

Historia znana i nieznaną – Rejs 1938

„Idea Morza- oto hasło X Walnego Zgromadzenia Stowarzyszenia Elektryków Polskich na Bałtyku. Zaniedbania nasze w tej dziedzinie w przeszłości, które tak się dotkliwie na naszej historii odbiły- winny być naprawione przez obecne i przyszłe pokolenia Polaków. I dlatego każda okazja zbliżenia z morzem, z ludźmi morza, z ich życiem i pracą, winna być wykorzystywana dla uświadomienia sobie znaczenia, jakie ten skrawek polskiego wybrzeża ma dla rozwoju potęgi naszego państwa, znaczenia, jakie ma rozwój polskiej floty wojennej i polskiej floty handlowej...Kto morze poznał- ten je pokochał...Toteż ufać należy, że każdy z uczestników zjazdu SEP na Bałtyku, jeśli nie był dotychczas- będzie od tej chwili najgorliwszym idei polskiego morza wyznawcą”.

**Cytat z Programu X Walnego Zgromadzenia
Stowarzyszenia Elektryków Polskich na Bałtyku
26-30 lipca 1938 roku**

PROLOG

25 maja 1938 roku odbywa się w Warszawie posiedzenie Zarządu Głównego Stowarzyszenia Elektryków Polskich oraz Prezesów Oddziałów i Sekcji wraz z przewodniczącymi innych organów Stowarzyszenia. Na posiedzeniu przedpołudniowym omawiane są wnioski dotyczące zmiany statutu SEP i sprawy związane z organizacją X Walnego Zgromadzenia SEP na Bałtyku. Zebrani uzgadniają, że w pierwszej połowie czerwca będzie rozesłany do wszystkich członków SEP okólnik o X Walnym Zgromadzeniu wraz z programem wycieczki do Szwecji i programem pobytu nad polskim morzem dla tych osób, które wezmą udział w Zjeździe, ale nie pojedą na wycieczkę. Termin wnoszenia opłat za kabiny na m/s „Piłsudski” upływa 1 czerwca (miejsca w kabinach 2 i 4 osobowych kosztują od 126 zł do 270 zł od osoby) - wysokość wpisowego wynosi 10 zł natomiast koszt wycieczek w Szwecji 30 zł. Biuro SEP rozsyła do 13 czerwca szczegółowy program X WZ SEP do wszystkich członków, a także do członków Stowarzyszenia Teletechników Polskich, Związku Polskich Inżynierów Elektryków oraz zaprzyjaźnionego Związku Elektrotechników Czechosłowackich. Organizatorzy Zjazdu w rozesłanym programie zwracają uwagę na ścisłe przestrzeganie ustalonego harmonogramu. Wystosowany jest między innymi następujący apel:

„...Wtorek, 26 lipca. Od godz. 7.30 odbywać się będzie w górnej sali gmachu Dworca Morskiego odprawa celna. Wszyscy uczestnicy wycieczki do Szwecji we własnym interesie proszeni są o wcześniejsze zgłaszanie się do odprawy, aby odjazd okrętu mógł się odbyć punktualnie. Zwłaszcza Panie proszone są najuprzejmiej o wyręczenie swoich Mężów i Braci, którzy będą zajęci na posiedzeniu plenarnym SEP, aby załatwiły za siebie i za nich formalności celne z walizkami...”

