

JUDYTA DWORAS-KULIK
DR, KATOLICKI UNIWERSYTET LUBELSKI JANA PAWŁA II
ORCID: 0000-0002-1990-5497

Podstawy prawne rozwoju kadr oficerskich w polskiej marynarce handlowej w latach 1920–1939

1. Wprowadzenie; 2. Kształcenie kadr morskich; 3. Regulacje prawne dotyczące stopni oficerów nawigacyjnych; 4. Regulacje prawne dotyczące oficerów służby mechanicznej; 5. Podsumowanie.

1

Rozkaz Tymczasowego Naczelnika Państwa z 28 listopada 1918 r.¹ przewidywał utworzenie „marynarki polskiej”, ale chodziło tylko o Marynarkę Wojenną. Polską marynarkę handlową zaczęto tworzyć dopiero w 1920 r. W handlu morskim dostrzegano możliwość przyspieszenia odbudowy zniszczonego rozbiorami i wojną kraju. Oprócz zagospodarowania przyjętego w 1920 r. wybrzeża i wprowadzenia biało-czerwonej bandery na morza całego świata, do budowania od podstaw pozycji Rzeczypospolitej Polskiej² na morzu nieodzowne było posiadanie fachowej kadry. Tworzyli ją początkowo byli oficerowie i marynarze flot państw zaborczych, którzy swe umiejętności i doświadczenie oddali w służbę interesów morskich wolnej ojczyzny. Z czasem zastępowali ich absolwenci polskich szkół morskich. Należy zaznaczyć, iż to właśnie oficerom polskiej Marynarki Wojennej, tworzącym elitarny korpus sił zbrojnych, zawdzięcza się

¹ Rozkaz do Ministerstwa Spraw Wojskowych, M.P. z 1918 r, nr 217.

² Granicę morską Polski określił traktat wersalski (zob. Protokół złożenia ratyfikacji traktatu pokoju podpisanego w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r., Dz.U. z 1920 r., nr 25, poz. 200; Ustawa z dnia 31 lipca 1919 r. o ratyfikacji traktatu pokoju, Dz.U. z 1920 r., nr 35, poz. 199), jednak dla polskiego społeczeństwa potwierdzeniem uzyskania dostępu do Bałtyku były dopiero zaślubiny Polski z morzem dokonane przez gen. Józefa Hallera 10 lutego 1920 r. Choć skrawek wybrzeża nie odpowiadał oczekiwaniom i potrzebom odradzającego się państwa, to stał się symbolem wolnego dostępu do świata. Widziano w nim również warunek zachowania niepodległości oraz możliwość szybkiego rozwoju odradzającej się gospodarki, zob. R. Pietraszek, R. Pospieszyński, *Morskie sprawy Polaków*, Gdynia 2010, s. 27–28; por. J.K. Sawicki, *O promocję badań nad dziejami Polskiej Marynarki Handlowej*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 1: *Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci Szkół Morskich 1922–1992*, red. J. K. Sawicki, Gdynia 1994, s. XI.

w początkowym okresie organizację państwowych władz morskich, administracji morskiej, spółek armatorskich, różnych instytucji i przedsiębiorstw morskich, stoczni, jachtingu morskiego, powstanie floty wojennej oraz handlowej, a także handlu morskiego³. Oficerowie polskiej Marynarki Wojennej i innych rodzajów sił zbrojnych tworzyli również programy kształcenia i prowadzili w Warszawie pierwszy nabór do Szkoły Morskiej w Tczewie, którą 17 czerwca 1920 r. powołało rozkazem wiceadm. Kazimierza Porębskiego⁴.

2

Organizatorem i dyrektorem Szkoły Morskiej w Tczewie (dalej: SM) był kmdr ppor. inż. Antoni Garnuszewski. Szkoła rozpoczęła 8 grudnia 1920 r. kształcenie kadr oficerskich dla nieistniejącej jeszcze polskiej marynarki handlowej. Oprócz wojskowych etatów dydaktycznych w szkole przewidziano także etat oficera kasowego i oficera prowiantowego w randze porucznika lub kapitana, a także dodatkowe zatrudnienie dla czterech podoficerów, jedenastu szeregowych oraz pracowników cywilnych⁵. Uczniów i pracowników SM obowiązywał regulamin wojskowy oraz noszenie umundurowania.

Od 1 stycznia 1922 r. SM znajdowała się pod zwierzchnictwem Departamentu Marynarki Handlowej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, co wynikało z § 2 pkt 11 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw związanych z marynarką handlową⁶. Początkowo do szkoły przyjmowano mężczyzn w wieku 16–18 lat, w wyjątkowych wypadkach podwyższano granicę wieku do 20 lat.

³ J.K. Sawicki, *O dokumentacji kadr oficerskich Polskiej Marynarki Wojennej (1918–1947)*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, red. J.K. Sawicki, t. 3, Gdynia 1996, s. XIII.

⁴ Szerzej zob. D. Duda, *Antoni Walerian Garnuszewski – dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie w latach 1920–1929*, Gdynia 2014, s. 16. Dodać należy, iż oprócz SM założono także Szkołę Specjalistów i Tymczasowe Kursy Instruktorskie dla oficerów marynarki w Toruniu.

⁵ Garnuszewski postanowił zaangażować do pracy swoich kolegów ze Szkoły Morskiej w Odessie, w Polsce nie było bowiem tradycji morskich. Konieczność korzystania z doświadczeń organizacyjnych i dydaktycznych odeskiej szkoły poskutkowało tym, że trzon zespołu wykładowców przedmiotów zawodowych w SM tworzyli absolwenci placówki uczelni znad Morza Czarnego. Nieznaczny wpływ na procesy kształcenia polskich kadr morskich mieli także specjaliści z Wielkiej Brytanii, zob. D. Duda, *op. cit.*, s. 27; por. J.K. Sawicki, *Kształcenie kadr w polskich szkołach morskich w latach 1920–2000*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 1: *Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci szkół morskich 1922–1999*, red. J.K. Sawicki, wyd. 2, Gdynia 2000, s. XXX–XXXIII.

⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw, związanych z marynarką handlową, Dz.U. z 1921 r., nr 103, poz. 742.

Kandydat musiał legitymować się polskim obywatelstwem i wykształceniem na poziomie gimnazjum państwowego lub uprawnionej szkoły prywatnej. Ponadto wymagano, aby był zdolny do służby morskiej, co stwierdzała komisja lekarska. Warunkiem przyjęcia na Wydział Nawigacyjny było zdanie egzaminu wstępnego (program 6 klas gimnazjum: język polski, arytmetyka, algebra i geometria oraz fizyka) oraz odbycie praktyki morskiej, zaś na Wydział Mechaniczny oraz Wydział Transportu i Administracji Morskiej przyjmowano pod warunkiem uprzedniego odbycia praktyki warsztatowej, względnie portowej i ogólnej początkowej zaprawy morskiej. Kandydaci posiadający maturę byli zwolnieni z egzaminów wstępnych⁷. W 1924 r. wprowadzono rygorystyczne kryterium dotyczące stanu cywilnego: do SM przyjmowano wyłącznie mężczyzn stanu wolnego, którzy cechowali się dobrym zdrowiem i wysoką sprawnością fizyczną.

Szkoła Morska w Tczewie, a następnie Państwowa Szkoła Morska w Gdyni (dalej określane razem jako: Szkoła Morska) była szkołą zawodową typu wyższego. Charakteryzowała się wysokim poziomem przygotowania teoretycznego, które uzupełniano praktykami na statku⁸: najpierw na barku szkoleniowym „Lwów”, a od 1930 r. na fregacie „Dar Pomorza”⁹. Na potrzeby szkolenia kadr oficerskich

⁷ Szerzej zob. *Szkoła Morska w Tczewie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1925, R. II, nr 4, s. 10; por. *Informacje o Szkole Morskiej w Tczewie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1927, R. IV, nr 6, s. 19–20. Od roku 1930 nabór do Państwowej Szkoły Morskiej był możliwy dla kandydatów w wieku 17–19 lat, zob. *Warunki przyjęcia do Państwowej Szkoły Morskiej w R. 1930*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1930, R. VII, nr 5, s. 11–12; por. A. Perepczko, *Szkoła Morska w Tczewie i Gdyni (kronika lat 1920–1969)*, Gdynia 1992, s. 7–111.

⁸ Program kształcenia obejmował następujące przedmioty: religia (liczba godzin zajęć na kolejnych latach studiów: 302, 27), język polski (90, 81), historia (jak język polski), język angielski (153, 145, 180), algebra (45), oceanometria analityczna (75), trygonometria płaska (60), trygonometria sferyczna (45), różniczki i całki (145), fizyka (90, 162), chemia (30), astronomia (135, 81, 12). Przedmioty specjalistyczne: budowa i teoria okrętu (60, 54, 60), dewiacja kompasu (180), dokumenty okrętowe (30), elektrotechnika i radiotelegrafia (120), geografia gospodarcza (90, 54), higiena okrętów (12, 30), locja (60, 54, 60), mechanizmy okrętowe (90), nawigacja (90, 54, 90), oceanografia i meteorologia (54, 60), praktyka morska (60, 54, 60), prawo morskie (60 – III rok studiów), towaroznawstwo i transport morski (60). Od 1929 r. nauczano także takich przedmiotów jak: roboty linowe (120, 108), roboty żaglowe (120), gimnastyka (60, 30, 30), hufiec szkolny (60, 60, 60), geografia gospodarcza (144) i gimnastyka (120). Początkowo w Tczewie prowadzono również zajęcia z języka francuskiego i niemieckiego w wymiarze 4 godz. tygodniowo (120 godz. rocznie). Od 1929 r. języki te w programie nie występują, por. E. Otremba, E. Wróblewska, *Szkoła Morska w Tczewie 1920–1930. Kolebka kadr Polskiej Marynarki Handlowej*, Gdańsk 2015, s. 35–44.

⁹ J.K. Sawicki, *Kształcenie kadr...*, s. XXXI. Nacisk kładziony na szkolenie praktyczne odzwierciedlały liczby: jak podają statystyki zamieszczone w międzywojennych czasopiśmie, w latach 1921–1929 r. w ramach praktyk statek szkoleniowy „Lwów” wypływał 63 165,7 mil morskich, zob. Alm., *Państwowa szkoła Morska*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1930,

stworzono polską terminologię morską, opracowano specjalistyczne skrypty i podręczniki oraz programy odpowiadające najnowocześniejszym metodom stosowanym ówczesnie w uczelniach morskich¹⁰.

W 1930 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zdecydowało o powierzeniu stanowiska dyrektora kmdrowi por. dypl. Adamowi Mohuczemu, który przeniósł siedzibę szkoły z Tczewa do nowo wybudowanego gmachu w Gdyni. W 1931 r. utworzono Wydział Techniczny i zaczęto przyjmować kandydatów na oficerów w Morskim Korpusie Technicznym. W 1935 r. powstał natomiast Wydział Administracyjny, przeznaczony do kształcenia m.in. przyszłych oficerów administracji morskiej¹¹.

Uczono stacjonarnie i eksternistycznie, przy czym w tym drugim trybie w okresie międzywojennym kształciło się jedynie czterech nawigatorów, w tym trzech za czasów funkcjonowania szkoły w Tczewie. Wydział Nawigacyjny od początku cieszył się największym zainteresowaniem¹². Ukończenie dwóch pierwszych kursów w Szkole Morskiej było równorzędne ze zdaniem matury w szkole typu matematyczno-przyrodniczego. Po ukończeniu trzeciego kursu uczniowie obydwu Wydziałów zdawali teoretyczne egzaminy państwowe, zaś po zakończeniu roku szkolnego podchodzili również do egzaminów praktycznych. Dopiero złożenie obu egzaminów z wynikiem pozytywnym uprawniało do otrzymania świadectwa ukończenia odpowiedniego Wydziału Szkoły Morskiej¹³.

