

Tomasz SKRZYŃSKI

<https://orcid.org/0000-0003-2063-4396>

Porty wojenne Flotyli Wiślanej 1918–1926

Streszczenie

W grudniu 1918 r. powstała „modlińska” Flotylla Wiślana. Miała chronić polskie transporty rzeczne oraz patrolować Wisłę, Narew i Bug. Na niemal półtora roku, do 1920 r., główną bazą Flotyli Wiślanej, i generalnie Polskiej Marynarki Wojennej, został Modlin. Za taką właśnie lokalizacją przemawiały m.in. niewielka odległość od stolicy czy wcześniejsze inwestycje rosyjskie. Stopniowo coraz większe znaczenie miał port w rejonie Torunia. Obawiano się bowiem ataku ze strony nierozbrojonych jeszcze Niemiec. Stopniowo przeniesiono główny port Flotyli do Torunia. Zakończenie działań zbrojnych niewiele zmniejszyło znaczenie obu portów. Po zakończeniu działań wojennych polskie władze wojskowe skupiły się bardziej na rzecznych flotyllach wojennych. Od 1923 r. sytuacja ulegała stopniowej zmianie. W 1925 r. lub 1926 r. zakończono likwidację Flotyli Wiślanej i portu wojennego w Toruniu. Likwidacja portu wojennego w Modlinie nastąpiła w 1928 r.

Słowa kluczowe: Flotylla Wiślana, Port Wojenny Modlin, Port Wojenny Toruń, Polska Marynarka Wojenna.

W literaturze przedmiotu losy portów wojennych związanych z polskimi flotyllami rzeczными są zbadane bardzo nierównomiernie. Odnośnie do lat 1918–1926 opisano szczegółowo tylko losy głównej bazy wojennej w Pińsku, która była zbudowana dla jedynej flotyli rzecznej na wschodzie państwa¹. Znacznie różniła się ona od baz wojennych flotyli na zachodzie kraju.

Stałe bazy wojenne flotyli działających na rzekach i jeziorach dzielą się na główne, wysunięte i tyłowe, w zależności od ich przeznaczenia². W okresie

¹ M. Borowiak, *Baza rzeczna w Pińsku*, Warszawa 2018; I. Bieniecki, *Flotylla rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925–1935 w świetle sprawozdań inspektorów armii i oficerów korpusu kontrolerów*, Toruń 2006; J.W. Dyskant, *Flotylla rzeczna Marynarki Wojennej 1919–1939*, Warszawa 1994.

² S. Ordon, *Polska marynarka wojenna w latach 1918–1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia 1966, s. 223.

międzywojennym miały zapewnić bezpieczeństwo statkom w czasie postoju, szczególnie w kwestii zagrożeń działaniami lotnictwa nieprzyjaciela³. Według jednego z międzywojennych teoretyków, w wypadku flotylli rzecznych bazy stanowiły nierozdzieloną całość z jednostkami bojowymi bazujących w nich flotylli, powinny więc być wznoszone równoległe z rozbudową i rozwojem tychże⁴.

Porty pełniące funkcje wojenne⁵ są najważniejszą częścią baz wojennych flotylli. Jak pisano w latach trzydziestych, zalety bazy „z punktu widzenia położenia geograficznego, w stosunku do teatru operacyjnego, jak i doskonale rozwinięte środki obrony” są szczególnie istotne w wypadku, gdy flotylla jest słabsza w porównaniu z flotyllą (flotyllami) wroga. Musi bowiem rekompensować dysproporcje w możliwościach walczących stron⁶.

W latach 1918–1921 w Polsce wielu miało nadzieję na zwiększenie przez Wisłę znaczenia w transporcie, analogicznie do znaczenia, jakie miała ta rzeka w czasach świetności Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Po odzyskaniu niepodległości porty wojenne na zachodzie Polski zorganizowano obok kilku najważniejszych twierdz, nazwanych, wkrótce po odbudowie państwa, obozami warownymi. Wynikało to nie tylko z dysproporcji sił w wypadku konfrontacji z nierozbrojonymi jeszcze Niemcami. Bieg Wisły czynił z niej naturalną przeszkodę dla atakującego z zachodu lub ze wschodu przeciwnika. Równocześnie rzeka ta była nadal ważnym połączeniem komunikacyjnym, szczególnie w obliczu ówczesnych niedostatków transportu kolejowego. Bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na rozmieszczenie portów był zróżnicowany poziom żeglowności Wisły wynikający generalnie z niewielkiego poziomu regulacji jej koryta. Do tego dochodziła zastana po zaborcach infrastruktura (nie tylko transportowa), rozmieszczenie magazynów, itp.⁷

Powołanie na początku listopada 1918 r. Flotylli Wiślanej oraz umieszczenie jej komendy i najważniejszych portów w obrębie twierdzy Kraków miało duże znaczenie polityczne, propagandowe i symboliczne. Rola militarna tego zaczątku Polskiej Marynarki Wojennej była jednak niewielka. Porty krakowskie, mimo znacznego potencjału odnośnie do zaplecza i zaawansowanych planów budowy dużego ogólnego portu, miały od 1919 r. faktycznie niewielkie znaczenie wojskowe z punktu widzenia polskich flotylli rzecznych. Wynikało to głównie z niewielkiego stopnia żeglowności Wisły na długim odcinku powyżej

³ Omega [NN], *Strategiczne znaczenie pozycji [!] i baz w wojnie morskiej*, „Przegląd Morski” 1934, R. 7, nr 34, s. 497–498.

⁴ Za: M.M., *O bazach flotylli rzecznych*, „Przegląd Morski” 1934, R. 7, nr 62, s. 372.

