

Jerzy Romanowicz

Problemy elektrotechniczne polskiej floty wojennej w świetle raportu z 1923 roku

Słupskie Studia Historyczne 12, 217-226

2006

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JERZY ROMANOWICZ

PAP SŁUPSK

PROBLEMY ELEKTROTECHNICZNE POLSKIEJ FLOTY WOJENNEJ W ŚWIETLE RAPORTU Z 1923 ROKU

W zasobach Centralnego Archiwum Wojskowego znajdują się pod sygnaturą AP 8382 akta personalne por. mar. inż. Adriana Migurskiego, które zawierają m.in. interesujący raport sporządzony przez niego, ukazujący stan elektrotechniki floty morskiej i flotylli rzecznych w okresie kwiecień-sierpień 1923 roku. W tym czasie Marynarka Wojenna była w stanie pokojowej organizacji. Autor raportu otrzymał 12 kwietnia przydział do sztabu Dowództwa Floty i został zaokrętowany na jednym z torpedowców dywizjonu¹ jako instruktor elektrotechniczny. Z dniem 16 sierpnia został przeniesiony do Kierownictwa Marynarki Wojennej (KMW) na stanowisko referenta elektrotechnicznego. W tym czasie powstał wspomniany raport, który najpierw trafił do szefa Służby Technicznej KMW gen. bryg. inż. Tadeusza Bobrowskiego, a następnie 29 sierpnia 1923 roku został przekazany szefowi KMW wiceadm. Kazimierzowi Porębskiemu.

Dla pełniejszego przedstawienia problemu warto przytoczyć adnotację szefa KMW, zawierającą się w czterech punktach, skierowaną do szefa Służby Technicznej KMW.

1. Doceniam pracę wykonaną przez por. inż. Migurskiego i trudne warunki, w jakich ona przeczekala, wyrażam Jemu uznanie i wzywam do wytrwałości przy zakończeniu całokształtu zadania doprowadzenia stanu elektrotechniki Floty i Flotyll do należytego porządku. Drobne tarcia i przeszkody zawsze i wszędzie istnieją i na nie trzeba filozoficznie zapatrywać się. Oprócz konkretnego wypadku nieodpowiedniego zarządzenia K[omendan]ta „Mewy” innych faktów imiennych nie podaje porucznik Migurski, a to szkoda, bo nie ze skargą, lecz służbowym obo-

¹ Dywizjon Torpedowców tworzyły: OORP „Mazur” (eks-„V105”), „Kaszub” (eks-„V108”) – zatonął w Gdańsku 20 VII 1925 r. wskutek wybuchu kotła, „Krakowiak” (eks-„A64”), „Podhalanin” – pierwotnie „Góral” (eks-„A80”), „Kujawiak” (eks-„A68”) i „Ślązak” (eks-„A59”). Tych 6 zużytych wojną torpedowców poniemieckich przyznano Polsce decyzją Rady Ambasadorów z 9 XII 1919 r. Okrety te nie przedstawiały zbyt dużej wartości bojowej, ale przez następnych bez mała dziesięć lat stanowiły trzon floty wojennej w Polsce.

wiązkiem zameldować o przeszkodach, czynionych w sprawach ich. Utrzymanie urządzeń elektrotechnicznych w stanie porządku oczywiście wymaga dozoru i trocki personelu specjalnego w składzie podanym, co [Wydział] Org[anizacyjno-] Mob[ilizacyjny] ma polecone, lecz zanim etatowo uda się przeprowadzić, potwierdzam zarządzenie, by D[owódz]two Floty, Flotyll wyznaczyły po jednym oficerze referencie elektrotechnicznym sztabu, który by wykonywał wszystkie czynności analogicznie, jak to jest obecnie z radiotelegraficzną służbą.

2. Zameldować o załatwieniu kwestii czysto technicznych poruszanych w meldunku odnośnie do daty 16[powinno być 15]X 1923 r.
3. Przekazać [Wydziałowi] Org[anizacyjno-] Mob[ilizacyjnemu] do opracowania etat służby elektrotechnicznej na Flocie, Flotyllach i portach oraz procent uczniów od kontyngensu rocznego do szkoły na kursie starszym i młodszym.
4. Roboty nieskończone w tym roku zakończyć w kampanii 1924 r., od wczesnej wiosny.

