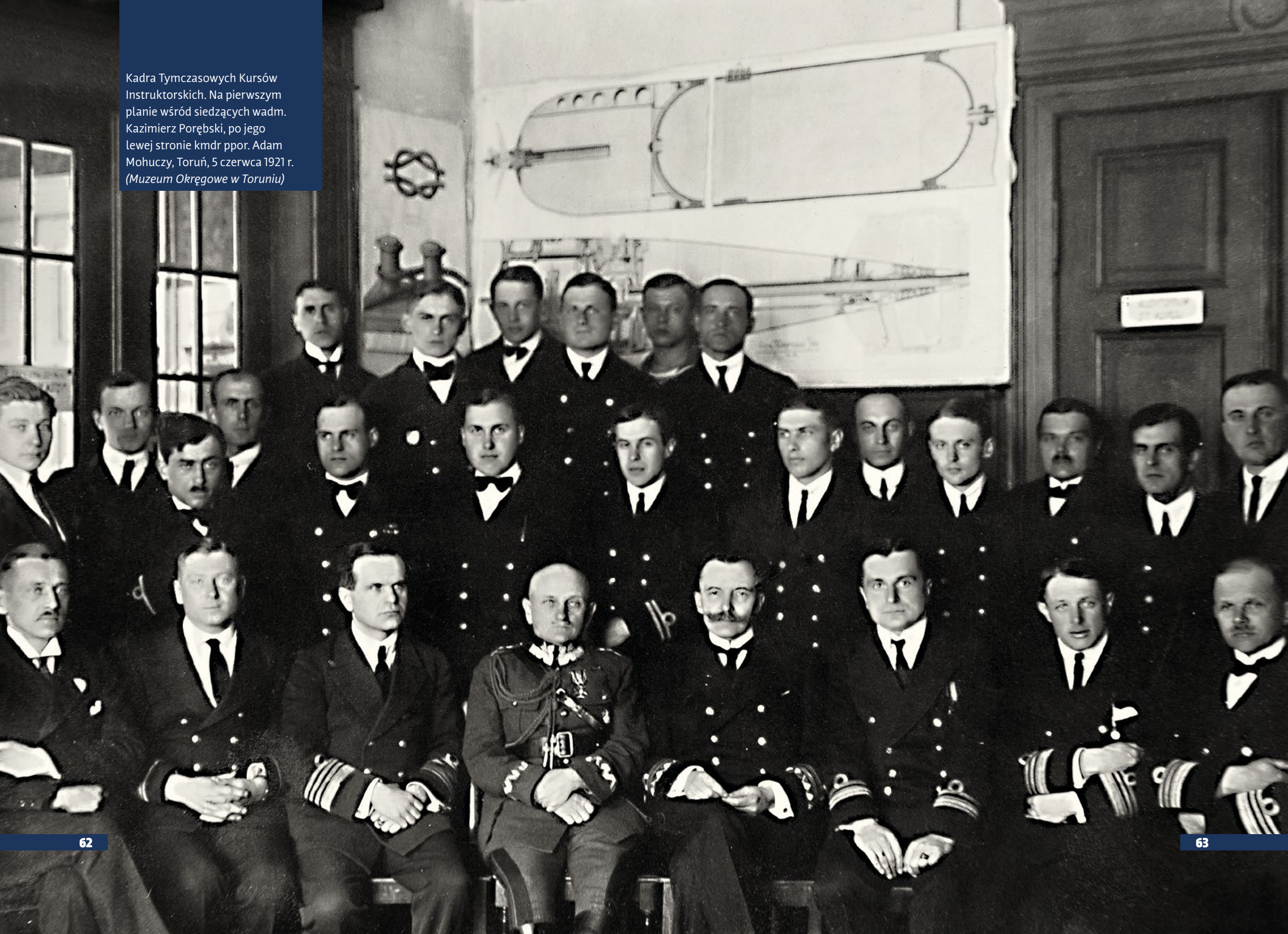
W Polsce również zaplanowano zorganizowanie szkolnictwa morskiego dla kandydatów na oficerów marynarki wojennej. Bazą dla nich były organizowane wcześniej, od października 1922 r., Tymczasowe Instruktorskie Kursy odbywające się w Toruniu, które w 1925 r. przekształcono w Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej w Toruniu; jej pierwszym komendantem został kmdr ppor. Adam Mohuczy.

Również ważną sprawą było wyszkolenie kadr podoficerskich – to zadanie spełniały Szkoła Specjalistów Morskich oraz Szkoła Specjalistów Rzecznych, kształtujące kadry podoficerskie. Naukę praktyczną oficerowie i marynarze odbywali na nielicznych okrętach Rzeczypospolitej i przeważnie tylko w kampanii letniej. Bazę dydaktyczną sukcesywnie rozbudowywano, również dostosowując z biegiem czasu do tego niektóre okręty.