Absolwenci Szkoły Morskiej, którzy zdecydowali się pracować na morzu, mieli zapewnione zatrudnienie na statkach polskiej marynarki handlowej, w admini-

R. VII, nr 2–3, s. 20–22. Zdobyte w szkole doświadczenie pozwalało na wykazanie się praktyką niezbędną do otrzymania pierwszego dyplomu oficerskiego.

¹⁰ D. Duda, *op. cit.*, s. 27; por. A.F.G. Tracy, *Szkolnictwo morskie we Włoszech i Anglii*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1926, R. III, nr 7, s. 4–5. W artykule przedstawiono odpowiedzi listowne skierowane do dyrektora Szkoły Morskiej w Tczewie Antoniego Garnuszewskiego ze szkół morskich we Włoszech i Anglii, gdzie zostały opisane procedury kształcenia kadr morskich oraz awansu na wyższe stopnie oficerskie; por. J. Boreyko, *Szkolenie oficerów w marynarce niemieckiej*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1927, R. IV, nr 5, s. 12–13. Artykuł zawiera opis szkolenia aspirantów oficerskich, warunki ich przyjęcia do niemieckiej szkoły morskiej oraz podział kadry oficerskiej z uwagi na charakter pracy wykonywanej na statku morskim.

¹¹ Szerzej zob. *Warunki przyjęcia do Państwowej Szkoły Morskiej...*, s. 11–12; por. A. Perepeczek, *op. cit.*, s. 54–111.

¹² Zainteresowanie Wydziałem Nawigacyjnym było prawie dwukrotnie większe niż Mechanicznym w latach 1922, 1928, 1930, 1934 i 1937. Mechanicy dla porównania stanowili dwukrotnie większą grupę absolwentów tylko w latach 1926 i 1938.

¹³ Zob. *Informacje o Szkole Morskiej...*, s. 19; por. Alm., *op. cit.*, s. 21. W latach 1922–1929 SM wykształciła 106 nawigatorów i 81 mechaników, zaś jej następczyni, Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, w latach 1930–1939 wykształciła 156 nawigatorów oraz 136 mechaników. Nie kształcono elektryków ani pionu administracyjnego, zob. J.K. Sawicki, *Kształcenie kadr...*, s. XXI.

stracji morskiej i obsłudze zabezpieczenia nawigacyjnego portów i wód przybrzeżnych. W kolejnych latach sukcesywnie obejmowali wszystkie stanowiska oficerskie na statkach floty transportowej. Ukończenie dodatkowych specjalistycznych kursów kwalifikacyjnych uprawniało marynarzy do zajmowania stanowisk na statkach rybołówstwa i floty pomocniczej. Wskazać zatem należy, iż przedwojenni absolwenci swoje doświadczenie morskie zdobywali nie tylko na starych trampach uniwersalnych, ale także na najnowszych technicznie drobnicowcach, przystosowanych do ładunków specjalnych, zaś w ruchu pasażerskim – na transatlantykach liniowych: parowcach i nowoczesnych motorowcach¹⁴.

3

Uprawnienia absolwentów Szkoły Morskiej określała Ustawa z 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej¹⁵. Ukończenie Wydziału Nawigacyjnego lub Mechanicznego Szkoły Morskiej, po wypływaniu ustalonego cenzusu morskiego uprawniało do otrzymania dyplomu oficerskiego¹⁶. Wraz z nabywaniem przez absolwenta doświadczenia w pracy na statku morskim dyplom był zamieniany przez Ministra Przemysłu i Handlu na wyższy, aż do uzyskania stopnia kapitana żeglugi wielkiej bądź mechanika okrętowego I klasy. Doświadczenie w pływaniu na statkach w żegludze małej i wielkiej oraz pogłębianie i aktualizacja wiedzy na kursach doskonalenia zawodowego stanowiły jeden z warunków zdobycia patentów oficerskich i innych specjalistycznych uprawnień¹⁷.

Zgodnie z art. 1 ustawy z 6 lipca 1923 r. stanowiska oficerskie na statkach marynarki handlowej mogli zajmować wyłącznie obywatele Rzeczypospolitej, którzy ukończyli 21 lat i posiadali polskie dyplomy morskie. Minister Przemysłu i Handlu mógł wydać indywidualne zezwolenie wyłączone powyższą regułą¹⁸.

¹⁴ J.K. Sawicki, *Kształcenie kadr...*, s. XXXII–XXXIII; por. S. Kosko, *O Szkole Morskiej w Tczewie i o pesymistach*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1927, R. IV, nr 10, s. 18–19; A.M., *Pięćciolecie Szkoły Morskiej w Tczewie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1925, R. II, nr 12, s. 10.

¹⁵ Dz.U. z 1923 r., nr 75, poz. 588.

¹⁶ Zob. *Informacje o Szkole Morskiej...*, s. 19; por. Alm., *op. cit.*, s. 21.

¹⁷ J.K. Sawicki, *O promocję badań...*, s. XI.

¹⁸ W § 2 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz.U. z 1932 r., nr 4, poz. 24) potwierdzono powyższe i dodano, iż Minister Przemysłu i Handlu może swoje uprawnienia przekazać w całości albo w części władzom administracji morskiej II instancji.