Dokument opublikowano poniżej bez żadnych skrótów, z zachowaniem oryginalnego stylu i pisowni. Dokonano jedynie niezbędnych poprawek językowych, skróty rozwinięto w nawiasach kwadratowych, a sprawy nieściśle zostały opatrzone dodatkowym komentarzem w przypisach. Uwagi poczynione przez szefa KMW wiceadm. K. Porębskiego na lewym marginesie zostały natomiast włączone do tekstu i umieszczone również w nawiasach kwadratowych pod fragmentem, którego dotyczyą.

Adrian Waclaw Migurski urodził się 26 listopada 1896 roku w Konstantynopolu (Stambuł), był synem Karola i Wandy z Konarzewskich. Uczęszczał do Liceum Hoche w Wersalu, gdzie zdał maturę. Dnia 12 lipca 1915 roku ukończył Instytut Elektrotechniczny im. Bregmeta w Paryżu, uzyskując dyplom inżyniera. Od 20 sierpnia do 15 grudnia następnego roku był zatrudniony jako inżynier pomocnik w Zarządzie Warsztatów Marynarki (oddział elektryczny) przy Kanale Sueskim. Następnie pracował jako szef sekcji elektrotechnicznej Towarzystwa Kairskiego Kolei Elektrycznej w Heliopolis. Wyjechał do Polski, gdzie został nauczycielem języka francuskiego w Korpusie Kadetów w Modlinie (20 VIII-31 XII 1919 r.). Od 1 stycznia do 31 marca 1920 roku pełnił funkcję dyrektora Cegielni Mechanicznej i Elektrowni w Falenicy, a od 1 kwietnia pracował jako inżynier zarządzający galwanizmem i motorami elektrycznymi w fabryce „Joseph Fraget” w Warszawie (ul. Elektoralna). W dniu 5 lipca 1920 roku wstąpił ochotniczo do Wojska Polskiego i w Batalionie Zapasowym Saperów (Marymont) jako szeregowiec, w połowie lipca został przydzielony do Batalionu Maszynowego Saperów. W tym czasie uczestniczył w fortyfikowaniu Warszawy, Okuniewa, Wiązownej i Otwocka. Od 15 stycznia 1921 roku w Sekcji Technicznej Departamentu dla Spraw Morskich (DSM) odpowiadał za system instalacji elektrycznych w Modlinie i w porcie wojennym w Gdyni. Przeszedł 6-tygodniowy kurs Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie. Dnia 10 marca został mianowany podchorążym. Od 1 czerwca był urzędnikiem² w Sekcji Technicznej

² Urzędnik wojskowy X rangi.

DSM. Kierownik Wydziału Mechanicznego Sekcji Technicznej DSM, kmr inż. Bernard Müller, w opinii służbowej napisał o inż. A. Migurskim: „bardzo dobry fachowiec, pilny, dokładny, obowiązkowy i energiczny”. Powszechną opinię potwierdził szef Sekcji Technicznej DSM gen. bryg. inż. Tadeusz Bobrowski.

Adrian Migurski od stycznia 1922 roku był urzędnikiem na etacie kapitana w Rezerwie Elektrycznym Służby Technicznej KMW, a rok później został wyznaczony na kierownika kursów specjalistów elektrotechniki w Modlinie³. W dniu 8 lutego 1924 roku por. mar. inż. Migurski zwrócił się do szefa KMW o zezwolenie na wyjazd za granicę, uzasadniając prośbę chorobą ojca. W związku z tym udzielono mu urlopu zagranicznego od 6 do 31 marca, a z dniem 30 kwietnia 1924 roku został przeniesiony do rezerwy. Wyjechał do Egiptu, gdzie zastąpił ojca na stanowisku dyrektora kolei. W 1935 roku powrócił do Polski. Początkowo pracował w Zakładach Rohn-Zieliński, następnie w 1938 roku założył własną firmę „Inżynieria Morska” w Warszawie, wykonującą maszyny sterowe, telegrafy maszynowe i windy kotwiczne. Firma ta dla Marynarki Wojennej produkowała windy trałowe do trałowców oraz windy kotwiczne dla okrętów podwodnych budowanych w Holandii i planowanych kontrtorpedowców. Zmobilizowany we wrześniu 1939 roku do Floty Rzecznej MW, był komendantem kolumny samochodowej. Walczył pod Kockiem i dostał się do niewoli niemieckiej. Przebywał w Oflagu II B Arnswalde (Choszczno), skąd ze względu na gruźlicę został zwolniony w marcu 1940 roku. Przez kilka miesięcy mieszkał w Warszawie, potem w Międzyzlesiu, pracując w firmie „Szpotkański, Spółka Akcyjna”. Od 1 października 1941 roku pełnił służbę w konspiracyjnej organizacji Marynarki Wojennej o kryptonimie „Alfa”, przybierając pseudonim „Prus”.