⁵ Do głównych funkcji portów zaliczamy: militarną, pasażerską, żeglarską, handlową, przemysłową (obejmującą głównie przemysł stoczniowy), obsługę floty rybackiej i przetwórstwo rybne (T. Bocheński i T. Palmowski, *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku*, Gdańsk – Pelplin 2015, s. 5).

⁶ Omega, *Strategiczne...*, s. 502.

⁷ Szerzej zob. *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, red. J. Łukasiewicz, Warszawa 1990.

Warszawy. „Krakowska” Flotylla Wiślana zakończyła działalność w styczniu 1919 r.⁸

Rozkazem naczelnego wodza nr 186 z dnia 30 listopada 1918 r. utworzono Port Wojenny w widłach Wisły i Narwi. Był on chroniony przed atakiem z lądu i powietrza przez twierdzę Modlin⁹. W drugiej połowie grudnia 1918 r. powstaje kolejna – „modlińska” – Flotylla Wiślana. Miała chronić polskie transporty rzeczne oraz patrolować Wisłę, Narew i Bug¹⁰.

Przez niemal półtora roku główna baza Flotylli Wiślanej i generalnie Marynarki Wojennej była usytuowana w Modlinie. Za taką właśnie lokalizacją przemawiały m.in.: niewielka odległość od stolicy, wcześniejsze inwestycje rosyjskie, niedawna działalność w tym rejonie flotylli podległej Berlinowi. Ważniejsze jednak były kwestie strategiczne. Ze względu na zagrożenie atakiem ze strony nierozbrojonych jeszcze Niemiec, po wejściu w kwietniu 1919 r. do czynnej służby Flotylla ta miała antyniemiecki charakter¹¹. Tymczasem Pomorze wówczas nadal pozostawało pod kontrolą zaborcy.

Oficjalnie 4 grudnia port został razem ze swym zapleczem objęty przez majora marynarki Stanisława Witkowskiego¹². Tymczasowy Naczelnik Państwa Józef Piłsudski mianował go komendantem portu. O ówczesnej pozycji Witkowskiego świadczy fakt, że był on jednym z trzech uczestników – z ramienia Sekcji Marynarki Wojennej Ministerstwa Spraw Wojskowych – grudniowych negocjacji z Ministerstwem Komunikacji dotyczących przekazania części dawnych rzecznych okrętów wojennych Marynarce Wojennej¹³. Można jednak spotkać się z poglądem, że faktyczne przejęcie portu modlińskiego nastąpiło dopiero na przełomie stycznia i lutego 1919 r.¹⁴

Wkrótce ranga portu wraz z zapleczem została podniesiona. Powołano Komendę Portu Wojennego (KPW) Modlin. Jej organizacja trwała przez luty i marzec 1919 r.¹⁵ Ostatecznie jej stan etatowy ustalono jednak dopiero 14 maja 1919 r. Później powołano Zarząd Portu Wojennego i Kancelarię Ewidencyjną¹⁶.

⁸ Szerzej o kontekście działalności tej „Flotylli Wiślanej” i o losach związanych z nią portów: T. Skrzyński, *Port wojenny trzech flotylli rzecznych? Rzecz o portach w Krakowie w latach 1911–1925*, [w:] *Dalekie morza, bliskie rzeki. Rzecz o strategii, organizacji i logistyce flot wojennych*, red. R. Kochnowski, J. Jastrzębski, Kraków 2018.

⁹ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu Modlin: do września 1939*, Warszawa 2000, s. 48.

¹⁰ H. Hermann, *Rzeki jako element pól bitewnych*, [w:] *Rzeki – kultura – cywilizacja – historia*, red. J. Kołtuniak, s. 169; J. Kroplewski, *Działalność oświatowo wychowawcza w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1918–1947 (na tle rozwoju i funkcjonowania Polskiej Marynarki Wojennej oraz centralnych instytucji oświatowo-wychowawczych Wojska Polskiego)*, Gdynia 2015, s. 12.

¹¹ T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 42.

¹² J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 48.

¹³ J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle wiślane 1918–1939*, Warszawa 1997, s. 10, z przypisem 5.

¹⁴ J. Przybylski, *Marynarze w walce o niepodległość Polski 1918–1920*, Warszawa 1999, s. 123.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 50.

Komendzie Portu Wojennego Modlin podlegał także oddział zapasowy marynaczy i oddział szkolny. Miała ona także zajmować się wyszkoleniem załóg dla przyszłych jednostek morskich i rzecznych oraz zabezpieczać postój okrętów. Z tych powodów do KPW Modlin przydzielono w latach 1919–1925 niektóre statki i motorówki. Ich liczba była zmienna i zależała głównie od zmieniających się bieżących zamierzeń władz wojskowych oraz sytuacji na froncie¹⁷.

Od maja 1919 r. Port Wojenny podlegał – za pośrednictwem władz „modlińskiej” Flotyli Wiślanej – Departamentowi Spraw Morskich¹⁸. W 1919 r. w zakres kompetencji tego ostatniego wchodziły bowiem m.in. „zarządzenia dotyczące przysposobienia rzek, brzegów i przystani do ewentualnych operacji wojennych”¹⁹.

W pierwszym okresie port wojskowy w Modlinie składał się z przystani z warsztatami²⁰ i magazynem. Wiosną 1920 r. port miał mieć głębokość od 2 do 3 metrów, z tym że odcinek rzeki Narew, który był łącznikiem między portem a korytem Wisły, miał 1–2 metry. Uznawano, że w tej sytuacji port wymaga pogłębienia²¹. Do ważnych problemów w jego funkcjonowaniu należały celowo zatopione przez Niemców przy wyjeździe do portu²² „statki, przeszkadzające obecnie dojazdowi do magazynu i przystani”²³. Nieprzypadkowo w 1920 r. w meldunku dotyczącym portu pisano o posiedzeniu „Komisji Odbudowy Portu w Modlinie”²⁴. O rzeczywistej roli portu poucza pojawiająca się wówczas niekiedy w dokumentach tytulatura: „Komendanta portu wojennego i handlowego”²⁵.