W 1924 r. uruchomiono w końcu francuskie kredyty wojskowe, co spowodowało ponowne opracowywanie nowych programów rozwoju floty wojennej.

W Paryżu toczono od 8 do 23 maja 1924 r. rozmowy polsko-francuskie, dotyczące uzyskania wymiernej pomocy i wsparcia przeciw ewentualnemu agresorowi, także w zakresie dostaw uzbrojenia, w tym i okrętów dla Marynarki Wojennej. Ze strony polskiej brał w nich udział szef Sztabu Generalnego, gen. dyw. Stanisław Haller. W raporcie, jaki przedstawił gen. Haller, znalazło się stwierdzenie, że Francja jest zainteresowana rozwojem polskiej Marynarki Wojennej, co KMW

Kadra Tymczasowych Kursów Instruktorskich. Na pierwszym planie wśród siedzących wadm. Kazimierz Porębski, po jego lewej stronie kmdr ppor. Adam Mohuczy, Toruń, 5 czerwca 1921 r. (Muzeum Okręgowe w Toruniu)



postanowiło natychmiast wykorzystać do sformułowania nowego, 12-letniego planu rozbudowy.

Niebawem okazało się, że Francja jest głównie zainteresowana wzmocnieniem polskiej floty w okręty podwodne. Postanowiono niezwłocznie wykorzystać tę szansę. Szef KMW wadm. Kazimierz Porębski 19 lipca 1924 r. polecił:

[...] poszczególnym Wydziałom, referatom Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej oraz służbom opracować na wniosek Referatu Planów niezbędne dla powyższego programu dane dotyczące poszczególnych jego części, traktując kwestie jako niepodlegające zwłoce<sup>22</sup>.

Na podstawie wcześniejszego 12-letniego planu rozbudowy opracowano na trzy najbliższe lata (1925–1928) plan, który 20 września 1924 r. przedstawiono do akceptacji ministrowi spraw wojskowych gen. dyw. Władysławowi Sikorskiemu. Zawarta w nim była m.in. budowa dziewięciu łodzi podwodnych<sup>23</sup> o wyporności nawodnej 900 ton i o wartości po 5,5 mln zł każdy. Planowano z nich utworzyć trzy grupy po trzy okręty podwodne, które razem umożliwiłyby stworzenie na Bałtyku oddziału łodzi podwodnych. Nie zapomniano też o infrastrukturze towarzyszącej. Razem z owym programem KMW przedstawiło nadzwyczajny preliminarz budżetu Marynarki Wojennej na rok 1925 na wykonanie małego programu morskiego w kwocie 17,5 mln zł, z czego 7,5 mln zł przeznaczono na realizację punktu

<sup>22</sup> CAW, Akta KMW, I.300.21.103, Rozkaz dzienny KMW nr 52 z dn. 19 VII 1924 r.

<sup>23</sup> Termin „łódź podwodna” obowiązywał w polskiej Marynarce Wojennej oficjalnie do 23 IX 1936 r., kiedy to został zastąpiony określeniem „okręt podwodny”; praktycznie do wybuchu wojny był on używany „siłą przyzwyczajenia” często nawet w oficjalnych dokumentach KMW.

pierwszego: „Budowa 2 łodzi podwodnych po 900 ton. Wpłata na pierwszą i zaliczka na budowę drugiej łodzi”.

Program ten wraz z preliminarzem zaopiniował pozytywnie minister spraw wojskowych, gen. dyw. Władysław Sikorski, rekomendując w piśmie z 24 września 1924 r. jego wykonanie ministrowi skarbu Władysławowi Grabskiemu.

W połowie października na zaproszenie ministra wojny gen. G. Molleta udał się do Francji minister spraw wojskowych gen. Sikorski. Towarzyszył mu w tej podróży m.in. wadm. Porębski. Zaaranżowano kilka spotkań, m.in. z ministrem marynarki Jacquesem-Louisem Dumesnilem. Niestety, szersza współpraca i pomoc w dziedzinie wojskowej okazały się właściwie niemożliwe; jednoznacznie dano do zrozumienia, że Francja skłania się tylko do pomocy w zakresie technicznej rozbudowy polskiej Marynarki Wojennej oraz szkolenia oficerów. Utwierdziło to gen. Sikorskiego w przekonaniu, że Polska była zdana tylko na siebie w zakresie koncepcji rozwoju floty i pozyskiwania środków finansowych na jej rozbudowę – o nowych kredytach nie było co marzyć.