DWORZEC MORSKI W GDYNI

X Walne Zgromadzenie SEP rozpoczyna się zgodnie z programem we wtorek 26 lipca 1938 roku o godz. 8.30 w hallu Dworca Morskiego w Gdyni. Uroczyste nabożeństwo odprawia Proboszcz Portowy ks. Sękiewicz. Prezes Stowarzyszenia inż. Alfons Hoffmann otwiera zebranie o godz. 9.30 stwierdzając jego prawomocność na podstawie obecnych członków zwyczajnych Stowarzyszenia w liczbie 360 osób. W otwarciu udział biorą: inż. Wacław Günther- Dyrektor Biura Elektryfikacji Ministerstwa Przemysłu i Handlu, płk. Heliodor Cepa- Szef Departamentu Wojsk Łączności Ministerstwa Spraw Wojskowych, inż. Antoni Krzyczkowski- Dyrektor Departamentu Technicznego Ministerstwa Poczty i Telegrafów, Wice komisarz Miasta Gdyni inż. Włodzimierz Szaniawski, Prezydent Bydgoszczy Leon Barciszewski oraz przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych oraz wielu organizacji technicznych, a także członkowie Stowarzyszenia i ich rodziny. Ogółem liczba uczestników zapisanych na Zjazd wynosi 802 osoby. Za stołem prezydialnym obok Prezesa SEP inż. Alfonsa Hoffmanna zasiadają: inż. Stanisław Kuhn- dłuгоletni Prezes Stowarzyszenia Teletechników Polskich oraz inż. Tadeusz Todtleben- Prezes Związku Polskich Inżynierów Elektryków w charakterze asesora, a także Sekretarz Zarządu Głównego SEP inż. Kazimierz Bieliński i Sekretarz Generalny SEP inż. Józef Junosza Podoski. Przed wygłoszeniem przemówienia powitalnego Prezes SEP komunikuje, że „...Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej prof. dr Ignacy Mościcki, Członek Honorowy Stowarzyszenia Elektryków Polskich, nie mógł przybyć na Walne Zgromadzenie SEP ze względu na pilne zajęcia państwowe...”. Wobec powyższego Prezes proponuje, aby wystosować okolicznościowe depeche do Prezydenta Ignacego Mościckiego, a także do Marszałka Polski Edwarda Rydza Śmigłego i do Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana. Następnie wygłaszane są referaty, po których Sekretarz Generalny odczytuje listę osób i instytucji, które nadesłały życzenia. Po odczytaniu listy życzeń Prezes zamyka pierwszą część Walnego Zgromadzenia i po zakomunikowaniu kilku informacji dotyczących dalszego programu przez Sekretarza Generalnego inż. Józefa Podoskiego, następuje zaokrętowanie na m/s „Piłsudski” i wyjazd na wycieczkę do Szwecji 773 uczestników Zjazdu.

TRANSATLANTYK M/S „PIŁSUDSKI”

M/s „Piłsudski” jest jednym z dwóch polskich statków pasażerskich (transatlantyków) zbudowanych w stoczni Monfalcone w Trieście (drugim jest m/s „Batory”). Z powodu ograniczonych środków finansowych Polska za te dwa statki pasażerskie płaci rządowi włoskiemu pięcioletnimi dostawami węgla. „Piłsudski” zostaje zwodowany w grudniu 1934 roku, a w swój pierwszy transatlantyczny rejs do Nowego Jorku wypływa pod dowództwem legendarnego kapitana Mamerta Stankiewicza 15 września 1935 roku. Kapitan Stankiewicz jest adeptem Morskiego Korpusu Kadetów w Petersburgu i ma za sobą służbę w rosyjskiej marynarce wojennej. W czasie I wojny światowej jest oficerem nawigacyjnym krążownika flagowego „Riurik” oraz sztabu podczas operacji w Zatoce Ryskiej; później jest dowódcą pancernika. W latach 1918-19 zostaje urzędnikiem Konsulatu Rosyjskiego w Pittsburghu (USA). Delegowany na Syberię do flotyli rzecznej zostaje aresztowany przez Czekę i przebywa w więzieniu w Irkucku, a następnie, do połowy maja 1921 r., w obozie w Krasnojarsku. W czerwcu 1921 r. wraca do Polski i zostaje zweryfikowany, jako komandor podporucznik (skierowany następnie do Szkoły Morskiej w Tczewie), jako kierownik Wydziału Nawigacyjnego. Jednocześnie wykłada astronomię i nawigację w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu. W 1923 r. uczestniczy w podróży statku Szkoły Morskiej „Lwów” do Brazylii, a w latach 1924-26 dowodzi „Lwowem” jako komendant.

Następnie podejmuje pracę na statkach handlowych i jako pilot w Urzędzie Morskim w Gdyni. Od 1931 r. dowodzi transatlantykami „Pułaski” i „Polonia”. Osobiście nadzoruje budowę transatlantyku „Piłsudski” i zostaje jego kapitanem. M/s „Piłsudski” jest doskonale wyposażony do dalekomorskich podróży, ponieważ kursuje głównie na linii Gdynia - Nowy Jork - Halifax – Gdynia. Przy projektach pomieszczeń (salony, palarnie, halle, kaplice, etc.), a także najdrobniejszych detali, jak np. zastawy stołowej i kart dań, pracowało grono czołowych polskich artystów. Dzięki ich twórczym wysiłkom, okręt jest pływającym salonem i ambasadą kultury polskiej. Z pomieszczeń na statku można wymienić między innymi: salon z parkietem tanecznym, palarnie, werandę widokową, reprezentacyjny hol z portretem marszałka Piłsudskiego, dużą klatkę schodową z windą, salkę zabaw dla dzieci, jadalnię, basen z salą gimnastyczną. Wyposażenie statku nie odbiega od tych na wielkich transatlantykach.(ciąg dalszy za tydzień)



Dworzec Morski w Gdyni, fot. Henryk Poddębski (1936), Muzeum Miasta Gdyni



M/s „Piłsudski” przy nabrzeżu francuskim w Gdyni (źródło: www.legendamorska.pl)



Kapitan Mamert Stankiewicz (źródło: wikipedia.pl)