Warsztatami kierował major marynarki Mikołaj Saczkowski. Do remontu statków służyły dział kadłubowy, mechaniczny i stolarnia. Od 1920 r. warsztaty te były wykorzystywane przy tworzeniu floty morskiej. Magazyny portowe

¹⁷ J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle...*, s. 45, 48, z przypisem 11, 52–53.

¹⁸ Szerzej na temat Departamentu Spraw Morskich np. Z. Machaliński, *Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918–1921 na tle sytuacji międzynarodowej*, [w:] D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, *Z dziejów polskiej administracji morskiej lata 1918–1928*, Gdynia 2008, s. 26–28; R. Techman, *Terenowa administracja morska w Polsce w latach 1918–2008*, [w:] *Marynarka morska 1918–2008, zbiór studiów*, t. 1, red. J.K. Sawicki, Gdynia 2009, s. 191 i nast.

¹⁹ Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) I.300.21.38. „Departament do spraw Morskich i instytucje jemu podległe” b.d. [1919?]; zob. T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 42.

²⁰ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 50.

²¹ CAW DB MSWoj I.300.63.234. Odpis meldunku do Szefa Departamentu Gospodarczego MSWoj z 1 czerwca 1920.

²² Ibidem, Odpis meldunku do Szefa Departamentu Gospodarczego MSWoj z 1 czerwca 1920. Daty zatopienia nie udało się ustalić. Nie udało się wyjść poza niezbyt odkrywcze stwierdzenie, że zapewne była to druga dekada listopada 1918 r.

²³ CAW DB MSWoj I.300.63.234. Brudnopis protokołu komisji w sprawie budowy portu wojennego w Modlinie z 14 lipca 1920.

²⁴ Ibidem, Odpis meldunku do Szefa Departamentu Gospodarczego MSWoj z 1 czerwca 1920.

²⁵ Ibidem, Odpis meldunku do Szefa Departamentu Gospodarczego MSWoj z 1 czerwca 1920.

w 1920 r. mogły pomieścić 2000 wagonów stałego ładunku²⁶. Umieszczono je w ufortyfikowanym spichlerzu usytuowanym na końcu cypla Kępy Nowodworskiej między Wisłą i Narwią. Miał on połączenie kolejowe z Warszawą przez Nowy Dwór Mazowiecki oraz z Modlinem przez most kolejowy²⁷.

Zimą 1919 r. powołano Batalion Morski. W jego skład wchodziła kompania portowa. Wkrótce podzielono ją na 4 plutony. Z biegiem czasu uzyskała autonomię. Nie dziwi to, zważywszy, że podlegała KPW, a jej skład szkolono jako część przyszłej kadry floty morskiej. Na przełomie czerwca i lipca 1919 r. omawianą Kompanię skierowano jednak na stałe do innych zadań poza Modlinem²⁸. Najpóźniej w 1924 r. jednostkę tę odbudowano na terenie bazy w formie Oddziału Portowego²⁹.

Oficjalnie port modliński otrzymał status portu wojennego Flotylli Wiślanej dopiero 1 lipca 1919 r. Dotychczasowego komendanta portu kapitana marynarki Franciszka Dyrnę³⁰ zastąpił wówczas kapitan marynarki Walerian Antonowicz. Został on rychło mianowany kierującym Szkołą Specjalistów Morskich w niedalekim Kazuniu³¹. Przygotowywała ona m.in. kadre specjalistów dla wojskowych warsztatów portowych. Po Antoniewicz Komendantem Portu Wojennego mianowano kolejno kapitana marynarki Włodzimierza Steyera, majora marynarki Sadowskiego oraz, w sierpniu 1920 r., komandora porucznika inżyniera Ksawerego Czernickiego. Pełnił tą funkcję co najmniej do 1925 r.³²

W 1919 r. ważne znaczenie wojskowe na szczególnie zachodzie Polski miały transporty płynące z Gdańska. Niedostateczna ilość taboru kolejowego i napięte relacje z Czechosłowacją zwiększały rolę transportu Wisłą. Dlatego też duże konsekwencje dla działania portu miało powołanie 22 lipca 1919 r. Dowództwa Okręgu Linii Wodnych. Jego centralę umieszczono w Warszawie, a jedyną ekspozyturę w Krakowie. Odpowiadała za rzeczne transporty wojskowe. W Bydgoszczy, Krakowie, Modlinie i Warszawie powołano tzw. Dowództwa Przystani Wodnych – organy wykonawcze Dowództwa Okręgu Linii Wodnych na terenie województw³³.

²⁶ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 49; DB MSWoj I.300.63.234. Brudnopis protokołu komisji w sprawie budowy portu wojennego w Modlinie z 14 lipca 1920.

²⁷ J.W. Dyskant, *Flotylla rzeczna...*, s. 30.

²⁸ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 50.

²⁹ CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.11. Rozkaz Komendy Portu Wojennego Modlin z 30 stycznia – 7 marca 1924.

³⁰ J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle...*, s. 45, 48.

³¹ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 50; CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.1. Rozkaz Komendy Portu Wojennego w Modlinie z 19 października 1919.

³² J. Przybylski, *Marynarze...*, s. 193; J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 50; CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.11. Rozkaz podoficerski komendanta Portu Wojennego Modlin z 20 lipca 1925; ibidem, Rozkaz oficerski dowództwa Portu Wojennego Modlin z 30 sierpnia 1925.

³³ CAW KMW I.300.21.442. Odpis pisma Sekcji Żywnościowej Departamentu Gospodarczego MSW do Sekcji Budownictwa Wojskowego z 13 września 1919; ibidem, Pismo Sekcji Budownictwa Wojskowego do Sekcji Komunikacji Wodnych MSW z 26 września 1919; T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 43–44.