Marynarzom, którzy przed 1 listopada 1918 r. uzyskali dyplom oficerów nawigacyjnych lub oficerów mechaników ówczesnych państw zaborczych, przysługiwało prawo otrzymania odpowiednich dyplomów polskich (art. 20)¹⁹. Wyróżniano następujące stopnie oficerów nawigacyjnych marynarki handlowej: kapitan wielkiej żeglugi, kapitan małej żeglugi, porucznik wielkiej żeglugi, porucznik małej żeglugi, kapitan przybrzeżnej żeglugi (art. 3)²⁰. Kapitan wielkiej żeglugi miał prawo dowodzić wszystkimi statkami handlowymi w żegludze wielkiej, małej, jak

¹⁹ Zgodnie z art. 13 cytowanej ustawy oficerowie korpusu morskiego polskiej marynarki wojennej otrzymywali odpowiednie dyplomy marynarki handlowej bez konieczności składania egzaminów, o ile wykazali właściwy dla poszczególnych stopni oficerskich cenzus praktyki morskiej. Minister Przemysłu i Handlu uznawał także za równoznaczne z dyplomami polskimi odpowiadające im dyplomy uzyskane w innych państwach. Podobnie było w zakresie przyznawania dyplomów mechaników okrętowych polskiej marynarki handlowej oficerom korpusu technicznego polskiej marynarki wojennej – wykazanie odpowiedniej praktyki morskiej, właściwej dla poszczególnych stopni oficerskich, bądź nabycie odpowiedniego dyplomu w innych państwach było bowiem uznawane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z uzyskaniem polskich dyplomów uprawniających do pływania we flocie handlowej (art. 17). Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 lutego 1928 r. o zmianie i uzupełnieniu ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz.U. z 1928 r., nr 22, poz. 200) w art. 1 pkt IX oraz pkt XII zmieniło powyższe regulacje: przewidywało, że cenzus praktyki morskiej zostanie ustalony w drodze rozporządzenia Ministrów Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu (zob. Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 16 grudnia 1929 r. o ustaleniu cenzusu, na którego podstawie oficerowie polskiej marynarki wojennej mogą uzyskać odpowiednie dyplomy oficerów polskiej marynarki handlowej, Dz.U. z 1930 r., nr 17, poz. 131). Powyższe rozwiązanie znalazło swoje umocowanie również w § 22–24 rozporządzenia z 1931 r. (Dz.U. z 1932 r., nr 4, poz. 24). Jednak zmieniające je rozporządzenie z dnia 20 lutego 1935 r. (Dz.U. z 1935 r., nr 15, poz. 84) zastrzyło przepisy w ten sposób, że uznanie dyplomu zależało od swobodnej oceny komisji kwalifikacyjnej, która mogła wydać polski dyplom z ograniczeniem uprawnień lub zastrzeżeniem dodatkowych egzaminów bądź też z zastrzeżeniem zwiększonego cenzusu praktyki morskiej przed uzyskaniem wyższych dyplomów polskich. Co więcej, oficerowie polskiej marynarki handlowej, którzy uzyskali dyplomy przed wejściem ustawy z 6 lipca 1923 r., nie mogli być awansowani, jeżeli uzyskali dyplomy bez zachowania warunków przewidzianych we wskazanej ustawie bądź w rozporządzeniu z 20 lutego 1935 r. i nie wypełnili tychże warunków po uzyskaniu dyplomu (§ 1 pkt 5–8).

²⁰ W myśl art. 2 ustawy z 6 lipca 1923 r. za żeglugę przybrzeżną uważano żeglugę morską w odległości do 50 mil morskich od morskiej linii Rzeczypospolitej Polskiej i żeglugę odbywającą się w wodach portowych. Przez żeglugę małą rozumiano żeglugę po Bałtyku z jego zatokami i żeglugę przez Kanał Kiloński aż do ujścia rzeki Wezery. Żeglugą wielką była żegluga, która przekraczała granice żeglugi małej. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 lutego 1928 r. w art. 1 zmieniło zasięg żeglugi małej – odtąd należało przez nią rozumieć żeglugę na morzu Bałtyckim i Północnym w granicach od 60 stopni szerokości geograficznej do linii Dover–Calais. Natomiast rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. w § 4 przesunęło granicę obszaru żeglugi małej do 61 stopni szerokości geograficznej.

i przybrzeżnej. Kapitan małej żeglugi dowodził statkami handlowymi w żegludze małej lub mógł być pomocnikiem kapitana na statkach w pozostałych żeglugach, jednak bez możliwości zajmowania stanowiska starszego pomocnika kapitana w żegludze wielkiej. Porucznik wielkiej żeglugi był uprawniony do dowodzenia statkami handlowymi do 1000 rejestrowych ton²¹ w żegludze małej, z wyłączeniem statków osobowych. Ponadto mógł zajmować stanowisko pomocnika kapitana na wszystkich statkach handlowych w każdej żegludze, jednakże nie mógł wpłynąć w rejs jako starszy pomocnik kapitana w żegludze wielkiej. Porucznik małej żeglugi mógł zajmować stanowisko młodszego pomocnika kapitana na wszelkich statkach handlowych w każdej ze wskazanych wyżej żeglug. Kapitan przybrzeżnej żeglugi jako najniższy w hierarchii dowodził statkami handlowymi o pojemności do 200 rejestrowych ton w żegludze przybrzeżnej, z wyłączeniem statków osobowych. Mógł też zajmować stanowisko młodszego pomocnika kapitana w żegludze małej na statkach handlowych towarowych (art. 4). Otrzymanie dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej wymagało złożenia egzaminu teoretycznego i praktycznego zgodnie z wytycznymi Ministra Przemysłu i Handlu – mowa tutaj o egzaminach, do których przystępowali uczniowie Szkoły Morskiej przed uzyskaniem dyplomu: legitymowanie się dyplomem SM zwalniało z tego obowiązku. Drugim warunkiem otrzymania tegoż dyplomu była 4-letnia praktyka w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich. Porucznikiem żeglugi małej mógł zostać absolwent Wydziału Nawigacyjnego polskiej szkoły morskiej, bądź osoba, która zdała egzamin teoretyczny i praktyczny ustalony przez Ministra Przemysłu i Handlu²². W obu przypadkach wymagano legitymowania się 2-letnią praktyką morską w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich, w tym co najmniej 6-miesięcznym doświadczeniem na statkach żaglowych. Awans na porucznika żeglugi wielkiej odbywał się po wykazaniu dyplomu porucznika żeglugi małej oraz odbyciu dalszej 2-letniej praktyki morskiej, przy czym 12 miesięcy należało wypływać w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej lub małej. Stopień kapitana żeglugi małej otrzymywała osoba po przedstawieniu dyplomu porucznika żeglugi wielkiej oraz potwierdzeniu następnych 12 miesięcy praktyki w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej lub małej. Otrzymanie stopnia kapitana żeglugi wielkiej wymagało przedstawienia dyplomu kapitana żeglugi małej oraz posiadania

²¹ W art. 1 pkt III rozporządzenia z 24 lutego 1928 r. dookreślono, że mowa o 1000 rejestrowych ton brutto.