W „Alfie” otrzymał przydział do grupy technicznej. Z dniem 7 grudnia 1942 roku został wyznaczony na stanowisko kierownika działu łączności oraz szefa łączności „Alfy”, z równoczesnym pełnieniem funkcji kierownika działu elektrycznego w grupie technicznej. Ponadto prowadził zajęcia na kursach (astronomia, nawigacja, broń i okręty podwodne, szyfry, regulamin służby okrętowej, hydrografia, historia wojen morskich). Część zajęć w ramach kursu podchorążych odbywała się w jego willi w Międzyzlesiu. Dnia 11 listopada 1943 roku Adrian Migurski został mianowany kapitanem marynarki w korpusie technicznym (Rozkaz nr 113 BP). W tym okresie miał problemy ze zdrowiem, co zostało odnotowane w dokumentach „Alfy”. Po wojnie został zastępcą dyrektora ds. administracyjno-handlowych Zjednoczenia Stoczni Polskich, a w latach 1948-1949 zastępcą dyrektora Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku. Był również pierwszym przewodniczącym Komisji Elektrotechniki Okrętowej Polskiego Komitetu Normalizacyjnego. Przez 6 miesięcy był więziony, organa bezpieczeństwa łączyły go z tzw. grupą gen. Stanisława Tatara. Zmarł 10 marca 1965 roku w Gdańsku, gdzie został pochowany na cmentarzu Srebrzysko. Dwukrotnie żonaty – z Iwoną Goniffes i Jadwigą⁴.

³ Wcześniej kursy te prowadzono w Szkole Specjalistów Morskich w Świeciu, ale ze względu na trudności w zdobyciu odpowiednich pomocy naukowych przeniesiono je do Modlina.

⁴ Centralne Archiwum Wojskowe, sygn. AP 8382; Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, Armia Krajowa, Komenda Główna, Pion Operacyjny, Wydziały Broni Głównych, Wydział Marynarki

Raport porucznika marynarki inżyniera Adriana Migurskiego z pobytu na okrętach Floty Morskiej w okresie 12 IV-15 VIII 1923 roku (odpis)

Zaokrętowany zostałem dnia 12 kwietnia r[oku] b[ieżącego] na ORP⁵ „Kujawiak”, na którym pozostawałem do dnia 16 lipca, kiedy mnie przeniesiono na ORP „Mazur”⁶. Jednocześnie ze mną zaokrętowani uczniowie kursu elektrycznego zostali przeze mnie w następujący sposób rozmieszczeni:

2 kanonierki ⁷	po 1	2
4 trawlerzy ⁸	po 1	4
4 torpedowce	po 2	8
ORP „Ślązak”	3	3
ORP „Myśliwy” ⁹	1	1
Razem		18

Wojennej „Alfa”, sygn. 73; J. Pertek, *Epitaphium navalis 1946-1986*, Poznań 1987, s. 22; *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, t. II, *Polska Marynarka Wojenna*, cz. 1, *Korpus oficerów 1918-1947*, red. J. K. Sawicki, Gdynia 1996, s. 499 (tu błędnie podano rok urodzenia: 1897); B. Chrzanoski, A. Gąsiorowski, *Wydział Marynarki Wojennej „Alfa” Komendy Głównej Armii Krajowej*, Toruń 2001, s. 252-253.

⁵ ORP – skrót oznaczający Okręt Rzeczypospolitej Polskiej; OORP – Okręty Rzeczypospolitej Polskiej.

⁶ „Mazur” i „Kaszub” od 15 IV 1923 r. tworzyły „szkolną grupę okrętów”, która została wydzielona z Dywizjonu Torpedowców. Podlegała ona dowódcy Floty, zaś programowo komendantowi Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu kmdr. ppor. Adamowi Mohuczemu. Zob. S. M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, t. I, Albany 1983, s. 47.