W połowie 1919 r. miały powstać plany wykorzystania kontrolowanych przez Polaków³⁴ żeglownych odcinków biegu Wisły i jej dopływów dla przewozów wojskowych. Znamienna była kolejność portów, które 10 czerwca 1919 r. MSW nakazało przygotować do wyładunku wojskowych transportów żywnościowych: w „Warszawie, Krakowie, Modlinie, Dęblinie i Sandomierzu”. Oczekiwano, że planowane porty będą posiadać łatwy dojazd łądem, niedaleko usytuowane zaplecze magazynowe. Miały być przeznaczone „wyłącznie do celów wojskowych”, co wynikało zapewne z chęci zwiększenia efektywności działań i zminimalizowania wrogich zamachów nielicznych na ziemiach polskich zwolenników komunizmu. Nie dziwi polecenie, by miejsca na planowane porty wojskowe miały możliwość doprowadzenia „kolejki dojazdowej”³⁵.

Poszczególne władze wojskowe miały jednak różne priorytety. Punkt widzenia Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych był nieco odmienny od punktu widzenia Departamentu Spraw Morskich tegoż Ministerstwa, a zupełnie inny od poglądów w Departamencie Gospodarczym. Zapewne z tego powodu nie odbyły się obrady specjalnej komisji złożonej z reprezentantów różnych struktur wojskowych zaplanowane na 23 września 1919 r. „w celu omówienia tak ważnej sprawy jak budowa portu w Modlinie”³⁶. W styczniu i marcu 1920 r. szef Departamentu Budownictwa Wojskowego Ministerstwa Spraw Wojskowych dwukrotnie pisał w sprawie „urządzenia przystani pod Modlinem” do Zarządu Budownictwa Wojskowego Dowództwa tej twierdzy: „nakazuje się bezzwłocznie zameldować o wyniku badań komisji w tej sprawie zwołanej”³⁷. Ostatecznie 10 czerwca odbyło się na terenie planowanej budowy (rozbudowy) posiedzenie wspomnianej komisji „w sprawie budowy portu wojskowego”. Wykazało ono brak „jednolitej opinii przedstawicieli M[inisterstwa] S[praw] Wojsk[owych] co do niezbędności i rozmiarów projektowanego portu.” Z drugiej strony rozważano w tym gronie pomysł „czy budowa stałego portu wojskowego w Modlinie nie pozwoliłaby uniknąć budowy takiegoż portu w Warszawie”. Uzasadnieniem dla tego rozwiązania był brak żeglowności i uregulowania koryta Wisły między stolicą a Modlinem. Ostatecznie po konsultacjach planowano uzgodnić między różnymi strukturami Minister-

³⁴ Polska nie kontrolowała jeszcze wówczas pomorskiego odcinka Wisły.

³⁵ CAW Departament Budownictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych (DB MSWoj) I.300.63.234. Pismo MSWoj do Generalnych Okręgów „w Krakowie, Warszawie, Lublinie i Kielcach” 10 czerwca 1919; T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 44. Kolejność adresatów wskazuje na znaczenie, jakie miały dostawy do Generalnego Okręgu Krakowskiego stanowiącego zaplecze okręgów, na których spodziewano się ciężkich walk z wrogiem. Warto tu odnotować, że równocześnie transporty wojskowe do tego okręgu były przesyłane połączeniem kolejowym z Czechami.

³⁶ CAW DB MSWoj I.300.63.234. Odpis meldunku do Szefa Departamentu Gospodarczego MSWoj z 27 maja 1920.

³⁷ Ibidem, Brulion pisma szefa Departamentu Budownictwa Wojskowego MSWoj do Zarządu Budownictwa Wojskowego dowództwa twierdzy Modlin ze stycznia i (do dowództwa Obozu Warownego Modlin) 22 marca 1920.

stwa jednolite stanowisko. W razie stwierdzenia konieczności budowy Departament Budownictwa „prześle niezbędne dane do M[inisterstwa] R[obót] P[ublicznych], które [jak zapewniał jego przedstawiciel na w/w posiedzeniu komisji] przystąpi do wykonywania projektu według naszych wskazówek”³⁸. O najważniejszej przyczynie budowy portu świadczy fakt, że prosząc o przybycie na kolejne zebranie w tej sprawie planowane na 14 lipca 1920 r., proszono, by składający się na komisję delegaci poszczególnych struktur mieli przy sobie „dane o ilości oczekiwanych drogą wodną transportów”³⁹. Ostatecznie zdecydowano, że budowa stałego portu wojskowego „nie jest o b e c n i e [! – przyp. T.S.] wymagana”. Zdaniem obecnych na posiedzeniu wystarczał budowany wówczas właśnie port tymczasowy. Jednolitość poglądów osiągnięto jedynie pozornie. W posiedzeniu odbytym na miejscu w Modlinie nie brali bowiem udziału przedstawiciele struktur popierających budowę stałego portu wojskowego: Departamentu Spraw Morskich, Dowództwa Obozu Warownego Modlin oraz Sekcji Inżynierów i Saperów Departamentu II Ministerstwa Spraw Wojskowych⁴⁰.

W dniach 10 stycznia – 10 lutego 1920 r. polskie wojsko przejęło z rąk niemieckich Twierdzę Toruń wraz ze znajdującymi się na jej terenie portami⁴¹. Od tego czasu, ze względu na zachowaną infrastrukturę, Obóz Warowny Toruń miał być ważną polską bazą operacyjną w tej części Polski, szczególnie zaopatrzeniową, w ewentualnej wojnie z Niemcami. Był wówczas traktowany przez wojskowych jako „podwójne przedmoście na rzece Wiśle”⁴². Miał „wielkie znaczenie jako obrona przeprawy”⁴³.

