

Kolonialne ambicje generała

Uzyskanie przez Polskę dostępu do morza w lutym 1920 roku, na mocy traktatu wersalskiego, spowodowało konieczność stworzenia od podstaw nie tylko gospodarki czy obronności morskiej, ale i systemu kształtującego świadomość morską naszego „lądowego” wówczas narodu. W odradzającym się państwie polskim podjęto działania mające doprowadzić do należytego wykorzystania jego nadmorskiego położenia. Niezależnie od tego powstały organizacje

społeczne propagujące sprawy morskie i zajmujące się edukacją morską, a szczególnie młodzieży. Należała do nich przede wszystkim Liga Morska i Kolonialna (LMiK). Zapoczątkowała ona działalność 1 października 1918 roku, kiedy to z inicjatywy kontradmirała Kazimierza Porębskiego powołano do życia Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”. Choć wówczas nie znano ostatecznego przebiegu granic II Rzeczypospolitej, a przyznanie jej dostępu do Morza Bałtyckiego nie było jeszcze przesądzone, nieliczni członkowie stowarzyszenia zaczęli zabiegać o utworzenie marynarek handlowej i wojennej, szkolnictwa morskiego oraz zbudowanie portów morskich i śródlądowych. Oprócz kontradm. Porębskiego, byli to m.in. inż. Tadeusz Wenda, późniejszy budowniczy portu handlowego w Gdyni, inż. Antoni Garnuszewski, pierwszy dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie, Bogumił Nowotny, pułkownik Marynarki Wojennej RP i pierwszy jej dowódca oraz kontradmirał Michał Borowski.

Stowarzyszenie „Bandera Polska” przekształcono 27 kwietnia 1924 roku w Towarzystwo „Liga Żeglugi Polskiej”, działające w oparciu o statut zatwierdzony 19 sierpnia 1924 roku przez Zygmunta Hubnera, ministra spraw wewnętrznych Rzeczypospolitej Polskiej. Podczas III Walnego Zjazdu Delegatów LMiK, obradującego od 25 do 27 października 1930 roku w Gdyni, podjęto uchwałę o zmianie nazwy organizacji na Liga Morska i Kolonialna. W czasie zjazdu prezesem Zarządu Głównego LMiK (ZG LMiK) wybrano generała Gustawa Orlicz-Dreszera, wpływowego polityka w II Rzeczypospolitej i jednego z najbliższych współpracowników marszałka Józefa Piłsudskiego. Wpłynął on na podjęcie przez zjazd decyzji o kolejnej zmianie nazwy Ligi, żeby odzwierciedlała jej program morski i kolonialny. Zwłaszcza że w obozie

piłsudczykowski dążono do osiągnięcia przez Polskę pozycji mocarstwa, z czym w wiekach XIX i XX wiązało się posiadanie przez rozwinięte gospodarczo państwa europejskie terytoriów zamorskich.



Eksploatacja obszarów zamorskich przynosiła państwom kolonialnym krociowe zyski. Obszary te stanowiły dla nich rynki zbytu na wyroby przemysłowe; umożliwiały wykorzystywanie miejscowej, taniej siły roboczej i zapewniały dostawy surowców, takich jak kauczuk, sisal, drewno i węgiel oraz atrakcyjnych produktów rolnych, takich jak bawełna, kawa, kakao, przyprawy korzenne czy owoce cytrusowe. Dzięki koloniom mocarstwami gospodarczymi i militarnymi stały się Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Włochy i Japonia. Ich posiadanie ułatwiło wzbogacenie się także mniejszym krajom europejskim – Portugalii, Holandii i Belgii. Na początku XX wieku rozległe obszary Afryki, Azji i Ameryki należały do kilku państw. Tylko Niemcy utraciły kolonie w wyniku przegrania pierwszej wojny światowej. Podzieliły się nimi Belgia, Francja, Japonia, Portugalia i Wielka Brytania. Ostatnią wojnę kolonialną prowadzili w latach 1935–1936 Włochy, aby zagarnąć Abisynię.

