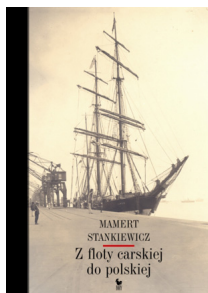


Z floty carskiej do polskiej

Wpisany przez Maciek „Match” Lipka

wtorek, 10 lipca 2012 21:01 - Poprawiony wtorek, 10 lipca 2012 21:02



Informacje o książce

Autor: Mamert Stankiewicz

Wydawca: Iskry

Rok wydania: 1999 (I wyd.), 2012 (wznowienie)

Stron: 392

Wymiary: 23,5 x 16,5 x 3,5 cm

Oprawa: twarda

ISBN: 978-83-244-0057-7

Recenzja

Kapitan Mamert Stankiewicz po lekturze „Znaczy Kapitan” K.O. Borchardta stał się dla mnie bohaterem dzieciństwa i w dużej mierze do dziś pozostaje jednym z wzorców osobowych. Z tego powodu niezwykle ucieszyłem się widząc na półce księgarni jego wspomnienia, które nabyłem bez zastanowienia, zwłaszcza że pozycje tego typu po wyczerpaniu nakładu zazwyczaj dość długo czekają na wznowienie.

Dzięki wspomnianej już książce „Znaczy Kapitan” Mamert Stankiewicz jest dość dobrze znany polskim czytelnikom. Ukazany w niej został jako wzór odpowiedzialności i morskogo profesjonalizmu, stosunkowo niewiele jest w niej jednak o życiu bohatera. Dzięki opublikowanym pamiętnikom można je lepiej poznać, od narodzin poprzez służbę, prawie po sam koniec (kpt. Stankiewicz zginął w 1939 r. – niecałe dwa lata po napisaniu wspomnień).

Na kartach książki autor chronologicznie opisuje swoje życie i wydarzenia, w których bezpośrednio brał udział.

Rozpoczyna od dzieciństwa w Mitawie (obec. Jelgawa na Łotwie), opisując życie rodzinne i naukę w rosyjskiej szkole, a także podając motywy podjęcia związania swoich losów z morzem, pomimo braku w takich tradycji w rodzinie – literaturę marynistyczną i powód nieco bardziej prozaiczny – zazdrość o mundur brata, który wstąpił do korpusu kadetów piechoty.

Później opisana zostaje nauka w elitarnym petersburskim Korpusie Kadetów Morskich,

czytelnik zostaje zapoznany z życiem codziennym na uczelni i zwyczajami uczniów, a także szczegółami systemu szkolenia przyszłych oficerów carskiej floty i zmianach, które w nim zaszły w wyniku klęski w wojnie z Japonią.

Kolejna część książki opisuje najpierw staż, a później służbę młodego oficera Floty Bałtyckiej tuż przed pierwszą wojną światową i w jej trakcie. Opisy ogólnej sytuacji militarnej, zdarzeń rewolucyjnych roku 1917, jak również szczegóły przeprowadzanych przez kpt. Stankiewicza operacji (wspomnę jedynie nocne prowadzenie krążownika poprzez pola minowe i ratunek stawiacza min), które doprowadziły go od stanowiska młodszego oficera na torpedowcu, aż do starszego nawigatora na flagowym okręcie Floty Bałtyckiej – „Ruriku”.

W styczniu 1918 roku, w sytuacji klęski Rosji, rewolucyjnego rozprzężenia we flocie, kpt. Stankiewicz zdecydował się na jej opuszczenie i wyjazd do USA. Po trudnej podróży, m.in. przez targaną wojną domową Finlandię, objął stanowisko w rosyjskim konsulacie w Pittsburghu, skąd po odzyskaniu niepodległości postanowił dostać się do Polski. Drogę obrął dziwną, udał się na Syberię po wezwaniu do armii admirała Kołczaka i właściwie nie wyjaśnia czemu (tłumaczy jedynie, że „wyjazd na Syberię zbliżał do swoich”). Zapewne dużą rolę odegrało tu silne poczucie obowiązku (wciąż był carskim oficerem), być może także chęć powrotu do kraju z Dywizją Syberyjską. Na Syberii przeszedł tyfus i po klęsce Kołczaka uniknął śmierci z rąk bolszewików i przez pewien czas był zmuszony służyć w Armii Czerwonej jako kierowca. Do Polski udało mu się wrócić dopiero w 1921 roku.

W wolnej Polsce kpt. Stankiewicz postanowił nie wracać do czynnej służby wobec świadomości bezsensu wojny i wrażenia jakie wywarły na nim poczynione przez nią zniszczenia. Objął posadę wykładowcy nawigacji w Szkole Morskiej w Tczewie i jednocześnie w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. W tej części książki dokładnie opisane zostały początki tworzenia polskiej floty handlowej, od zakupu szkolnego żaglowca „Lwów” (którego został kapitanem), poprzez spory o system szkolenia przyszłych oficerów, aż do szczęśliwego powołania pierwszego polskiego towarzystwa okrętowego „Żegluga Polska” i otwarcia regularnych linii żeglugowych.

Później czytelnik zostaje zaznajomiony z rozwojem floty, zakupem pierwszych transatlantyków („Polonia”, „Kościuszko”, „Pułaski” – Stankiewicz został kapitanem pierwszego z nich) i budową nowoczesnych motorowców: „Piłsudski” i „Batory”. Z pierwszym z nich kapitan związany był od początku do końca – nadzorował jego budowę, był jego kapitanem niemal przez cały okres służby i razem z nim zginął w 1939 roku. Opisane są początkowe trudności organizacyjne, nabywane przez młodą banderę doświadczenie i trudne zmagania z zasiedziałą konkurencją. Książka kończy się esejem Kapitana o trudach, z jakimi musi się zmagać marynarz podczas swojej służby.

Lektura wspomnień kpt. Stankiewicza jest pasjonująca. Historia jego życia w burzliwym okresie wojny i rewolucji i istotna rola w tworzeniu polskiej floty handlowej zostały przez niego opisane wyjątkowo barwnie i w doskonałym, choć pełnym skromności stylu, tworząc niezwykle ciekawe świadectwo epoki. Książką powinni się zainteresować zarówno fani marynistyki, jak i pasjonaci okresu pierwszej wojny światowej i II Rzeczypospolitej.

Z floty carskiej do polskiej

Wpisany przez Maciek „Match” Lipka

wtorek, 10 lipca 2012 21:01 - Poprawiony wtorek, 10 lipca 2012 21:02

Niestety, chwając autora muszę jednocześnie postawić pewne zarzuty wydawcy, który moim zdaniem wyszedł poza właściwą sobie rolę. Pod względem wizualnym książka jest bez zarzutu – piękna okładka, czytelny układ tekstu i duże reprodukcje zdjęć doskonale uzupełniają interesującą treść. Sprzeciw budzą jednak liczne skróty, a nawet nieobecność dłuższych (wg wydawcy nieinteresujących) fragmentów. Brak także przypisów wyjaśniających kto jest kim w książce oraz choćby wskazania aktualnych nazw opisywanych przez autora miejsc. Dziwi także zmiana tytułu z autorskiego „Korsarz i Don Kichot” (który dobrze obrazuje pogląd autora na własne życie) na będący prawdopodobnie parafrazą polskiego hymnu „Z floty carskiej do polskiej”. Uchybienia te, choć moim zdaniem dość znaczne, nie powinny jednak zniechęcić do lektury tej pozycji.

Autor: *Maciek „Match” Lipka*

Opublikowano 10.07.2012 r.