⁷ Były to: ORP „Komendant Piłsudski” (eks-„Turunmaa”), który wszedł do służby w polskiej MW w grudniu 1920 r., i ORP „Generał Haller” (eks-„Karjala”), wcielony w skład jednostek floty w kwietniu 1921 r. Jednostki te (każda po 342 t wyporności) zostały wybudowane przez stocznię fińską na zamówienie floty carskiej i w wyniku Rewolucji Październikowej nie odebrane. Załoga: 2-3 oficerów i około 56 podoficerów i marynarzy. Oba okręty zostały uzbrojone w 1922 r. w 6 armat 47 mm każdy. Łącznie z zakupionymi ponemieckimi trałowcami obie kanonierki utworzyły Dywizjon Ćwiczebny, którego zadaniem było szkolenie załóg dla następnych okrętów Rzeczypospolitej.

⁸ Były to ponemieckie trałowce (nazywano je wówczas trawlerami) typu „FM” (Flachgehende Minensuchboote – płytko zanurzające się poławiacze min), każdy o wyporności 203 ton, zakupione w 1920 r. za pośrednictwem firmy duńskiej. W polskiej MW otrzymały nazwy OORP „Jaskółka” („FM27”), „Czajka” („FM2”), „Rybitwa” („FM31”) i „Mewa” („FM28”). Jednostki te wcielone zostały w skład floty z początkiem czerwca 1921 r. Marynarze powszechnie nazywali je „ptaszkami”.

⁹ ORP „Myśliwy” – ścigacz patrolowy z okresu I wojny światowej, wybudowany przez stocznnię „Electric Launch Co.” Bavonne w Stanach Zjednoczonych dla francuskiej marynarki wojennej. Po wojnie znalazł się w porcie gdańskim, gdzie został zakupiony dla polskiej MW. W maju 1921 r. ORP „Myśliwy” rozpoczął służbę jako motorówka pomocnicza Eskadry Ćwiczebnej Lotnictwa Morskiego. W 1922 r. stał się okrętem flagowym dowódcy Floty kmdr. Jerzego Świrskiego.

Zważywszy, że ORP „Ślązak” był w remoncie i że miał rozpocząć kampanię w czerwcu¹⁰, i że, z drugiej strony, instalacje elektryczne na tym okręcie pozostawiały najczęściej (z wyjątkiem „Podhalanina”) do życzenia, przydzieliłem mu trzech elektrotechników. Wiadomo było z góry, że w celu dostarczenia im odpowiedniej praktyki uczniowie mieli w ciągu lata przenosić się na inne okręty.

1. Stan instalacji w kwietniu 1923 r.

Stan instalacji w chwili mego przybycia był nader ujemny. Nie będę wchodził w szczegóły, które już były przedmiotem dwóch poprzednich raportów, nadmienię tylko, że np. na „Kaszubie” izolacja instalacji w pomieszczeniu oficerskim wynosiła 20 omów, a na „Krakowiaku” izolacja mostku i wskutek tego całej sieci ogni pożycyjnych i sygnalizacji nie osiągnęła 50 omów. Co zaś do innych transportowców, izolacja rozmaitych części wahała się pomiędzy 20 a 30 omów.

Co się tyczy „Ślązaka”, to przedstawiał on obraz zupełnego zniszczenia i ruiny. Tablica rozdzielcza mostku, jak też i wszystkie pudełka bezpieczników były wewnątrz kompletnie wysmarowane minią, tak że wszystkie bez wyjątku kontakty były izolowane przez warstwę minii grubą na 1/2, a miejscami w rogach nawet na 5 mm; żadnej armatury, żadnego dzwonka, jednym słowem jedynie sieć kabli tu i tam się zwieszających.

Na kanonierkach instalacja w względnie dobrym znajdowała się stanie, poza niektórymi drobnymi brakami; wszystkie lampy były typu „Edison”.

Co zaś do trawlerów, z których usunięte były dynamomaszyny, to w sieci dawały się zauważyć duże braki w izolacji; brakowało również niektórych armatur.

2. Wykonane roboty

Torpedowce – izolacja sprawdzona i kompletnie naprawiona. Praca trwała długo, ponieważ wadliwa izolacja nie była spowodowana wadami w kablach, lecz w końcach, które były źle zakończone, tak że każda lampa, każde gniazdo wtyczkowe miały straty na korpus; prawie wszystkie druty były źle spojone, co powodowało brak kontaktu; dławnice przepuszczały wodę lub wilgoć; trzeba było zabrać się do wszystkiego szczegółowo – od dziobu do rufy.

Co się tyczy sieci dzwonek (alarmowych i sygnałowych), to było z tym jeszcze gorzej, ponieważ sieć ta nie była używana, kable były przecięte, oderwane i wisiały; trzeba było czynić poszukiwania we wszystkich przedziałach, we wszystkich pudełkach, ponumerować, oczyścić, izolować każdy koniec, zanim można było nawet pomyśleć o założeniu choćby jednego dzwonka.