W przypadku Polski pozyskanie terytoriów zamorskich miało pomóc w rozwiązywaniu jej poważnych problemów ekonomicznych, które stwarzały kryzys gospodarczy, powodujący bezrobocie, i demograficzny, będący efektem przeludnienia wsi. Dlatego też gen. Orlicz-Dreszer był orędownikiem prowadzenia przez nasze państwo polityki kolonialnej. Nie chodziło mu może wprost o posiadanie przez II Rzeczpospolitą własnych posiadłości



« Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer,
prezes Zarządu Głównego Ligi
Morskiej i Kolonialnej

Ze zbiorów Narodowego
Archiwum Cyfrowego, Warszawa

zamorskich, a o uzyskanie dostępu do niezagospodarowanych obszarów w Ameryce Południowej i w Afryce. Miało to umożliwić prowadzenie na ich niezagospodarowanych terenach polskiego osadnictwa rolnego. Wskazywano tu na rozległe obszary w Argentynie, Brazylii, Liberii, Paragwaju i Peru, a nawet na francuskie wyspy Oceanii, takie jak Nowa Kaledonia, Polinezja Francuska i Wallis-et-Futuna. W roku 1934 Liga kupiła grunty w brazylijskim stanie Parana. W następnym roku powstały tam polskie osady rolnicze Morska Wola i Dreszer, które zdołały przetrwać tylko do 1938 roku.



W kwietniu 1934 roku LMIK podpisała umowę z Liberią o współpracy gospodarczej, ale próby nawiązania kontaktów handlowych z tym krajem i założenia na jego obszarze polskich plantacji zakończyły się w 1938 roku niepowodzeniem. Zanim jednak do tego doszło, w kręgu władz państwowych, związanych z LMIK, wskazywano na potrzebę utworzenia polskiej floty handlowej, która utrzymywałaby łączność z przyszłymi terytoriami zamorskimi. Chodziło też o to, żeby w handlu zagranicznym wykorzystywać własne statki.

Z inicjatywy Eugeniusza Kwiatkowskiego, ministra przemysłu i handlu wspierającego poczynania Ligi, w 1926 roku powołano do życia państwowe przedsiębiorstwo żeglugowe. W roku 1932 dało ono początek rozwijającej się szybko firmie Żegluga Polska SA w Gdyni (żp). Pierwsze statki zakupił dla niej jeszcze w 1925 roku, we francuskiej stoczni Chantiers Navals Français w Blainville-sur-Orne, Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu (DM МРиН). Było to sześć siostrzanych parowych statków masowych, których z powodu kryzysu w żegludze światowej nie odebrał francuski armator. Ostatecznie Francuzi dostarczyli pięć z tych statków, nabytych na bardzo dogodnych warunkach finansowych, bo po wpłaceniu 30 tys. zł za każdy i rozłożeniu pozostałej należności na raty. Nadano im nazwy: Kraków, Katowice, Poznań, Toruń i Wilno. Masowce dotarły razem do Gdyni 3 stycznia 1927 roku, a uroczystość poświęcenia i podniesienia na nich biało-czerwonych bander odbyła się trzy dni później. Przeznaczono je przede wszystkim do przewożenia polskiego węgla. Nasz kraj wykorzystał wtedy brak tego surowca energetycznego na europejskim rynku, spowodowany strajkiem górników brytyjskich. Węgiel transportowano do portów leżących nad Bałtykiem i Morzem

Północnym. Statki przewoziły również rudę, nawozy, drewno, cement lub cukier.

Poznań, będący jednym ze siostrzanych masowców nazwanych „francuzami”, stał się znany z wyprawy do Afryki Zachodniej i z udziału w konwojach atlantyckich oraz w alianckich morskich operacjach wojennych w latach drugiej wojny światowej. Miał on długość 84,6 m, szerokość – 12,1 m i zanurzenie – 5,7 m. Napędowa

▼ Załoga i przedstawiciele Zarządu Głównego
Ligi Morskiej i Kolonialnej na pokładzie statku
Poznań przed jego rejsem do Afryki Zachodniej

Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego,
Warszawa

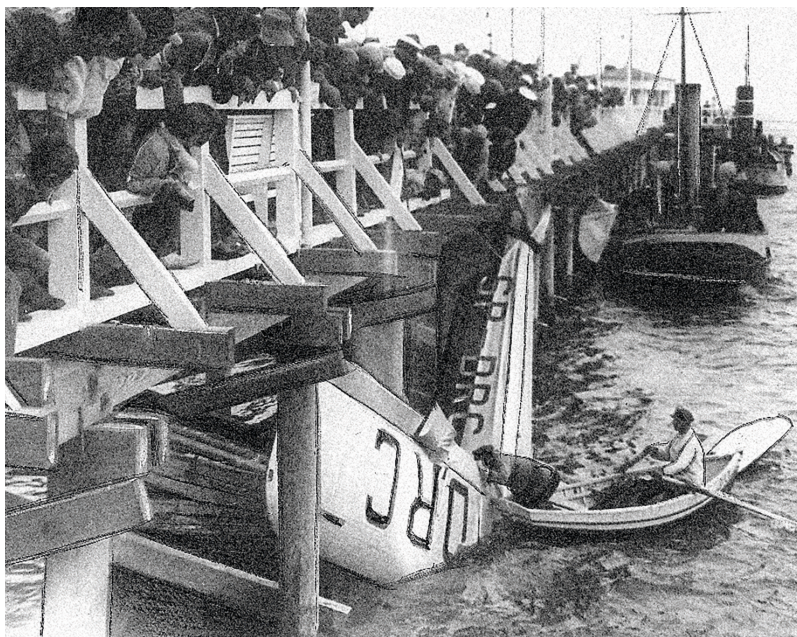


maszyna parowa francuskiej firmy Etablissement National d'Indret o mocy 1200 KM nadawała masowcowi prędkość do 10 węzłów. Pod jego kotłami parowymi spalano co dobę 18 ton węgla. W czterech ładowniach mieścił towary masowe lub drobnicowe o masie około 3 tys. ton. Można je było rozładowywać za pomocą 2 bomów osadzonych ruchomo na kolumnach 2 masztów. Załogę statku stanowiło od 20 do 28 osób.

W 1934 roku Liga wycarterowała parowiec Poznań, żeby zorganizować misję handlową do Afryki Zachodniej. Za udostępnienie tego statku miała zapłacić żp pokązną kwotę 44 tysięcy złotych. Pierwotnie do portów afrykańskich miano skierować własny żaglowy statek towarowy LMik. Ale perturbacje związane z jego zakupieniem i koniecznością dokonania remontu po uszkodzeniach, jakich doznał w drodze do Gdyni, spowodowały, że zdecydowano się na wynajęcie frachtowca Poznań.

O

Liga przygotowała wyprawę do Afryki wspólnie z Kompanią Handlu Zamorskiego, zrzeszającą przedsiębiorców wytwarzających towary przeznaczone na rynki pozaeuropejskie. Utworzyła ona też wtedy spółkę Polskie Towarzystwo Handlu z Afryką Zachodnią. Poznań, dowodzony przez kpt. Leona Rusieckiego, wypłynął z Gdyni do afrykańskich portów 28 grudnia 1934 roku. Obok 20-osobowej załogi popłynęli nim też działacze LMik, w tym Stefan Pażycki i Zygmunt Dreszer, brat jej prezesa, w roli korespondenta miesięcznika „Morze”. Dreszer był autorem relacji prasowych i książkowej z wyprawy Poznania, zatytułowanej *Pionierski rejs: dziennik podróży handlowej do portów Afryki Zachodniej*. W ładowniach statku



✦ Akcja ratunkowa przy moło w Orłowie po katastrofie samolotu, którym leciał gen. Gustaw Orlicz-Dreszer

Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego,

znajdowały się różne towary o łącznej masie 2 tys. ton: cement w beczkach, sól, cukier, wyroby tekstylne, mydło, cukier czy naczynia emaliowane, którymi były... nocniki. Potem afrykańscy klienci dopytywali, dlaczego nocniki nie mają pokrywek, bowiem kojarzyły się im one ze zwykłymi garnkami.

Poznań wpłynął do Monrowii w Liberii 17 stycznia 1935 roku, zawijając w drodze również do portów Sekondi-Takoradia i Akra w Ghanie, Lagos w Nigerii i Freetown w Sierra Leone. Do Gdyni powrócił 18 kwietnia 1935 roku. Rezultaty działalności handlowej Ligi w Liberii były równie marne, jak próby zakładania plantacji.