Tymczasem wadm. Porębski postanowił wykorzystać falę zainteresowania władz państwowych i wojskowych sprawami Marynarki Wojennej i – wobec spodziewanego, sporego wzrostu spraw organizacyjnych na skutek realizacji planu rozbudowy floty – ustanowił etat zastępcy szefa KMW. Cały czas istniał odpowiedni człowiek – był nim kadm. Wacław Kłoczowski<sup>24</sup>. Zastępował on już wcześniej

<sup>24</sup> Miał bogate doświadczenie w dziedzinie okrętów podwodnych – po wyjściu z japońskiej niewoli po przegranej przez Rosjan Bitwie pod Cuszimą (1905) odbył roczny kurs pływania podwodnego. W 1908 r. dowodził dwoma rosyjskimi okrętami podwodnymi „Pieskar” i „Okun”; w 1910 r. dowodził już dywizjonem okrętów podwodnych na Morzu Czarnym, później (1910/1911) był zastępcą dowódcy Zespołu Podwodnego Pływania na Bałtyku. W 1914 r. dowodził Dywizjonem Okrętów Podwodnych na Bałtyku, a po wybuchu wojny – Brygadą Okrętów Podwodnych na Morzu Czarnym, później osobiście kierował operacjami stawiania pól minowych u wejść do Bosforu, Konstancy i Warny (Za: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 2, s. 356–357).

Kadra techniczna KMW, około 1924 r.  
Pośrodku widoczni są:  
wadm. Kazimierz Porębski,  
kadm. Wacław Kłoczowski  
(w mundurze generalskim)  
oraz kadm. inż. Tadeusz Bobrowski  
(MMW)



szefa Departamentu Spraw Morskich MSWojsk. (poprzednika KMW), następnie wyjechał do Paryża jako przedstawiciel RP na konferencję pokojową, jeszcze później był m.in. pełnomocnikiem wojskowym przy Poselstwie RP w Londynie. Porębskiemu udało się dla niego oficjalnie z dniem 1 listopada 1924 r. zatwierdzić ów etat (swojego) zastępcy.

Sytuacja wyglądała na klarowną i szef KMW planował przystąpienie do realizacji małego programu rozbudowy Marynarki Wojennej; na polecenie Sikorskiego wydzielił już nawet kwotę 15 mln zł z bieżącego budżetu KMW na poczet przyszłych środków finansowych, obiecanych przez ministra skarbu Grabskiego. Szybko jednak przyszedł „zimny prysznic” w postaci... nieumieszczenia w budżecie RP na rok 1925 żadnych wydatków na rozbudowę floty. Wiceadmirał Porębski podjął zdecydowane kroki, ponieważ prace zmierzające do złożenia zamówień na okręty już ruszyły.

Prawdopodobnie interweniował również minister spraw wojskowych; ostatecznie minister skarbu Grabski przydzielił nadzwyczajne wydatki na realizację małego programu rozbudowy floty na ogólną sumę 8 974 000 zł, z czego 5 700 000 przeznaczono na budowę okrętów podwodnych. Mimo że przydzielone środki były prawie dwukrotnie mniejsze od obiecanych, pozwoliło to jednak łatwiej zaplanować następne posunięcia zmierzające do realizacji owego programu.

Zabiegi Sikorskiego w sprawie „wydębienia” środków na realizację małego programu morskiego nie były niczym dziwnym. Choć może nie za bardzo chodziło mu o wzmocnienie Marynarki Wojennej, wiedział, że ulokowanie zamówień na okręty „pomogłoby” w uruchomieniu kolejnych transz francuskiej pożyczki „400 milionów”. Przedstawiciele rządu francuskiego i francuskiej finansjery mieli jednak udziały również w przemyśle stoczniowym...

Rozkazem szefa KMW nr L.22721/24 z dnia 11 grudnia 1924 r. powołano z fachowców o wysokich kwalifikacjach specjalną komisję – jak to określono – „dla ustalenia typów łodzi podwodnych, potrzebnych

dla marynarki polskiej”. W skład komisji powołano jako jej przewodniczącego kadm. Wacława Kłoczkowskiego, zastępcę szefa KMW.

25 marca 1925 r. wiceadm. Porębski otrzymał polecenie od ministra spraw wojskowych pilnego opracowania dokumentów do Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Niezwłocznie, jeszcze w tym samym dniu, przekazał w załączniku plik pism niezbędnych do uruchomienia przetargów na sześć okrętów podwodnych torpedowych i trzy podwodne stawiacze min. W dniu następnym (26 marca) w MSWojsk. skompletowano wszystkie załączniki i wraz z pismem wysłało do MSZ.