²² W art. 1 pkt VIII rozporządzenia z 24 lutego 1928 r. dookreślono, iż osoby podchodzące do egzaminów teoretycznych i praktycznych uprzednio muszą uzyskać świadectwo maturalne szkoły średniej.

dotatkowej 12-miesięcznej praktyki morskiej w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej²³.

Art. 1 pkt II Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 lutego 1928 r. o zmianie i uzupełnieniu ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej²⁴ zniósł stopień kapitana żeglugi przybrzeżnej, a w to miejsce wprowadził stopnie szypra I klasy oraz szypra II klasy. Szyper I klasy miał prawo dowodzić wszystkimi statkami handlowymi w żegludze przybrzeżnej oraz statkami rybackimi i holownikami w żegludze małej, a także zajmować stanowisko młodszego pomocnika kapitana na handlowych statkach transportowych w każdej żegludze. Natomiast szyper II klasy mógł dowodzić statkami handlowymi o pojemności do 200 rejestrowych ton brutto w żegludze przybrzeżnej z wyłączeniem statków pasażerskich. Mógł również dowodzić lichtierami (lichtugami) morskimi w każdej żegludze oraz zajmować stanowisko pomocnika szypra I klasy na statkach rybackich i holownikach. Dyplom szypra II klasy²⁵ otrzymywała osoba, która złożyła wspomniany wcześniej egzamin teoretyczny i praktyczny oraz posiadała 4-letnią praktykę morską w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich. Z kolei dyplom szypra I klasy uzyskiwał kandydat w oparciu o pozytywny wynik wspomnianych egzaminów, a także 6-letnią praktykę morską w charakterze marynarza lub szypra II klasy.

Kolejne zmiany w stopniach oficerskich służby nawigacyjnej wprowadziło Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej²⁶. Zgodnie z § 1 rozporządzenia oficerami na polskich statkach handlowych byli kierownicy statków (kapitanowie) oraz funkcjonariusze pomagający im w kierowaniu statkiem w zakresie nawigacyjnym, mechanicznym lub specjalnym, tj. lekarze, duchowni oraz inne osoby znajdujące się na statku celem pomocy kierownikowi statku. Dotychczasowe stopnie oficerskie zostały utrzymane, nieco zmieniono tylko nazewnictwo: przedstawiono określenia „wielkiej” i „małej” za wyraz „żeglugi”. Ponadto częściowo zmieniono zakres uprawnień

²³ Zob. art. 8–12 ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. Przy obliczaniu cenzusu praktyki morskiej dla otrzymania dyplomu kapitana i porucznika wielkiej żeglugi, kapitana i porucznika małej żeglugi można było uwzględnić wyłącznie 12 miesięcy praktyki w żegludze przybrzeżnej (art. 19).

²⁴ Dz.U. z 1928 r., nr 22, poz. 200.

²⁵ Dyplom szypra II klasy otrzymywali podoficerowie zawodowi marynarki wojennej specjalności pokładowej, o ile wykazali 60-miesięczną praktykę pływania kampanii czynnej, w tym nie mniej niż 18 miesięcy dowodzenia statkami pomocniczymi albo 36 miesięcy pełnienia obowiązków bosmana okrętowego (art. 1 pkt XII rozporządzenia z 24 lutego 1928 r.).

²⁶ Dz.U. z 1932 r., nr 4, poz. 24. Rozporządzenie uchyliło dotychczasowe regulacje prawne dotyczące stanowisk oficerskich i cenzusów praktyki morskiej.

szypra II klasy: umożliwiono mu kierowanie statkami rybackimi do 35 rejestrowych ton brutto w żegludze małej oraz zajmowanie stanowiska pomocnika szypra I klasy. Zaznaczono jednocześnie, iż do prowadzenia statków rybackich mierzących do 8 metrów długości nie jest wymagane posiadanie dyplomu (§ 6). W rozporządzeniu rozszerzono również podstawy ubiegania się o otrzymanie dyplomu kapitana żeglugi wielkiej: dodano możliwość odbycia 24-miesięcznej praktyki morskiej w charakterze kierownika statku w żegludze małej, o ile kandydat przed otrzymaniem dyplomu kapitana żeglugi małej odbył 12-miesięczną praktykę na stanowisku pomocnika kierownika statku w żegludze wielkiej (§ 10 pkt b). Podobną zmianę cenzusu praktyki morskiej rozporządzenie wprowadziło dla kandydatów na szypra I klasy, umożliwiło bowiem odbycie praktyki przez 48 miesięcy na pokładowych statkach rybackich. Zgodnie z § 25 służba nawigacyjna na statkach szkolnych w czasie pływania była liczona podwójnie. Regulacja ta nie dotyczyła uczniów. Rozporządzenie wskazywało także, iż służbę pilotową zaliczało się tylko jeden raz przy ubieganiu się o wyższy stopień oficerski, przy czym dwa miesiące służby pilotowej odpowiadały jednemu miesiącowi służby morskiej w żegludze małej. Komisja kwalifikacyjna mogła według własnego uznania zwolnić w całości lub w części od egzaminu na szyprów i maszynistów osoby posiadające należyte poświadczoną długoletnią praktykę (§ 27).