Trawlery – ta sama praca wykonana i na trawlerach, z wyjątkiem „Mewy”, gdzie na rozkaz komendanta elektrotechnik pełnił służbę palacza, pomimo wszelkich mo-

¹⁰ Na ORP „Ślązak” uroczystość podniesienia bandery odbyła się 10 VI 1923 r.

ich reklamacji i wbrew rozkazowi Kier[ownictwa] Mar[ynarki] Woj[ennej] Nr 46/23 § 3, który powiada: Wszyscy szeregowi, którzy ukończyli kurs podoficerski lub specjalistów, muszą być bezwzględnie zajęci w specjalności, którą posiadają lub na którą kandydują. Z powodu tego stanu rzeczy istniały na „Mewie” i istnieją jeszcze wielkie straty w kadłubie; w chwili zaokrętownia na ten okręt szkoły minerów było na nim tak mało miejsca, że komendant nie chciał nawet przyjąć na niego elektrotechnika, motywując swoją odmowę brakiem na okręcie dynamomaszyny. Jest to zapatrywanie błędne, zważywszy na wadliwy stan izolacji, którą można było (tak jak na innych trawlerach) naprawić. [Kara wyznaczona komendantowi była spóźniona i powodem nagany spóźnionej za nietakt i sprzeciw roboty nie wykonane. Postępowanie komendanta niczym usprawiedliwione i szkodliwe, sądzę, że dla przykładu powinien być usunięty].

Kanonierki – wszystkie oprawki „Edison” zostały zaraz na samym początku zamienione na oprawki „Swan” i kilka drobnych braków zostało usuniętych. Przewidziana była dla tych okrętów cała sieć dzwonek alarmowych i sygnalizacji maszynowej. Sieć ta nie istnieje, a zupełny brak kabli uniemożliwił wszelką w tym celu robotę. Kable zamówione we Francji w marcu r[oku] b[ieżącego], dzięki powolności biurokratycznej Ministerstwa Skarbu i misji zakupów w Paryżu, przybędą do Polski najwcześniej około października. [Miały przybyć w czerwcu lub lipcu].

Co się zaś tyczy sprawy prozektorów, które zostały zamówione przez nas w tym samym czasie, to i ona się przeciąga. Zamówienie nie mogło być przekazane firmie Sautter-Harle przez paryską misję zakupów, która wciąż oczekuje, żeby jej Ministerstwo Skarbu przysłało potrzebne na ten cel fundusze; przypuściwszy, że firma Sautter-Harle otrzyma zamówienie w październiku, to prozektory nie będą gotowe przed kwietniem przyszłego roku, a nadto nie mamy co do tego żadnej pewności. [Ciągłe się koresponduje w tej sprawie].

Na „Mazurze” udało się zmontować mały 60 cm prozektor, który do tego czasu nie chciał funkcjonować; obecnie dzięki załatwieniu i innym przygodnym sposobom prozektor ten funkcjonuje jako tako i w każdym razie jest on bardzo użyteczny przy wejściu do portu w Gdyni lub przy wyjściu z niego w nocy, lecz na morzu nie jest dość silny, jak to mieliśmy sposobność stwierdzić podczas naszego powrotu ze Szwecji.

Co się tyczy czterech prozektorów, które zostały przysłane flocie w czasie sprawy Kłajpedy¹¹, to nic nie są warte, tak pod względem konstrukcji, jak i z powodu niemożności rzucania promieni na odległość wynoszącą ponad 20 metrów. [Były ustawione na specjalne życzenie Dowódcy Floty].

Pomiędzy robotami wykonanymi na wszystkich OORP trzeba przytoczyć jeszcze: montaż lamp torowych i admirałskich, zastąpienie szkielec zbitych, montaż lamp szczytowych, kluczy do morsowania dostarczonych przez warsztaty w Modlinie, gruntowne oczyszczenie dynamomaszyn i motorów, zastąpienie szczotek i na koniec całe bieżące utrzymanie.

¹¹ Zob. A. Skrzypek, *Kłajpeda jako zagadnienie międzynarodowe (1918-1939)*, Dzieje Najnowsze 1971, nr 3, s. 55-65.