W myśl postanowień Rządu i porozumienia się z panem Ministrem, upraszam o polecenie Ambasadorowi Rzeczypospolitej w Paryżu podjąć się przeprowadzenia z Ministrem Marynarki Francuskiej pertraktacji, mających na celu wybór firm francuskich i podanie przez nich warunków wykonania zamówienia [nieczytelne – urwany fragment papieru – prawdopodobnie „budowy dziewięciu” – przyp. A.J.] łodzi podwodnych w okresie 1925–1928<sup>25</sup>.

W tym czasie nad KMW zaczęły zbierać się „czarne chmury”. Już w 1923 r. szef Samodzielnego Referatu Broni Podwodnej, kmdr ppor. Jan Bartoszewicz-Stachowski poszukując uzbrojenia minowego dla okrętów będących pod biało-czerwoną banderą (torpedowców i trałowców) przy pomocy swoich koneksji odnalazł możliwość natychmiastowego zakupu rosyjskich min morskich rozmaitych typów, głównie wzór 1908, zgromadzonych w magazynach w Estonii w tak dużej ilości, że daleko przekraczała potrzeby tego kraju.

Prawdopodobnie już wówczas Bartoszewicz-Stachowski współpracował z niejakim Karolem Marszałkiem, obywatelem Łotwy,

<sup>25</sup> CAW, Akta KMW, I.300.21.522, Pismo Ministra Spraw Wojskowych, gen dyw. Wł. Sikorskiego, do Ministra Spraw Zagranicznych nr L.dz. 342/25.Org.Mob.Tjn. (ściśle tajne).

głównym udziałowcem firmy Towarzystwo Techniczne Przemysłowe Karol Marszałk i S-ka. Drugim udziałowcem firmy był Eugeniusz Erbsztein. Obaj panowie mieli bardzo nieciekawe życiorysy, ale za to niebywały talent w generowaniu rozmaitych afer i „przekrętów”. Trudno teraz powiedzieć, jak wyglądały uzgodnienia obydwu panów, ale faktem jest, że postanowiono zakupić w Estonii jedynie wózki-kotwice do min wz. 08<sup>26</sup> jako trudniejsze technicznie i technologicznie do wykonania, co mogło być problemem dla firmy Marszałka, potencjalnego realizatora zlecenia na dostawę min dla Marynarki Wojennej. Postanowiono natomiast uruchomić w kraju produkcję kadłubów tych min z detonatorami, co już leżało w możliwościach krajowego (dodajmy, już upatrzonego przez Bartoszewicza-Stachowskiego) producenta, przy okazji generując zysk przy nieco zawyżonym koszcie tej produkcji<sup>27</sup>. Sprawa trafiła na sprzyjający grunt – oferowano oszczędności dewizowe, które były „piętą achillesową” ówczesnej polskiej gospodarki. Firma Nadwiślańskie Zakłady Mechaniczne z Torunia i firma Towarzystwo Techniczno-Przemysłowe Karol Marszałk i S-ka z Warszawy we współpracy z Bartoszewiczem-Stachowskim robiła nieuczciwe interesy przy dostawach dla Marynarki Wojennej. Już w końcu 1924 r. wszczęto przeciw szefowi Samodzielnego Referatu Broni Podwodnej dochodzenie, prowadzone przez Komisję do Przeprowadzenia Dochodzeń Administracyjnych, powołaną przez MSWojsk., pod przewodnictwem płk. Czesława Sidorowicza.

<sup>26</sup> W Polsce przyjęto się oznaczać ów „wzór” dwoma ostatnimi cyframi roku wprowadzenia na uzbrojenie, lecz bardzo często – na modłę francuską – w dokumentach występuje zapis czterocyfrowy, np. dla owych min jest to „1908”, dla torped zamiast wz. 04 jest wz. 1904 itd. Będę używał zamiennie obu systemów oznaczeń, gdyż tak napisano w przywoływanych lub cytowanych przeze mnie dokumentach.

<sup>27</sup> W polskiej literaturze tematu nagminnie pojawia się NIEPRAWDZIWA informacja, jakoby owe miny były w całości zakupione w Estonii, i to jako wadliwe. Jest to wysoce krzywdzące dla Estończyków – nabywano tam tylko kotwice (wózki) tych min, natomiast kadłuby produkowano w Polsce jako wadliwe i po zawyżonych cenach. Później doszły jeszcze inne nadużycia, firmowane przez Jana Bartoszewicza-Stachowskiego.

