

Witold Sawicz-Korsak

1912-2005

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1931 r., uczestnik wojny na morzu i konwojów atlantyckich, kapitan żeglugi wielkiej, odznaczony Medalem Morskim z potrójnym okuciem, The 1939-1945 Star (Battle of Britain), The Atlantic Star, The War Medal 1939-1945, superintendent i sekretarz w firmie rybackiej w Grimsby.

Urodził się 1 lutego 1912 r. w majątku Horbacice¹ na Witebszczyźnie (rodzice Olgierd i Helena ze Światopełk-Mirskich). „Revolucja bolszewicka 1917 r., która zmiotła z powierzchni ziemi uporządkowany świat, zniszczyła także dotychczasowe życie Korsaków. Przed śmiercią z rąk komunistów uratowali ich miejscowi włościanie, ceniący swych szlacheckich sąsiadów nie tylko jako dobrych gospodarzy, ale też traktujących wszystkich z szacunkiem i troską, bez względu na pochodzenie. – Korsakowie utracili jednak dorobek całego życia. Zostali wygnani z ojcowizny – miejsce ich dotychczasowego zamieszkania pozostało daleko na wschód od ryskiej granicy. W niepodległej Polsce, do której udało im się przedostać, musieli zaczynać od zera. Mieli kilkoro dzieci, znaleźli się więc w trudnych warunkach materialnych”².

Syn Witold w Tczewie rozpoczął naukę w Szkole Morskiej. „Kilka dni temu znalazłem na dnie starej walizy kieszonkowy kalendarzyk na rok 1939. Cały skrupulatnie zapisany nazwiskami, adresami i notatkami” – pisał w roku 1956. [...] „Wzruszony tym odkryciem, myślą się przenieśliem o 25 lat wstecz do Gdyni, gdzie 17 młodych, zapalonych marynarzy, pełnych dobrych myśli i zapału, zrywało oznaki szkolne i odważnie i śmiało patrzyło w swoją przyszłość. Z siedemnastoma z tej listy przeszedłem podróż kandydacką w 1928 r., po tym dwa lata w Tczewie i ostatni rok w Gdyni. Wspólne podróże na starym «Lwowie»: Konstanca, Warna, Konstantynopol, Bizerta, sztorm na Biskajach, Le Havre w 1928 r., Morze Bałtyckie i Północne w 1929 r. i 1930 r. oraz ostatnia podróż na «Darze Pomorza» do New Yorku w 1931 r. 25 lat minęło i dzisiaj, rozrzucony po całym świecie, każdy z nas ma własne problemy i kłopoty [...]”³.

W 1931 r. składał ostateczne egzaminy praktyczne na „Darze Pomorza”. „Jedną częścią egzaminów było objechanie statku, który stał na redzie, szalupą pod żaglami,

ale bez steru, manewrując balansowaniem członkami szalupy oraz żaglami. [...] Udało mi się to zrobić w czasie krótszym niż inni. Wyszliśmy później w morze do Tallina, pełniąc kolejno służby oficerów wachtowych. Kpt. Ledóchowski, który był na statku jako jeden z członków Komisji Egzaminacyjnej, polecił mi, bym w czasie pobytu na statku w morzu udzielił jednogodzinnego wykładu praktycznej nawigacji pierwszemu kursowi szkoły. W drodze powrotnej do Gdyni byliśmy wołani na ustne egzaminy. Gdy przyszła na mnie kolej, wszedłem do salonu, pokłoniłem się i czekałem na pytania. Zauważyłem, że przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu i Handlu przewraca kartki jakiejś książeczki. Po pewnym czasie zwrócił się on do mnie z zapytaniem: «Proszę powiedzieć, jakie są opłaty portowe i ich wysokości w porcie Gdynia». Częściowo zaskoczony tym pytaniem, zastanawiałem się z odpowiedzią. Przypomniałem sobie, że przecież parę dni temu na moich wykładach z I kursem omawialiśmy książki pilotowe i jako przykład port Gdynia. Raczej wzrokowo niż pamięciowo wyliczyłem opłaty i ich wysokości.