ORP „Ślązak” – „Ślązak” mógł zacząć kampanię dnia 10 czerwca dzięki pracy intensywnej i ciężkiej, sieć jest w doskonałym stanie, lecz brak armatur; wszystkie lampy są tymczasowe; co do dzwonek, z wyjątkiem dwóch małych dzwonek służbowych dla ordynansów, to wcale ich nie ma. Sieć dzwonek, jak na innych OORP, jest naprawiona, oczyszczona, ponumerowana i gotowa do użytku, skoro tylko będą dostarczone dzwonki z warsztatów w Modlinie, które wciąż jeszcze czekają z wykończeniem, żeby im nadesłano kontakty srebrne, zamówione w Polskiej Fabryce Telefonów jeszcze w lutym r.b. [Mają być gotowe 15 X].

W maszynach zamontowano 2 wentylatory, jeden wzięty z „Krakowiaka”, drugi z „Kujawiaka”. Wentylatory przeznaczone dla ORP „Ślązak” były zamówione w firmie Z.E.M. w końcu zeszłego roku i nie zostały jeszcze dostarczone.

ORP „Podhalanin”. Skoro zostało postanowione, że wykonany będzie remont „Podhalanina”, umieściłem na nim dwóch moich uczniów, którzy zaczęli naprawiać sieć, robota ta jest obecnie ukończona, kompletny spis materiału potrzebnego jest ustalony; pozostaje więc tylko wykonanie montażu.

Poza tym podoficerowie pełnili rozmaite funkcje, jako to podoficera inspekcyjnego, magazyniera prowiantowego; bosmanmat PRESZ był nawet profesorem gimnastyki; szeregowcy pełnili funkcje wachtowego, pomagali przy czyszczeniu ogólnym i przy ładowaniu węgla, jednym słowem przeszli oni przez całą procedurę robot okrętowych, co robi, że suma pracy przez nich wykonana jest stosunkowo bardzo wielka.

Co do mnie, to poza nieodłączną od pełnionych przeze mnie funkcji, musiałem na ORP „Kujawiak” zastępować starszego oficera w czasie jego choroby, jego urlopu i jego kilkakrotnych nieobecności; musiałem stać na wachcie, na mostku, podczas podróży do Libawy i do Rygi¹² pełnić funkcję oficera dyżurnego, prowadzić załogę do kościoła, na ćwiczenia i na marsz. [Trochę za dużo przy tym przeszkadza pełnić swoje właściwe funkcje].

3. Prace pozostałe do wykonania

ORP „Kujawiak” – zainstalować baterię akumulatorową i tablice do jej ładowania, jeszcze nie dostarczone przez dostawcę. [Będą za 2 tygodnie]. Zmontować dzwonki na przygotowanych miejscach, zmienić niektóre kable u masztów i kilka połamanych armatur, zmontować lampy pomocnicze 12-woltowe w kotłowniach, zainstalować na nowo wentylator wypożyczony „Ślązakowi”. [Misja miała przyjąć je w początku sierpnia, powinny być już w drodze].

ORP „Krakowiak” – jak ORP „Kujawiak”.

ORP „Mazur” – zainstalować dwa wentylatory (zamówione w firmie Z.E.M.), zmontować wszystkie dzwonki, zarówno „alarmowe”, jak i sygnałowe, zastąpić nie-

¹² W czerwcu 1923 r. grupa torpedowców w składzie OORP „Kujawiak”, „Ślązak” i „Krakowiak” odbyła praktyczne pływanie, odwiedzając porty lotewskie w Libawie i Rydze. Dowódcą grupy był kmrdr por. Edward Sadowski, dowódca Dywizjonu Torpedowców.

które kable u masztów i kilka kabli tymczasowych, zmontować baterię akumulatorową i tablice do jej ładowania i lampy 12-woltowe w kotłowni ropowej. Brak 60% armatur. [Na wykończeniu].

ORP „Kaszub” – zastąpić połamane armatury (22 sztuki), baterię i jej tablicę oraz lampy 12-woltowe, jak na „Mazurze”.

ORP „Ślązak” – zmontować wszystkie armatury i dzwonki na miejscach oznaczonych: bateria, itd. jak wyżej; zmienić tymczasowo kable u masztów, zmienić wentylatory (w ubikacjach mieszkalnych).

ORP „Podhalanin” – poza siecią wewnętrzną trzeba wykonać całą instalację: 4 brakujące wentylatory są również zamówione w firmie Z.E.M.

Trawlery – instalować dynamomaszyny, zmontować dzwonki na oznaczonych miejscach. Poza tym na „Mewie” sprawdzić całą sieć.