25 stycznia szef KMW, wadm. Porębski, na podstawie własnych ustaleń zawiesił w czynnościach służbowych kmdr. ppor. Bartoszewicza-Stachowskiego. 5 lutego natomiast Komisja przedstawiła swój protokół, w którym postawiono wadm. Porębskiemu zarzuty o brak nadzoru nad podległym sobie Referatem. Wieść o korupcji w KMW wydostała się na zewnątrz i została skomentowana w Sejmie RP przez posła Bogusława Miedzińskiego. Mówił on m.in.:

[...] A jednak gdyśmy zainteresowali się pewnym drobnym resortem naszej armji i Ministerstwa Spraw Wojskowych, na który uważaliśmy za konieczne podnieść nakłady łożone przez społeczeństwo, t.j. marynarkę wojenną, to pierwsza rzecz, na którąśmy natknęli się, był skandal, były jaskrawe nadużycia, był rozbój na gładkiej drodze, dokonywany przez 2 lata, na Skarbie Państwa pomimo wszelkiej wielopiętrowej kontroli. [...]

Tymczasem stwierdzić muszę, że praca kierownictwa marynarki wojennej w tej dziedzinie tak się przedstawia, że oto jeden człowiek poza wszelką kontrolą może ze swoimi podwładnymi i ze swoim zwierzchnikiem postępować w ten sposób, że oni ukrywają jego bezprawia... [...]

Dalej okazało się przy śledztwie, że admirał Porębski był zupełnie opętany przez tych rzezimieszków, i winien jest niestęchanego zaniedbania, że te rzeczy tolerował, że prowadził korespondencję z jednym z panów, znanym ze stosunków z sowietami, i że proponował mu dostawę min podwodnych dla armji polskiej [...] <sup>28</sup>.

Wystąpienie posła Miedzińskiego wywołało burzę – wygląda na to, że temu celowi miało służyć, czemu sprzyjało naciąganie faktów,

<sup>28</sup> Sprawozdanie stenograficzne z 208 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dn. 13 V 1925 r., s. 31, 33.

ich nadinterpretacja i rzucanie fałszywych oskarżeń. Sprawę podchwyciła prasa, „podkręcając” emocje<sup>29</sup>. Komandor porucznik Mieczysław Burchardt tak opisuje reakcję Porębskiego na to wystąpienie:

Któregoś majowego wieczora przyszedł do mnie bardzo strapiony Sasinowski i powiedział mi, że w Kier[ownictwie] Mar[ynarki] Woj[ennej] zapanowało bezkrólewie, gdyż admirał Porębski porzucił stanowisko szefa...

„Skąd o tym wiesz?” – spytałem przerażony.

Zamiast odpowiedzi Sasinowski przeczytał list od inż. kmdr. Morgulca, donoszący o tym. Stało tam, że Porębski rzucił na stół w gabinecie ministra rezygnację i wyjechał natychmiast do krewnych na wieś, zaś kontradmirał Kłoczkowski odmówił zgody objęcia tego stanowiska.

W parę dni potem otrzymałem z Polski list i po charakterze pisma poznałem, że jest on od admirała. Stempel pocztowy wskazywał Goniądz – stację nadania. Wezwałem Sasinowskiego, który stał w kabinie I oficera za cienką ścianką z dykty przy moim salonie. Przeczytałem mu treść pisma Porębskiego, które było trudne do odczytania [...].

Porębski pisał mi, że uważał za obowiązek powiadomić mnie, iż wobec napaści na marynarkę w prasie, rozpętanej przez Wyzwolenie i PPS (Miedzińskiego i Rosseta) zażądał, by Ministerstwo ogłosiło *dementie*, napisane przez niego. Sikorski, który już dawno był nie

na rękę Sulejówkowi, w porę wyjechał z Warszawy, a gen. Majewski, zastępca ministra, odmówił to „dementie” podać do prasy. „Miałem dosyć sześciu lat walki z ignorancją władz w sprawie morza w Polsce, a czterech ostatnich – nieprawego małżeństwa marynarki z wojskiem, rządzonym przez legionowo-austriacką sforę. Rzuciłem Majewskiemu na stół dymisję i powiedziałem – niech szuka kogo chce na moje miejsce. Wieczni nie jesteśmy, *feci quod potui – faciunt meliora potentes!* Niech teraz swaci owego małżeństwa – Świrski, Petelenc *et consorcies* się cieszą, gdyż wątpię, by Kłoczkowski chciał być na moim miejscu: ustępuję mu je chętnie. Piszę po to, by pan komandor i Sasinowski nie słuchali plotek, a wiedzieli, jak sprawa wygląda”.

Nasze milczenie po przeczytaniu tej ponurej wieści trwało długo. Patrzyliśmy, niemi, w oczy jeden drugiemu, aż wreszcie Sasinowski powiedział z westchnieniem: „a więc – koniec resztek samodzielności marynarki wojennej...”<sup>30</sup>.

Tymczasem początkowo zawieszono całe dowództwo KMW – wadm. Porębskiego, kadm. Kłoczkowskiego i gen. bryg. inż. Bobrowskiego, a później – na mocy rozporządzenia Prezydenta RP – zwolniono ich z dniem 19 maja 1925 r. ze służby<sup>31</sup>.