Równocześnie mógł być bardzo dogodną bazą pośrednią albo wysuniętą Flotylli Wiślanej. Działyły tu bowiem: port handlowy i pasażerski, w Starym Toruniu wielki port drzewny, którego nabrzeże miało aż 360 metrów; zimowisko przeznaczone dla tratw, port zimowy dla taboru pływającego oraz stocznia szkutnicza. Równocześnie w Toruniu były składy broni i amunicji Polskiej Marynarki Wojennej oraz działały ważne dla niej zakłady przemysłu metalowego⁴⁴.

Już w marcu 1920 r. funkcjonowało w Toruniu „Dowództwo Portu”⁴⁵. Przykładowo 16 marca 1920 r. Naczelnik Dróg Wodnych w Toruniu zwracał się

³⁸ CAW DB MSWoj I.300.63.234. Brudnopis pisma szefa Departamentu Budownictwa MSWoj z 1 połowy lipca 1920 (w tym wszystkie 4 cytaty).

³⁹ Ibidem, Brudnopis telefonogramu nr 17371 z lipca 1920.

⁴⁰ Ibidem, I.300.63.234. Brudnopis protokołu komisji w sprawie budowy portu wojennego w Modlinie z 14 lipca 1920.

⁴¹ M. Giętkowski, Z. Karpus, W. Rezmer, *Twierdza Toruń. Stan w latach dwudziestych XX wieku, Dokumenty*, Toruń 2010, s. 98, 99, 102.

⁴² *Obecna wartość twierdzy [Toruń] 30 kwietnia 1926*, [w:] Ibidem, dok. 6 s. 150.

⁴³ *Historia miasta Torunia i rozwój fortyfikacji*, 30 kwietnia 1928, [w:] Ibidem, dok. 4, s. 146.

⁴⁴ J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle...*, s. 40, 41; Archiwum Państwowe w Toruniu, Zarząd Dróg Wodnych w Toruniu 2, Zaświadczenie Inspekcji Wodnej z 3 lutego 1920.

⁴⁵ Archiwum Państwowe w Toruniu, Zarząd Dróg Wodnych w Toruniu 2, Pismo Inspekcji Dróg Wodnych Toruń do Zarząd Dróg Wodnych w Toruniu Wydział V z 20 marca 1920.

do „Dowódcy Portu Pana Porucznika [Adama] Mohuczego w miejscu” o benzynę dla motorówki „ażeby wytykała szlak wodny dla rozpoczynającej się żeglugi na Wiśle”⁴⁶.

Inne potrzeby militarne państwa oraz osłabienie militarne Niemiec spowodowały jednak, że pełne wykorzystanie pod względem wojskowym portów w Toruniu przesunęło się w czasie.

Zdecydowanie mniejszą rolę w latach 1918–1920 odgrywały inne porty, do których zawijały statki Flotylli Wiślanej. Jesienią 1919 r. rolę wysuniętej bazy Flotylli Wiślanej przejściowo pełnił port w Nieszawie. Stracił on jednak dużo ze swego znaczenia strategicznego po przejściu przez Polskę Pomorza. Być może statki wojenne Flotylli były wówczas także w portach Grudziądzka i Włocławka. Do tego można zapewne dodać porty w Bydgoszczy.

W 1920 r. w obliczu sukcesów na froncie wschodnim wzrosła rola Portu Wojennego w Modlinie jako miejsca napraw statków i bazy mającej ułatwić dostarczenie przez Flotyllę dostaw m.in. broni i amunicji na front. Nieprzypadkowo do KPW Modlin przekazano zakupioną w kwietniu 1920 r. pływającą przystań warsztatową⁴⁷. W czerwcu 1920 r. rozpoczęto zaplanowaną z dość dużym rozmachem⁴⁸ budowę tymczasowego portu wojskowego przy forcie Śliwickiego⁴⁹. Dzięki wykorzystaniu na szeroką skalę jeńców wojennych powstała odlewnia żelaza oraz rozbudowano dział maszynowy i stolarnię⁵⁰.

Być może dopiero po tych inwestycjach port posiadał wszystkie zalety podawane przez badaczy odnośnie do roku 1933, tj. kilkanaście lat później: miał zabezpieczenie od wiatru i kry, zapewniał dostateczne miejsce dla manewru jednostek (głębokość, przestrzeń), był na tyle rozległy, by cenne obiekty nie były zbyt skupione w jednym miejscu, co ograniczało straty przy bombardowaniu z powietrza lub ostrzale z lądu. Z kolei brzeg był na tyle wysoki, by nie groził zalew w razie podniesienia się poziomu rzeki⁵¹.

Latem 1920 r. Twierdza Modlin stanowiła w wojnie z bolszewikami lewe skrzydło Przedmościa Warszawskiego⁵². Była m.in. bazą Flotylli, która wówczas osiągnęła stan 11 statków i 16 motorówek. Równocześnie w lipcu 1920 r. do Portu Wojennego napływały części maszyn z zatopionych jednostek Flotylli Pińskiej. W obliczu sukcesów bolszewików na froncie sprowadzano do bazy w Modlinie kolejne zarekwirowane polskim obywatelom statki, by je uzbroić i obsadzić załogami. Pokonanie w sierpniu 1920 r. najeźdźcy ze wschodu nie

⁴⁶ Ibidem, Pismo naczelnika dróg wodnych do komendanta portu w Toruniu z 16 marca 1920. Zob. też ibidem, Brudnopis pisma do Dyrekcji Dróg Wodnych w Toruniu 26 lipiec 1920.

⁴⁷ J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle...*, s. 52, 58, 89, 91.

⁴⁸ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 50.