Kanonierki – zmontować tablicę mostku i dzwonki, jak też i sieć, skoro przybędą kable z Francji.

Poza tym, na wszystkich OORP zmontować prozektory.

4. Komu powierzone zostaną te roboty

Jasne jest, że roboty te nie będą mogły być wykonane w najbliższym czasie, nawet gdyby materiał został doręczony. Brak personelu daje się odczuwać, uczniowie kursu muszą powrócić do Modlina najpóźniej dnia 10 września dla odbycia wyższego kursu. Dopiero po ukończeniu kursu praca będzie mogła być na nowo podjęta i ukończona przez tych samych ludzi, którzy ją rozpoczęli. Ten personel jest uświadomiony i jedyny, któremu ufać można; nikt by nie mógł doprowadzić tego zadania do pomyślnego końca poza nami lub Stoczną Gdańską (byłaby płatanina systemu), a nadto ja muszę być obecny dla udzielenia potrzebnej dyrektywy. [O ile kurs rozpocznie się w środku września, to na 1 III 24 r. może być ukończony i ludzie mogą w przeciągu miesiąca ukończyć prace na okrętach floty].

5. Braki

Jak widać z poprzednich uwag, to co najwięcej odczuwać się daje, to brak materiału wszelkiego rodzaju (armatury, kable, dzwonki itd.), poza tym jest brak, któremu należy koniecznie zaradzić, to brak inżyniera elektrotechnika we flocie. We Francji na każdym wielkim okręcie lub na każdej dywizji małych jednostek znajduje się oficer minowo-torpedowy elektrotechnik, któremu powierzone są instalacje elektryczne. Tam, gdy okręt jest zupełnie wybudowany i zainstalowany, oficer ten ma poruczone tylko utrzymanie. U nas dzieje się inaczej: instalacje są zniszczone, każdy okręt jest innego typu, który należy ujednostajnić, często trzeba robić projekty, stawić czoła drażliwym sytuacjom, rozwiązać zagadnienia natury dość delikatnej; projekty są zrobione, prawie wszystkie zagadnienia są rozwiązane, idzie więc już tylko o wykonanie według ustalonego planu. Montaż może się odbyć jedynie pod

kierunkiem inżyniera, świadomego trudności i biegłego w praktyce swego fachu. Często w toku tej kampanii miałem wielkie trudności z komendantami, każdy ma inne zapatrywanie, każdy chce co innego [jak zawsze u ludzi nie znających się na rzeczy], miałem wielką trudność zachowania jedności planu, uczniowie przeze mnie kierowani często otrzymywali sprzeczne rozkazy, wbrew rozkazowi D[owód]cy Floty, który dokładnie wyłuszczał, że: „Porucznik Migurski dysponuje i kieruje pod względem technicznym samodzielnie 18 wyżej wymienionymi elektrotechnikami. Wykonanie robót elektrycznych i wyszkolenie leżą w jego ręku”. [Wbrew zarządzeniu KMW i Dowódcy Floty]. Nie zawsze dane mi było zrobić wszystko, co zrobić należało, ani tak, jak zrobić należało. Przytoczę między innymi jeden tylko fakt ilustrujący trudne położenie, w jakim się nieraz znajdowałem.

W roku zeszyłem, zgodnie z komandorem Sadowskim i komandorem Mohuczym, ustawiony został typ lamp torowych. Lampy te, obliczone i wykonane, miały być zmontowane, w tym sensie wydałem rozkaz moim uczniom, na niektórych okrętach zostały bezzwłocznie zainstalowane, na innych natomiast za każdym razem, kiedy zwracałem uwagę moich uczniów, że mój rozkaz nie został wykonany, odpowiadali mi oni: „Komendant rozkazał ich nie instalować i robić coś innego”. Zaznaczam, że pp. kmdr. Mohuczy, Stankiewicz¹³ i Sadowski są z lamp tych bardzo zadowoleni i są zdania, że są doskonałe. Tak samo było z lampami szczytowymi i kluczami do morsowania. Jest wszelako niepodobieństwem, żebym dla każdego okrętu dostarczył lamp innego typu, według gustu komendanta.