Prokurator złożył wniosek o ukaranie kilkunastu oficerów marynarki za zaniedbania i nadużycia; nie oznaczało to jednak, że zostaną ukarani. Dla większości jedyną karą było przeniesienie ich w stan spoczynku.

<sup>29</sup> W Legionach Miedziński był jednym z adiutantów Piłsudskiego. Później udzielał się politycznie. Od 20 I 1927 do 13 IV 1929 r. był ministrem poczt i telegrafów, z którego to stanowiska został odwołany w związku ze stwierdzonymi przez NIK defraudacjami w trakcie budowy gmachu Poczty Głównej w Gdyni. Nadużyć dokonywał protegowany przez Miedzińskiego na stanowisko dyrektora budowy jego szkolny kolega, który już wcześniej dał się poznać jako oszust i szantażysta. Afera zastopowała polityczną karierę Miedzińskiego za życia Piłsudskiego. Józef Piłsudski uznał po tej aferze, że Miedziński do polityki się nie nadaje. Zob. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Bogusław\\_Miedziński](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bogusław_Miedziński) (dostęp 10 VIII 2022 r.).

<sup>30</sup> AMMW w Gdyni, 4R, M. Burhardt, Wspomnienia dowódcy OORP „Warta” i „Wilia”, s. 64–65.

<sup>31</sup> *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 2. Jakkolwiek ich zwolniono ze stanowisk i postawiono zarzuty o brak właściwego nadzoru, to nigdy jednak nie osądzono, mimo że upominali się o uczciwy proces. Po prostu *coup d'état*...



Komandor Jerzy Świrski zastępował czasowo w DSM kadm. Porębskiego, gdy ten dowodził odcinkiem „Zegrze-Dębe” podczas wojny polsko-bolszewickiej. Po ustąpieniu Porębskiego w 1925 r. zajął jego miejsce (NAC)

Natomiast sprawa wadm. Porębskiego, który od lutego 1927 r. przeszedł na emeryturę, nie została rozstrzygnięta. Dotyczyło to również gen. bryg. inż. Bobrowskiego i kadm. Kłoczkowskiego. Dopiero na posiedzeniu Wojskowego Sądu Okręgowego nr 1 w Warszawie 14 kwietnia 1928 r. na wniosek prokuratora przy Wojskowym Sądzie Okręgowym nr 1 uchwalono postępowanie karne wobec pierwszych dwóch oficerów umorzyć, Kłoczkowski w ogóle nie został oskarżony, chociaż stracił stanowisko. Posiedzeniu przewodniczył szef WSO nr 1, płk dr Gerard Armiński.

Wydawałoby się, że sprawa zamówienia okrętów podwodnych dla Marynarki Wojennej była pogrzebana<sup>32</sup>. Wygląda na to, że Ministerstwo Spraw Wojskowych, a gen. Sikorski w szczególności, znało „scenariusz” najbliższych wydarzeń i już wcześniej, w okresie kwiecień-maj<sup>33</sup>, wyłączono sprawy budowy okrętów podwodnych torpedowych oraz podwodnych stawiaczy min spod jurysdykcji KMW.

Zakończenie sprawy karnej przez wojskowy wymiar sprawiedliwości nie rozwiązywało jej całkowicie – pozostała sfera honoru i godności oficerskiej, na którą wadm. Porębski był bardzo wyczulony. Pragnąc swoją sprawę wyjaśnić na tej właśnie płaszczyźnie, skierował ją w sierpniu 1928 r. do Sądu Honorowego dla Generałów, z obszerną dokumentacją obrony, liczącą 423 arkusze. Dzięki tym materiałom sędziowie śledczy, generałowie Jan Romer i Jakub Krzemieński, mogli odrzucić kwestie „postronne dla sprawy honorowej”.

<sup>32</sup> Nie do końca. Sprawę zamówień na 9 okrętów podwodnych (6 torpedowych i 3 podwodne stawiacze min) kontynuował następca Porębskiego, kmdr Jerzy Świrski, akceptując wszystkie wypracowane przez poprzednie Kierownictwo warunki techniczne. Kiedy jednak wyjechał do Francji, by podpisać kontrakty, okazało się, że nie ma pieniędzy na całość zamówienia; zamówiono tylko 3 podwodne stawiacze min... Zapewne Porębskiemu nie odważono by się czegoś takiego uczynić...

<sup>33</sup> Prawdopodobnie to właśnie dlatego wystąpił szef KMW, wadm. Porębskiego, na urlop od 9 IV 1925 r., z którego Porębski już nie wrócił na swoje stanowisko.