⁴⁹ CAW DB MSWoj I.300.63.234. Brudnopis protokołu komisji w sprawie budowy portu wojennego w Modlinie z 14 lipca 1920.

⁵⁰ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 49.

⁵¹ Za: M.M., *O bazach...*, s. 373.

⁵² R. Bochenek, *Zarys historii twierdzy Modlin*, Warszawa 2001, s. 141.

zmniejszyło radykalnie znaczenia portu w Modlinie. Przeciwnie – trwała jego rozbudowa. Szczególnie potrzebne były wówczas warsztaty⁵³. Z polecenia władz zwierzchnich najpóźniej we wrześniu 1920 r. Komenda Portu w porozumieniu z dowództwem Flotyli Wiślanej skupiła się w pierwszym rzędzie na przygotowaniu załóg oraz rozbudowie flotyli i remoncie uszkodzonych statków i motorówek⁵⁴.

Dzięki rozbudowie warsztatów, w ramach Portu Wojennego w Modlinie, powstały Centralne Warsztaty Marynarki Wojennej. Według Jerzego Dąbrowskiego zatrudniały one w latach 1923–1925 ponad 200 pracowników. Ich moce produkcyjne były wykorzystywane tylko częściowo⁵⁵. Głównie dzięki nim Port Wojenny w Modlinie mógł stanowić wówczas główną położoną na głębokim zapleczu frontu bazę wojenną obu polskich flotyli. We wrześniu 1926 r. kierownikiem Centralnych Warsztatów Marynarki Wojennej był podporucznik inżynier Konstanty Siemaszko⁵⁶.

Zakończenie wojny z bolszewikami i unormowanie przez Polskę relacji dyplomatycznych z większością sąsiadów nie spowodowało znacznej demobilizacji i redukcji struktur podległych Komendom Portów Wojennych. Paradoksalnie wynikało to z trudnej sytuacji finansowej państwa. Szef Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych podkreślał 10 sierpnia 1921 r., że wobec nieotrzymania dotąd środków finansowych na kontynuowanie budowy portu w Gdyni „przerwa w biegu robót z racji opóźnienia przekazania kredytów będzie miała najfatalniejsze konsekwencje techniczne, skarbowe, polityczne i pozbawi marynarkę wojenną jakiegokolwiek punktu oparcia na własnym wybrzeżu co jest niedopuszczalnym [!] wobec nie przyznania Rzeczypospolitej [...] miejsca dla postoju naszych statków w Gdańsku i wyładunku materiałów wojennych”⁵⁷.

W tej sytuacji, wobec czasowej niemożności rozbudowy floty na morzu, na początku lat dwudziestych polskie władze wojskowe uznały za konieczne „przenieść punkt ciężkości”⁵⁸ na Flotyllę: Wiślaną i Pińską. W założeniach za „odrębne instytucje marynarki wojennej” uważano w Kierownictwie Marynarki Wojennej także m.in. „porty wojenne na morzu i na wodach wewnętrznych, oraz wszelkie wojskowe zakłady i urzędnictwa portowe [...] fortyfikacje, oraz konstrukcje, przeznaczone do obrony lub strategicznego umocnienia brzegów morskich i rzecznych”⁵⁹. O ich znaczeniu świadczy fakt, że przytoczone porty

⁵³ J.W. Dyskant, *Wojenne flotyle...*, s. 61, 67–68, 81, 87.

⁵⁴ J. Przybylski, *Marynarze...*, s. 123.

⁵⁵ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 101.

⁵⁶ CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.7. Rozkaz Komendanta Portu Wojennego Modlin z 1 września 1926.

⁵⁷ CAW Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji MSWoj I.300.10.103. Pismo szefa Departamentu Spraw Morskich do szefa IV Oddziału Sztabu MSWoj z 10 sierpnia 1921.

⁵⁸ CAW KMW I.300.21.42. Pismo Kierownictwa Marynarki Wojennej do gabinetu Ministra Spraw Wojskowych z lutego 1923; T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 46.

⁵⁹ Słowo „rzecznych” skreślone na dokumencie. Zob. następny przypis.

i fortyfikacje umieszczono w punkcie trzecim i czwartym wykazu instytucji marynarki wojennej (na minimum czternaście ogółem)⁶⁰.

W lutym 1921 r. KPW w Modlinie przekształcono w Dowództwo Portu Wojennego. Zmiana miała jednak charakter formalny. Większe znaczenie miało wydzierżawienie w 1923 r. ze względów finansowych części terenu tego portu wojennego Towarzystwu Żeglugi Morskiej. W 1921 r. w Modlinie zlikwidowano tzw. Dowództwo Przystani Wodnych. Zdaniem Józefa Wiesława Dyskanta pociągnęło to za sobą likwidację w Modlinie specjalnej odrębnej przystani⁶¹. Jej niezależność (przynajmniej w praktyce) od Portu Wojennego wydaje się jednak mało prawdopodobna.

Dopiero 1 września 1920 r., w związku z nakazaną odgórnie rozbudową Flotylli Wiślanej, rozpoczęto organizowanie w Toruniu KPW. Jej bazą była ewakuowana z Pińska Komenda tamtejszego Portu Wojennego⁶².