Ostatnie w dwudziestoleciu międzywojennym zmiany w zakresie kształtowania stopni oficerskich służby nawigacyjnej wprowadziło Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20 lutego 1935 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o zmianie niektórych postanowień rozporządzenia z dnia 30 listopada 1931 r. o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej²⁷. Na mocy § 1 tego rozporządzenia uprawniono kapitana żeglugi wielkiej do kierowania statkami pasażerskimi. Ponadto w przypadku kapitana żeglugi małej ubiegającego się o awans wskazano, iż jeśli praktykę odbył częściowo w żegludze wielkiej, a częściowo w żegludze małej, jeden miesiąc w żegludze wielkiej odpowiada 3 miesiącom żeglugi małej. Jednakże kandydat, który nie wykazał przynajmniej 9-miesięcznej praktyki w żegludze wielkiej, musiał złożyć egzamin uzupełniający według programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu (§ 1 pkt 2).

4

Art. 5 ustawy z 6 lipca 1923 r. ustanawiał następujące stopnie oficerów mechaników marynarki handlowej: mechanik I klasy, mechanik II klasy oraz mechanik

²⁷ Dz.U. z 1935 r., nr 15, poz. 84.

III klasy. Mechanik I klasy miał uprawnienia do kierowania maszynami statków handlowych wszystkich kategorii określonych w art. 6 tejże ustawy²⁸. Mechanik II klasy kierował maszynami statków II i III kategorii, poza statkami osobowymi II kategorii w żegludze wielkiej i małej. Ponadto mógł być młodszym mechanikiem na wszystkich statkach handlowych i osobowych I kategorii. Mechanika III klasy uprawniono do kierowania maszynami statków handlowych III kategorii. Mógł on również zajmować stanowisko II mechanika na statkach handlowych II kategorii. Co istotne, w obu przypadkach uprawnienia nie dotyczyły statków pasażerskich. Wreszcie tenże oficer mógł wypłynąć w rejs jako III mechanik na wszystkich statkach handlowych. Dla otrzymania dyplomu mechanika III klasy należało ukończyć Wydział Mechaniczny polskiej szkoły marynarki handlowej bądź złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny według ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu programu²⁹. Należało także posiadać 30-miesięczną praktykę, w którą wliczała się co najmniej 12-miesięczna praktyka nabyta w warsztatach budowy lub naprawy maszyn i co najmniej 12-miesięczna praktyka morska w składzie załogi maszynowej. Dwa miesiące żeglugi rzecznej były równoznaczne z wypływaniem jednego miesiąca w żegludze morskiej. Dyplom mechanika II klasy otrzymywał mechanik III klasy na podstawie uzyskanego wcześniej dyplomu oraz po wykazaniu dalszej 2-letniej praktyki morskiej, przy czym nie mniej niż 12 miesięcy należało wypływać w charakterze mechanika wachtowego na statkach I lub II kategorii. Uprawnienia mechanika I klasy nabywał mechanik II klasy legitymujący się praktyką morską w wymiarze 24 miesięcy wypływanych w charakterze mechanika wachtowego po otrzymaniu poprzedniego dyplomu, w tym co najmniej 12 miesięcy na statkach I kategorii (art. 14–16).

Zgodnie z art. 1 pkt IV–V oraz X rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 lutego 1928 r. stopnie oficerów mechaników marynarki handlowej zostały rozszerzone o maszynistę okrętowego I klasy oraz maszynistę okrętowego II klasy³⁰. Maszynista okrętowy I klasy został uprawniony do kierowania maszynami

²⁸ Do I kategorii należały statki z maszynami parowymi o mocy powyżej 1000 indykowanych koni parowych (dalej: IHP) i z silnikami spalinowymi o mocy ponad 500 efektywnych koni (dalej: EHP). Do II kategorii zakwalifikowano te z maszynami parowymi między 1000 a 200 IHP i z silnikami spalinowymi pomiędzy 500 a 100 EHP. W III kategorii mieściły się statki o mocy mniejszej niż wyżej wskazana.

²⁹ Art. 1 pkt XI rozporządzenia z 24 lutego 1928 r. dodał wymóg uzyskania świadectwa maturalnego szkoły średniej przed złożeniem egzaminu teoretycznego i praktycznego.

³⁰ Dyplom maszynisty I lub II klasy mogli uzyskać podoficerowie zawodowi marynarki wojennej specjalności maszynowej, o ile posiadali zaświadczenie właściwych władz wojskowych, że są wykwalifikowani pod każdym względem do samodzielnego kierowania maszynami oraz wypływali w kampanii czynnej w pierwszym przypadku co najmniej 60 miesięcy, w tym 18 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnich kierowników maszyn okrętowych o mocy

parowymi statków rybackich i holowników do 700 IHP oraz silnikami spalinowymi do 350 EHP, a także maszynami wszystkich statków handlowych III kategorii. Co istotne, maszynista okrętowy I klasy mógł zajmować stanowisko III mechanika na wszystkich statkach handlowych. Maszynista okrętowy II klasy kierował maszynami statków rybackich i holowników do 200 IHP oraz silnikami spalinowymi do 100 EHP, a także mógł wypłynąć w rejs jako pomocnik maszynisty okrętowego I klasy. Dyplom maszynisty okrętowego II klasy otrzymywała osoba, która złożyła wspomniane wcześniej egzaminy oraz odbyła 60-miesięczną praktykę morską, w tym 24 miesiące wypływała w charakterze obsługującego maszyny na statkach morskich. Z kolei dyplom maszynisty okrętowego I klasy uzyskiwał marynarz, który oprócz zdania egzaminów, o których wyżej mowa, posiadał 6-letnią praktykę morską, w którą wliczało się co najmniej 24 miesiące pracy w charakterze obsługującego maszyny lub silniki na statkach morskich, w tym 12 miesięcy na stanowisku pomocnika maszynisty.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 30 listopada 1931 r. dodało do hierarchii oficerów służby mechanicznej stopień maszynisty okrętowego III klasy (§ 3 ust. II pkt f) oraz zmieniło regulacje w zakresie określania kategorii statków³¹. W związku z powyższym na nowo określono zakres uprawnień maszynistów okrętowych. Maszynista okrętowy I klasy posiadał uprawnienia do kierowania maszynami statków rybackich i holowników do 700 IKM lub silnikami spalinowymi do 450 WKM oraz maszynami wszystkich statków handlowych III kategorii. Mógł ponadto wypłynąć w rejs jako pomocnik kierownika maszyny na wszystkich statkach handlowych poza pasażerskimi. Maszynista okrętowy II klasy kierował maszynami statków rybackich i holowników o mocy do 200 IKM lub silnikami spalinowymi do 100 WKM, a także zajmować stanowisko pomocnika maszynisty okrętowego I klasy. Maszynista okrętowy III klasy mógł kierować statkami spalinowymi o mocy poniżej 100 WKM (§ 14). Otrzymanie dyplomu maszynisty okrętowego III klasy było związane ze złożeniem egzaminu praktycznego według programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu oraz

powyżej 1000 IHP, zaś w drugim przypadku 40 miesięcy, w co wliczało się co najmniej 10 miesięcy pełnienia obowiązków samodzielnego kierownika maszyn okrętowych o mocy powyżej 1000 IHP.