Ostatecznie na podstawie dostarczonych przez Porębskiego źródeł oraz akt w sprawie kmdr. ppor. Bartoszewicza-Stachowskiego, zgromadzonych w sądzie, gen. Krzemieński sporządził referat 15 stycznia 1929 r. w sprawie honorowej wadm. Kazimierza Porębskiego, który miał dać odpowiedź na kluczowe pytanie: „Czy i o ile czyny oraz zaniechania W-Adm. Porębskiego świadczą o naruszeniu przez niego godności stanu oficerskiego, względnie czy pozostają w kolizji z pojęciem honoru?”.

12 listopada 1929 r. Sąd Honorowy dla Generatów na posiedzeniu niejawnym (w składzie: generałowie Kazimierz Sosnkowski – przewodniczący, Jan Romer, Jakub Krzemieński, Julian Stachiewicz i Tadeusz Kutrzeba) wydał uchwałę, na mocy której zdecydował, aby rozpatrzyć sprawę wadm. Porębskiego. Zarzuty i uzasadnienie niczym się nie różniły od treści zawartych we wcześniejszym referacie z 15 stycznia 1929 r.

Z treści zawartej w obronie na piśmie wynikało, że wadm. Porębski był zaskoczony, iż nieprawidłowości przy zamówieniach KMW nie wyszły na jaw wcześniej, gdyż wiele instytucji wojskowych, np. organy Szefostwa Administracji Armii, czy niektóre departamenty MSWojsk., ściśle współpracowały z KMW w ramach permanentnego nadzoru i kontroli przy zakupach dla armii, m.in. sprzętu wojskowego. Stwierdził, że:

[...] w otoczonej taką opieką, nadzorem i kontrolą KMW zdawało się niepodobieństwem, by najmniejsza niedokładność lub uchybienie w czemśkolwiek mogło przejść niepostrzeżonem i nie zostało wytkniętem, nie mówiąc już o wkroczeniu niezwłocznem właściwego organu nadzorującego lub kontrolującego, w wypadku chociażby tylko przypuszczalnego nadużycia<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> G. Kulka, *Sprawa wiceadmirała Kazimierza Porębskiego w Sądzie Honorowym dla Generatów w latach 1928–1930*, „Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych” 2014, nr 3, s. 54–55.

Porębski jako główną linię obrony przyjął, że nie tylko on ponosi odpowiedzialność, czym niedwuznacznie sugerował, że częściowo winę za aferę minową ponoszą decydenci organów polityczno-wojskowych, odpowiedzialnych za kontrolę wydatków w Wojsku Polskim.

Porębski starał się przekonać sąd, że musiał zawierzyć współpracownikom, gdyż od 1924 r. nastąpiło spiętrzenie spraw związanych z zamówieniami we Francji okrętów podwodnych i bardzo często wyjeżdżał do tego kraju, angażując się w pertraktacje handlowe z tamtejszą Admiralicją. Nastąpiła dogodna sytuacja, która zachęciła niektórych podległych mu oficerów do nadużyć. Porębski stwierdził, że odkrył je dopiero po powrocie z wyjazdu służbowego do Francji w połowie grudnia 1924 r. i natychmiast podjął odpowiednie kroki prawno-służbowe. W międzyczasie, 22 stycznia 1925 r., śledztwo wyjaśniające przejęła Komisja Dochodzeń Administracyjnych, kierowana przez płk. Czesława Sidorowicza, która doprowadziła całe postępowanie wyjaśniające do końca.

Porębski również podważał skład komisji ministerialnej. Uważał, że był on nieprawidłowy, gdyż ukonstytuowany został wyłącznie z delegatów organów nadzorujących i kontrolujących Szefostwa Administracji Armii, Kontroli Generalnej i Oddziału II Sztabu Generalnego. Twierdził, że Komisja nie będzie w stanie obiektywnie i krytycznie zinterpretować szeregu ważnych faktów dotyczących sprawy – po prostu sądziłaby również samą siebie. 21 stycznia 1925 r. wystąpił z wnioskiem do ministra spraw wojskowych w kwestii przydzielenia właściwego oficera do Komisji, obeznanego ze specyfiką marynarki wojennej. Minister odmówił. Porębski uznał, że śledztwo prowadzone jest tendencyjnie i przestał się nim interesować, gdyż szukano winnych tylko w KMW, a nie zaś w organach odpowiedzialnych za nadzór i kontrolę w armii.

31 marca 1930 r. odbyła się rozprawa przed Sądem Honorowym dla Generałów, na którą przybyli oskarżony oraz dwóch powołanych przez niego świadków: kmdr Jerzy Łątkiewicz i kmdr w st. spocz. Mieczysław Burhardt. Przewodniczył rozprawie gen. Romer. Wystuchano zeznań świadków. W związku z brakiem pytań obwinionego do świadków przystąpiono do końcowej fazy rozprawy sądowej. Po odmowie wygłoszenia mowy końcowej przez Porębskiego sędziowie udali się na naradę.