O relacjach między portami wojennymi toruńskim i modlińskim w 1924 r. poucza nazwa struktury administracji marynarki: „Inspektorat Flotylli Rzecznych w Toruniu”⁶³. Za jej pośrednictwem Port Wojenny Modlin podlegał szefowi Departamentu Spraw Morskich, a następnie Kierownictwu Marynarki Wojennej. Port Wojenny Toruń podporządkowano na stałe Inspektoratowi dopiero 15 lipca 1921 r.⁶⁴

Zimowanie i naprawę okrętów Flotylli Wiślanej na przełomie 1920/1921 r. zaplanowano wyłącznie w Portach Wojennych w Toruniu i Modlinie. Marynarze z tych jednostek mieli być rozlokowani na terenie północno-zachodniej Polski. Równocześnie planowano utrzymanie np. Magazynów Intendentury Morskiej w Bydgoszczy⁶⁵, która posiadała wówczas własne porty. Na kolejną zimę jednostki Flotylli, poza podlegającymi bezpośrednio KPW Modlin, skupiono (z jednym wyjątkiem) w Toruniu. W tym Porcie Wojennym stacjonowały wszystkie jednostki Flotylli także w 1922 r. oraz prawdopodobnie w 1923 i 1924 r. Do 1922 r. rozbudowano też znacznie możliwości tego portu pod względem warsztatów.

Baza tyłowa Flotylli Wiślanej i Pińskiej, a zarazem całej Polskiej Marynarki Wojennej znajdowała się jednak nadal w Modlinie. W 1922 r. tam była więk-

⁶⁰ CAW KMW I.300.21.126. Fragment projektu aktu normującego status prawny marynarki wojennej w państwie, brak tytułu i daty. (oba cytaty); zob. T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 46.

⁶¹ J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle...*, s. 87, z przypisem 66, s. 93, przypis 76, 100.

⁶² J. Przybylski, *Marynarze...*, s. 123. Należy odnotować, że jeszcze w 1928 r. Komendzie Portu Wojennego Modlin podlegali szeregowcy wyznania prawosławnego, którzy na święta jechali m.in. do Pińska (CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.9. Rozkaz Komendanta Portu Wojennego Modlin z 5 stycznia 1928).

⁶³ CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.11. Rozkaz Komendy Portu Wojennego Modlin z 30 stycznia – 7 marca 1924.

⁶⁴ J.W. Dyskant, *Flotylla rzeczna...*, s. 46, z przypisem 48; idem, *Wojenne flotylle...*, s. 90, 93.

⁶⁵ CAW KMW I.300.21.7. Rozkazy Departamentu Spraw Morskich z 4 i 15 grudnia 1920; T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 43.

szość powierzchni magazynowej całej Polskiej Marynarki Wojennej. Kontynuowano rozbudowę modlińskich warsztatów. Nieprzypadkowo to dowódca KPW Modlin w 1922 r. był zastępcą dowódcy całej flotylli pływającej po najważniejszej polskiej rzece⁶⁶.

Od 1923 r. zaczęło słabnąć znaczenie Flotylli Wiślanej. Już wchodząc do czynnej służby wiosną 1924 r. miała ograniczone składy osobowe⁶⁷. Władze za ważniejszą uznały Flotyllę Pińską⁶⁸. W 1925 r. zredukowały Flotyllę Wiślaną do roli zaplecza szkoleniowego⁶⁹. Wpływało to także na obniżenie znaczenia portu wojennego w Toruniu. Jego przeznaczony dla wojska port zimowy zlikwidowano w drugiej połowie 1925 r.⁷⁰ Rola portu modlińskiego jako bazy tyłowej, przede wszystkim zaplecza warsztatowo-remontowego była jednak nadal znaczna.

Równoległe stopniowo następowała w kierownictwie marynarki wojennej zmiana priorytetów w ważniejszej kwestii. Wobec uznania latem 1924 r. portu w Gdyni za główny polski port wojenny i oficjalnego rozbrojenia Niemiec likwidacja Flotylli Wiślanej⁷¹ i Portu Wojennego w Toruniu była tylko kwestią czasu.

Likwidacja tej Flotylli nie oznaczała jednak automatycznej likwidacji Portu Wojennego w Modlinie. W sierpniu 1926 r. komendantem portu był komandor podporucznik Bohdan Brodowski, w październiku 1926 r. komandor podporucznik inżynier Konstanty Siemaszko⁷², a w pierwszym kwartale 1928 r. komandor porucznik Mieczysław Burhardt⁷³. Dnia 1 lutego 1928 r. rozpoczęto oficjalnie likwidację Portu Wojennego w Modlinie⁷⁴. Likwidacja jego Komendy nastąpiła 31 marca 1928 r.⁷⁵ Mieczysław Burhardt został delegatem Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej do „zakończenia prac związanych z likwidacją b. Portu Wojennego Modlin”⁷⁶.

⁶⁶ J.W. Dyskant, *Flotylla rzeczna...*, s. 46, z przypisem 48; idem, *Wojenne flotylle...*, s. 91, 95, 97, z przypisem 82.

⁶⁷ Idem, *Flotylla rzeczna...*, s. 107.

⁶⁸ Szerzej na jej temat zob. publikacje wymienione w przypisie do pierwszego akapitu artykułu.

⁶⁹ Należy jednak pamiętać, że już w końcu 1919 r. za jeden z podstawowych celów Flotylli Wiślanej uznawano wyszkolenie personelu dla floty (CAW KMW I.300.21.38. „Departament do Spraw Morskich i instytucje jemu podległe” b.d. [1919?]; T. Skrzyński, *Port wojenny...*, s. 43).

⁷⁰ J.W. Dyskant, *Wojenne flotylle...*, s. 109, 120.

⁷¹ Podawane są różne daty miesięczne, a nawet roczne (1925 lub 1926 r.) likwidacji Flotylli Wiślanej (np. Kroplewski, *Działalność...*, s. 25; J. Będźmirowski, B. Zalewski, *Historia wojskowości i polskiej marynarki wojennej*, Gdynia 1999, s. 188; H. Hermann, *Rzeki...*, s. 169).

⁷² CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.7. Rozkazy Komendanta Portu Wojennego Modlin z 11 sierpnia i 31 października 1926.

⁷³ CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.9. Rozkaz komendanta Portu Wojennego Modlin z 7 stycznia 1928; J. W. Dyskant, *Flotylle wiślane...*, s. 121.