³¹ Do I kategorii należały statki z maszynami parowymi o mocy ponad 1200 indykowanych koni mechanicznych (dalej: IKM) lub z silnikami spalinowymi o mocy ponad 750 wałowych koni mechanicznych (dalej: WKM). Do II kategorii zaliczono statki z maszynami parowymi o mocy pomiędzy 400 IKM a 1200 IKM lub z silnikami spalinowymi o mocy nie mniejszej niż 250 WKM. Statki należące do III kategorii charakteryzowały się mocą mniejszą niż statki II kategorii (§ 4).

z odbyciem 40-miesięcznej praktyki maszynowej, w tym przynajmniej 24-miesięcznej praktyki przy obsłudze maszyn na statkach morskich (§ 18).

Rozporządzenie z dnia 20 lutego 1935 r. zmieniałoby podstawy ubiegania się o dyplom mechanika okrętowego III klasy w zakresie cenzusu praktyki. Kandydat na podstawie nowych regulacji prawnych musiał wykazać się 30-miesięczną praktyką w warsztatach budowy lub naprawy maszyn okrętowych i na statkach przy obsłudze maszyn, przy czym co najmniej 6 miesięcy praktyki należało odbyć w warsztacie budowy albo naprawy maszyn oraz nie mniej niż 12 miesięcy wypracować przy obsłudze maszyn na statkach. Praktykę na statkach rzecznych zaliczano w wymiarze nie większym niż 12 miesięcy, co więcej 2 miesiące takiej praktyki odpowiadały jednemu miesiącowi praktyki na statku morskim. Zmiany wynikające z rozporządzenia objęły również kandydatów ubiegających się o stopień mechanika okrętowego I klasy. Od 1935 r. dyplom można było uzyskać na podstawie 24-miesięcznej praktyki odbytej w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn okrętowych w charakterze pomocnika kierownika maszyn na statkach I bądź II kategorii po uprzednim otrzymaniu dyplomu mechanika II klasy. W tym przypadku co najmniej 12 miesięcy praktyki winno odbyć się na statkach I kategorii. Uznawano również 36 miesięcy praktyki odbytej na statkach II kategorii. Jeśli praktyka odbywała się na statkach I i II kategorii, każde dwa miesiące praktyki na statkach II kategorii zaliczano jako jeden miesiąc praktyki na statkach I kategorii (§ 1 pkt 4).

Dyplomy oficerów nawigacyjnych i oficerów mechaników marynarki handlowej wydawało Ministerstwo Przemysłu i Handlu na mocy orzeczenia Komisji Kwalifikacyjnej powołanej przez Ministra Przemysłu i Handlu³². Od roku 1932 dyplomy oficerów marynarki handlowej wydawał Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na mocy orzeczenia wspomnianej Komisji powołanej przez Ministra Przemysłu i Handlu. Jednakże dyplom kapitana żeglugi wielkiej i mechanika okrętowego I klasy wydawał Minister Przemysłu i Handlu na podstawie orzeczenia Komisji Kwalifikacyjnej przedstawionego przez Dyrektora Urzędu Morskiego³³.

³² W skład komisji wchodził dwaj członkowie mianowani przez Ministra Przemysłu i Handlu oraz jeden przedstawiciel polskiej marynarki wojennej mianowany przez Ministra Spraw Wojskowych. Minister Przemysłu i Handlu dla potrzeb sprawdzania cenzusu nawigatorów i mechaników okrętowych powoływał dodatkowo dwóch kapitanów żeglugi wielkiej lub dwóch mechaników I klasy (art. 18). Rozporządzenie z 24 lutego 1928 r. w art. 1 pkt XIII zmieniło skład komisji w taki sposób, że dla sprawdzenia cenzusu praktyki morskiej wystarczyło powołać jednego kapitana wielkiej żeglugi lub mechanika I klasy, względnie inżynierów morskich powołanych przez Ministra Przemysłu i Handlu. Przepisy te nie uległy zmianie do końca dwudziestolecia międzywojennego.

³³ § 28 rozporządzenia z 30 listopada 1931 r.

5

Przedstawione przepisy dotyczące stanowisk oficerskich w polskiej marynarce handlowej obowiązywały aż do 1949 r. – dopiero bowiem rozporządzeniem Ministra Żeglugi z 9 marca 1949 r. w sprawie kwalifikacji kapitanów i oficerów, na polskich morskich statkach handlowych³⁴ wprowadzono nowe regulacje prawne w tym zakresie. Brak morskich tradycji, a w związku z tym – wiedzy i doświadczeń sprawił, iż polskie prawo morskie ewoluowało powoli, korzystając na przestrzeni lat z wiedzy i doświadczeń innych państw. Zmiany w przepisach prawnych dotyczących kwalifikacji i stanowisk oficerskich na statkach morskich z okresu międzywojennego nie są znaczące. Uwzględniono w nich przede wszystkim nowe stanowiska oficerskie służby nawigacyjnej i mechanicznej. Ponadto uwspółcześniono język, dostosowując go do zmieniających się realiów gospodarki morskiej, która w okresie międzywojennym, dzięki wsparciu ze strony państwa polskiego, szybko się rozwijała.