Po powrocie z niej wydano wyrok skazujący, uznając wadm. Porębskiego winnym naruszenia godności oficerskiej, za co wymierzono mu karę surowej nagany. Wszystkie zarzuty uchwały z 12 listopada 1929 r. podtrzymano. Obrona, zdaniem Sądu, okazała się mało przekonująca, a wszelkie tłumaczenia zostały uznane za niedostatecznie usprawiedliwiające.

Wiceadmiral Porębski nie zniechęcił się niekorzystnym wyrokiem i do końca dążył do jego rewizji. W tym celu 6 czerwca 1930 r. wystosował odpowiednie pismo do ministra spraw wojskowych marsz. Piłsudskiego, lecz nie wywarło ono żadnych skutków prawnych. Orzeczenie z 31 marca 1930 r. nie zostało cofnięte, a samą prośbę prawdopodobnie oddalono.

Sprawę honorową wadm. Kazimierza Porębskiego definitywnie zakończono w marcu 1930 r. Próba zmazania plamy na oficerskim honorze zakończyła się niepowodzeniem. W ramach wyciągania konsekwencji wobec osób powiązanych z aferą minową wojskowy wymiar sprawiedliwości dwukrotnie ukarał wadm. Porębskiego – dyscyplinarnie (naganą) oraz honorowo (surową naganą). Mimo tego uważa się wadm. Porębskiego za pioniera i animatora spraw morskich Polski, uznając jego niewątpliwe zasługi dla międzywojennej Rzeczypospolitej Polskiej.

Wiceadmiral Kazimierz Porębski zmarł po długich i ciężkich cierpieniach 20 stycznia 1933 r. Prawdopodobnie przyczyną była

przewlekła choroba górnych dróg oddechowych, której nabawił się w młodości, służąc na statku hydrograficznym „Bakan” podczas wyprawy naukowej do Arktyki; przed śmiercią chrypiał bardzo i mówił niewyraźnie. Dożył wieku 60 lat, pochowany został na cmentarzu cywilnym na Powązkach.

## BIBLIOGRAFIA

### ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, 4R, M. Burhardt, Wspomnienia dowódcy OORP „Warta” i „Wilia”.

Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, 368 K, kopia, Połnyj postłużnoj spisok Wojennego Morjaka (Kontr-Admirata) Kazimira Adolfowicza Porembskiego z 22 VIII 1918 r.

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie

Akta personalne 7277, Akta personalne Kazimierza Porębskiego

Akta KMW, I.300.21.37.

Akta KMW, I.300.21.103.

Akta KMW, I.300.21.286.

Akta KMW, I.300.21.311.

Akta KMW, I.300.21.452.

Akta KMW, I.300.21.522

Akta Oddziału I NDWP 1918–1921, I.301.7.113

Akta Biura Administracji Armii MSWojsk., I.300.54.169

Sprawozdanie stenograficzne z 208 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej z dn. 13 V 1925 r.

## OPRACOWANIA

- Bagiński H.J., *Wspomnienia z prac nad przygotowaniem wybrzeża do obrony w okresie międzywojennym 1920–1939*, b.m.w., 1962.
- Bartelski A.S. *Wszystko, co zawsze chcieliście wiedzieć o pierwszym przetargu na polskie łodzie podwodne, ale baliście się zapytać...*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 11.
- Ciesielski C., *Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920–1939 na tle bałtyckich flot wojennych*, Gdańsk 1985.
- Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 2, red. J.K. Sawicki, Gdynia 1996.
- Kulka G., *Sprawa wiceadmirała Kazimierza Porębskiego w Sądzie Honorowym dla Generatów w latach 1928–1930*, „Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych” 2014, nr 3.
- Kuśkowsky M., *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, Toronto 1988.
- Machaliński Z., *Admirałowie polscy 1919–1950*, Gdańsk 1993.
- Machaliński Z., *Rola wiceadmirała Kazimierza Porębskiego w kształtowaniu zaczątków polskiej polityki morskiej u progu II Rzeczypospolitej*, „Słupskie Studia Historyczne” 1993.
- Machaliński Z., *Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi*, „Nautologia” 1983.
- Nowakowscy A., M., S., *Wiceadmirał Kazimierz Porębski w biografistyce oraz zapiskach i dokumentach rodzinnych* [w]: *Kadry Morskie Rzeczypospolitej*, t. 5, red. J.K. Sawicki, Gdynia 2011.
- Ordon S., *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918–1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966.