⁷⁴ CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.9. Rozkaz Komendanta Portu Wojennego Modlin z 1 lutego 1928.

⁷⁵ CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.9. Rozkaz Komendanta Portu Wojennego Modlin z 31 marca 1928.

⁷⁶ Ibidem.

Nie zakończyło to militarnego znaczenia omawianych portów. W Modlinie pozostały nadal Centralne Warsztaty Marynarki Wojennej⁷⁷. Na ich bazie powołano w 1928 r. Stocznnię Modlińską⁷⁸. W latach trzydziestych niektórzy teoretycy uznawali nadal port w Modlinie za bazę tyłową dla Flotylli Pińskiej. Z kolei przysłana z Warszawy w przededniu wybuchu II wojny światowej kontrola Portu Drzewnego w Toruniu wskazuje pośrednio, że tamtejsze porty brano prawdopodobnie pod uwagę w 1939 r., przygotowując się do walki z Niemcami.

Bibliografia

Źródła Archiwalne

Centralne Archiwum Wojskowe

- Departament Budownictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych
- Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji Ministerstwa Spraw Wojskowych
- Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej
- Port Wojenny Modlin

Archiwum Państwowe w Toruniu

- Zarząd Dróg Wodnych w Toruniu

Opracowania

- Będźmirowski J., Zalewski B., *Historia wojskowości i polskiej marynarki wojennej*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 1999.
- Bieniecki I., *Flotylla rzeczna Polskiej Marynarki Wojennej w Pińsku w latach 1925–1935 w świetle sprawozdań inspektorów armii i oficerów korpusu kontrolerów*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2006.
- Bochenek R., *Zarys historii twierdzy Modlin*, Towarzystwo Przyjaciół Fortyfikacji, Warszawa 2001.
- Bocheński T., Palmowski T., *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Gdańsk – Pelplin 2015.
- Borowiak M., *Baza rzeczna w Pińsku*, Edipresse Polska, Warszawa 2018.
- Dąbrowski J., *Historia Garnizonu Modlin: do września 1939*, Ajaks, Warszawa 2000.
- Dyskant J.W., *Flotylla rzeczna Marynarki Wojennej 1919–1939*, Bellona, Warszawa 1994.
- Dyskant J.W., *Wojenne flotyle wiślane 1918–1939*, Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 1997.

⁷⁷ Np. CAW Port Wojenny Modlin I.328.31.9. Rozkaz Komendanta Portu Wojennego Modlin z 31 marca 1928.

⁷⁸ J. Dąbrowski, *Historia Garnizonu...*, s. 102.

- Giętkowski M., Karpus Z., Rezmer W., *Twierdza Toruń. Stan w latach dwudziestych XX wieku, Dokumenty*, Dom Wydawniczy Duet, Toruń 2010.
- Hermann H., *Rzeki jako element pól bitewnych*, [w:] *Rzeki – kultura – cywilizacja – historia*, red. J. Kołtuniak, Muzeum Śląskie, t. 7, Katowice 1998.
- Kroplewski J., *Działalność oświatowo-wychowawcza w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1918–1947 (na tle rozwoju i funkcjonowania Polskiej Marynarki Wojennej oraz centralnych instytucji oświatowo-wychowawczych Wojska Polskiego)*, Zespół Redakcyjno-Wydawniczy Marynarki Wojennej; Narodowe Archiwum Cyfrowe, Gdynia 2015.
- M.M., *O bazach flotyll rzecznych*, „Przegląd Morski” 1934, R. 7, nr 62.
- Machaliński Z., *Koncepcje i działalność polskiej centralnej administracji morskiej w latach 1918–1921 na tle sytuacji międzynarodowej*, [w:] D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, *Z dziejów polskiej administracji morskiej lata 1918–1928*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008.
- Omega [NN], *Strategiczne znaczenie pozycji [!] i baz w wojnie morskiej*, „Przegląd Morski” 1934, R. 7, nr 34.
- Ordon S., *Polska marynarka wojenna w latach 1918–1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1966.
- Przybylski J., *Marynarze w walce o niepodległość Polski 1918–1920*, Bellona, Warszawa 1999.
- Skrzyński T., *Port wojenny trzech flotylli rzecznych? Rzecz o portach w Krakowie w latach 1911–1925*, [w:] *Dalekie morza, bliskie rzeki. Rzecz o strategii, organizacji i logistyce flot wojennych*, red. R. Kochnowski, J. Jastrzębski, Wydawnictwo Napoleon V, Kraków 2018.
- Techman R., *Terenowa administracja morska w Polsce w latach 1918–2008*, [w:] *Marynarka morska 1918–2008, zbiór studiów*, t. 1, red. J.K. Sawicki, Akademia Morska w Gdyni, Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Gdynia 2009.
- Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, red. J. Łukasiewicz, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1990.

Military Ports of the Vistula Flotilla 1918–1926

Summary

The “Modlińska” Vistula Flotilla was created in December 1918. It was founded to protect Polish river transports and patrol the Vistula, Narew and Bug. Until 1920, for almost a year, the main base of Vistula Flotilla and generally of the Polish Navy, was Modlin. This location was facilitated by: i.a a short distance from the capital and earlier Russian investments. The port situated near Toruń was gradually becoming more and more important. There was a fear of an attack of not yet disarmed Germany. Gradually the main port of flotilla was moved to Toruń. The importance of both ports has decreased little by the end of military operations. From 1921 the Polish military authorities focused more on the river military flotilla. The situation was gradually changing from 1923. In 1925 or 1926, the liquidation of the Vistula Flotilla and the “Toruń” Military Port was completed. As for in the Modlin military port it ceased to exist in 1928.

Keywords: The Vistula Flotilla, The “Modlin” Military Port, The “Toruń” Military Port, The Polish Navy.