Wskazać również należy, iż stworzenie możliwości przenikania oficerów marynarki wojennej do służby we flocie handlowej – a wcześniej wychowanie w Szkole Morskiej w duchu reżimu wojskowego – przyniosło znaczące profity podczas bitew morskich w czasie II wojny światowej.

Bibliografia

Literatura

- Alm., *Państwowa szkoła Morska*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1930, R. VII, nr 2–3, s. 20–23.
- A.M., *Pięćdziesiąt lat Szkoły Morskiej w Tczewie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1925, R. II, nr 12, s. 10.
- Boreyko J., *Szkolenie oficerów w marynarce niemieckiej*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1927, R. IV, nr 5, s. 12–13.
- Duda D., *Antoni Walerian Garnuszewski – dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie w latach 1920–1929*, Gdynia 2014.
- Informacje o Szkole Morskiej w Tczewie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1927, R. IV, nr 6, s. 19–20.
- Kosko S., *O Szkole Morskiej w Tczewie i o pesymistach*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1927, R. IV, nr 10, s. 18–19.
- Otremba E., Wróblewska E., *Szkoła Morska w Tczewie 1920–1930. Kolebka kadr Polskiej Marynarki Handlowej*, Gdańsk 2015.
- Perepeczek A., *Szkoła Morska w Tczewie i Gdyni (kronika lat 1920–1969)*, Gdynia 1992.

³⁴ Dz.U. z 1949 r., nr 21, poz. 140.

- Pietraszek R., Pospieszynski R., *Morskie sprawy Polaków*, Gdynia 2010.
- Sawicki J.K., *Kształcenie kadr w polskich szkołach morskich w latach 1920–2000*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 1: *Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci szkół morskich 1922–1999*, red. J. K. Sawicki, wyd. 2, Gdynia 2000.
- Sawicki J.K., *O dokumentacji kadr oficerskich Polskiej Marynarki Wojennej (1918–1947)*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, red. J.K. Sawicki, t. 3, Gdynia 1996.
- Sawicki J.K., *O promocję badań nad dziejami Polskiej Marynarki Handlowej*, [w:] *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. 1: *Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci Szkół Morskich 1922–1992*, red. J.K. Sawicki, Gdynia 1994.
- Szkoła Morska w Tczewie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1925, R. II, nr 4, s. 10.
- Tracy A.F.G., *Szkolnictwo morskie we Włoszech i Anglii*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1926, R. III, nr 7, s. 4–5.
- Warunki przyjęcia do Państwowej Szkoły Morskiej w R. 1930*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej” 1930, R. VII, nr 5, s. 11–12.

Akty prawne

- Protokół złożenia ratyfikacji traktatu pokoju podpisanego w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 r., Dz.U. z 1920 r., nr 25, poz. 200
- Ustawa z dnia 31 lipca 1919 r. o ratyfikacji traktatu pokoju, Dz.U. z 1920 r., nr 35, poz. 199.
- Ustawa z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej, Dz.U. z 1923 r., nr 75, poz. 588.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw, związanych z marynarką handlową, Dz.U. z 1921 r., nr 103, poz. 742.
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 lutego 1928 r. o zmianie i uzupełnieniu ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej, Dz.U. z 1928 r., nr 22, poz. 200.
- Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 16 grudnia 1929 r. o ustaleniu cenzusu, na którego podstawie oficerowie polskiej marynarki wojennej mogą uzyskać odpowiednie dyplomy oficerów polskiej marynarki handlowej, Dz.U. z 1930 r., nr 17, poz. 131.
- Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej, Dz.U. z 1932 r., nr 4, poz. 24.
- Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20 lutego 1935 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o zmianie niektórych postanowień rozporządzenia z dnia 30 listopada 1931 r. o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej, Dz.U. z 1935 r., nr 15, poz. 84.

JUDYTA DWORAS-KULIK

DR, KATOLICKI UNIWERSYTET LUBELSKI JANA PAWŁA II

ORCID: 0000-0002-1990-5497

Podstawy prawne rozwoju kadr oficerskich w polskiej marynarce handlowej w latach 1920–1939

Polska po 123 latach niewoli nie posiadała tradycji morskich, dlatego też dwudziestolecie międzywojenne jest okresem kształtowania się przepisów szeroko rozumianego prawa morskiego. Celem niniejszego artykułu jest przybliżenie regulacji prawnych obowiązujących w międzywojennej Polsce w zakresie podstaw rozwoju morskich kadr oficerskich. Autorka przedstawia etap szkolny kształcenia przyszłych kadr morskich, a następnie drogę awansu, która uzależniona była od cenzusu praktyk morskich. Zastosowano metodę historycznoprawną dla opisanie regulacji prawnych obowiązujących w Rzeczypospolitej oraz metodę prawnoporównawczą dla wskazania zmian w przepisach dotyczących stopni oficerskich na morskich statkach handlowych.

Słowa kluczowe: mechanik okrętowy, nawigator, rekrutacja i szkolenie kadr morskich, oficerowie floty handlowej, Szkoła Morska w Tczewie, Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, II Rzeczpospolita

JUDYTA DWORAS-KULIK

ASSISTANT PROFESSOR, THE JOHN PAUL II CATHOLIC UNIVERSITY OF LUBLIN

ORCID: 0000-0002-1990-5497

The legal basis for the development of officer corps of the polish merchant navy in 1920–1939

After 123 years of captivity, Poland did not have maritime traditions, which is why the interwar period was a period of development of a broadly understood maritime law. The purpose of this article is to present legal regulations regarding the creation of officers' degrees in the Polish merchant navy from the interwar period. The author presents the school stage of education of future maritime cadres, and then the path of promotion, which was dependent on the census of maritime practices. The historical and legal method was used to describe the legal provisions in force in the Republic of Poland and the legal and comparative method of indicating changes in the regulations regarding officers' degrees on sea-going merchant vessels.

Key words: marine engineer, navigator, recruitment and training of seafarers, merchant fleet officers, Maritime School in Tczew, Gdynia Maritime University, Second Polish Republic