Z tego wszystkiego wynika, że potrzeba koniecznie kogoś, kto reprezentuje dostateczną powagę techniczną, dla wymuszenia wykonania robót i narzucić, w pewnej mierze, unifikację materiału, według ustanowionego planu; natomiast montaż i utrzymanie będą wykonane przez elektrotechnika okrętowego. Po moim wyjeździe kto się tej roli podejmie? Z drugiej strony, kto będzie powiadamiał szefostwo służby technicznej o wykonanych robotach, o potrzebnych materiałach, kto zajmie się repartycją materiału zgodnie z jego przeznaczeniem, aby raz na zawsze skończyć z marnotrawstwem materiału. Jasne jest, bez potrzeby kładzenia na to nacisku, że stworzenie referenta elektrotechnicznego w dowództwie floty, który będzie łącznikiem pomiędzy KMW, Dowództwem Floty i poszczególnymi jednostkami, jest kwestią nader pilną. Jest to dla mnie zupełnym niepodobieństwem podjąć się tej roli w dalszym ciągu, ponieważ moja nieobecność w Warszawie daje się odczuwać w sposób szkodliwy zarówno pod względem dostarczenia materiałów, jak i dla Flotyli Pińskiej i Wiślanej, dla których nic zrobić nie mogłem z powodu pełnego braku czasu, żeby znajdować się jednocześnie w Pucku, Toruniu, Modlinie, Warszawie i Pińsku.

Korzystam ze sposobności, żeby zaznaczyć, że stworzenie referenta elektrotechnicznego w Pińsku jest również rzeczą konieczną. Magazyn w Pińsku melduje np., że instalacja na ORP „Sikorski”¹⁴ (którego dynamo ma 5 kW) nie może być ukoń-

¹³ Kmdr por. Jan Stankiewicz – dowódca Dywizjonu Ćwiczebnego.

¹⁴ ORP „Generał Sikorski” (eks-„Pułkownik Sikorski”, eks-„D2”, eks-„Pierewał”) – uzbrojony statek sztabowy.

czona z powodu braku kabla 200 mm kwadratowych (był czas, kiedy oni żądali kabla 400 mm kw.) i że warsztaty nie mogą pracować normalnie z powodu braku oporników 10 om, bez bliższych szczegółów. Niemożliwe jest, żebym ciągle udawał się do rozmaitych miejsc dla przekonania się, o co idzie przy lada szczególe. Jakież mnóstwo zapotrzebowań otrzymałem, które nie mogły być załatwione, ponieważ nie mogę wiedzieć, o co idzie: baterii, gniazdo podwójne, przewodnik gumowy, wyłącznik, kontakty – oto rodzaj zapotrzebowania, jakie ja otrzymuję. Gdyby znalazła się w Pińsku osoba fachowa, potrzebny materiał byłby natychmiast dostarczony, a służba byłaby lepsza. Wtedy, jak i obecnie, jest to niesłychany chaos i położenie, któremu sam jeden poddać nie mogę.

Służba radiotelegraficzna funkcjonuje bardzo dobrze dzięki temu, że referent w Warszawie ma przedstawiciela we Flocie i w każdej flotylli, które go dokładnie powiadamiają o wszelkich brakach i potrzebach, który kieruje służbą i zajmuje się na miejscu rozlicznymi drobnymi szczegółami, co czyni bezustanne podróże szefa zbędnymi. Proponuję zatem następującą organizację:

Kier. Mar. Woj.	Referent elektrotechniczny Pomocnik bosman sztabowy
Dowództwo Floty	Ref[erent] elektrotechn[iczny] (inż.)
Dywizjon Torpedow[ców]	Jeden starszy elektrotech[nik] (ukończony kurs podoficerski)
Dywizjon Ćwicz[ebny]	Jeden starszy elekt[rotechnik] (ukończony kurs podof.). [Obowiązujące etaty przewidują na każdej jednostce po jednym elektrotechniku. Dyw. Ćwicz. 2 matów, 4 starszych marynarzy. Dyw. Torp. 2 matów, 4 st. mar.].

I na każdej jednostce pływającej po jednym elektrotechniku (specjalista młodszego kursu).

Dowództwo Flotylli Wiślanej, jak d[wódz]two Flotylli Pińskiej. [Nie motorówki. Motorówki winny być przydzielone do większych statków].

W przyszłym roku w kwietniu będę posiadać dzięki mojemu kursowi cały potrzebny personel dla obsadzenia wszystkich powyższych miejsc, z wyjątkiem trzech referentów elektrotechnicznych (inżynierów).

Co zaś do przepisów regulujących obowiązki powyższych osób, to pozwolę sobie przedłożyć je do oceny Pana Generała za dni kilka.

Referent elektrotechniczny
Kier. Mar. Woj.

/-/ MIGURSKI, por. mar. inż.