Przedstawiciel MPIH sprawdził moje dane i następnie zapytał: «A jakie są w Casablance?». Grzecznie mu odpowiedziałem, że niestety wysokości opłat portowych w Casablance nie znam, ale można je znaleźć w książkach pilotażowych, które... tu on mi przerwał: «A może Marsylia, duży port francuski na Morzu Śródziemnym?» Ja w dalszym ciągu kontynuowałem: «... które są do dyspozycji na każdym statku i podają wszelkie niezbędne wiadomości dotyczące podejścia do portu, opłat portowych i ich wysokości» itd., itd. «Na pamięć niestety nie znam ani Casablanki, ani Marsylii i nawet Gdańska». Gdy skończyłem, kpt. Rudnicki podniesionym głosem przemówił: «Byłem w Casablance, Marsylii i Gdańsku, i w wielu innych portach świata, ale wysokości opłat



portowych nie znam i nie spodziewam się, by któryś z moich oficerów je znał. Korsak wyjaśnił jasno, gdzie te dane można znaleźć, i uważam jego odpowiedź za bardzo dobrą».

Dyrektor Mohuczy, który był przewodniczącym Komisji, zwrócił się do mnie: «Dziękuję» i dał znać ręką, bym wyszedł.

W ciągu całej podróży nie czułem się dobrze, gorączka i ból głowy. W nocy podchodziliśmy do Gdyni. Już było dobrze po północy, gdy zawezwano mnie na mostek. Por. Kowalski, mój oficer wachtowy był na mostku, mimo że to nie była jego wachta i powiedział mi, że mam wejść statkiem na redę i tam zakotwiczyć. Polecił mi, bym natychmiast zwołał wszystkich na stacje manewrowe. Zauważyłem kilka osób z Komisji spacerujących po mostku, głośno i wesoło rozmawiających (to oczywiście wpływ kieliszka). Osobno w cieniu stał «Macaj» – kpt. Maciejewicz.

Podczas gdy wachty zajmowały stanowiska manewrowe, ja miałem czas zapoznać się z obecną pozycją, kursem, kierunkiem i siłą wiatru oraz miejscem zakotwiczenia. Z kolegą kursowym Czesiem Pawłowiczem, który był wówczas oficerem wachtowym, uzgodniłem, że od czasu do czasu będzie mi podawał pozycję statku w stosunku do przewidzianego miejsca zakotwiczenia. Byłem bardzo podniecony i nie czułem się pewny, czy będę mógł sam przeprowadzić manewry zadowalająco.

Pierwsze rozkazy spuszczenia górnych żagli wykonano dobrze i kilka następnych, ale potem nie byłem pewien, co mam robić! Kowalski to zauważył i przechodząc, szepnął, jak mam dać następną komendę. Nie wiedziałem dokładnie, co się dzieje. Nareszcie Kowalski podpowiedział: «Rzucaj kotwicę».

Gdy już chciałem schodzić z mostku, Kowalski przypomniał: «Pozycja». Wziąłem trzy pelengi i po uwzględnieniu poprawek wykreśliłem na mapie. Trzeci peleng powodował duży trójkąt, więc wykreśliłem tak, że wszystkie trzy przecinały się prawie w jednym punkcie. Zrobiłem małe kółko, znak kotwicy i czas. «Macaj» (kpt. Maciejewicz) popatrzył na mapę i powiedział: «No dobrze» i zszedł na dół. Schodząc z mostku, podziękowałem Kowalskiemu za pomoc i poinformowałem go, że idę do Izby Chorych, gdyż po tym wszystkim czuję się bardzo słaby.

Następnego dnia oficjalnie wszyscy byli zawiadomieni o wynikach egzaminacyjnych. Dyrektor Szkoły Mohuczy przyszedł do Izby Chorych i powiedział mi, że Władek Ryncki i ja zdaliśmy egzaminy najlepiej, najstarszy i najmłodszy na kursie (Władek był o dziesięć lat starszy ode mnie – miał lat 29, a ja 19).

Następnie dyr. Mohuczy uprzedził, że ma dla mnie smutne wiadomości. Rząd odwołał w tym roku wszystkie państwowe stypendia na studia zagraniczne, włącznie z uprzednio mi przyznanym. Miałem dalej się kształcić w École Supérieure de Commerce w Antwerpii. Pocieszał mnie, że możliwe jest, iż w następnym roku stypendia będą odnowione. Wiadomością tą byłem bardzo zaskoczony. Po wyjściu Mohuczego odwiedzili mnie: kpt. Rudnicki, Kowalski i kilku kolegów kursowych. Bractwo poszło na ląd, by oblewać ukończenie szkoły, a ja sam zostałem w Izbie Chorych, pełen rozczarowania i smutku. Od wstąpienia do Szkoły Morskiej zamiarem moim było kształcić się dalej w handlu morskim i administracji okrętowej. W obecnej sytuacji muszę czekać prawie dwa lata na dyplom porucznika żeglugi małej. Wszyscy niemal koledzy zabezpieczyli sobie prace w różnych firmach okrętowych. Moi dwaj najlepsi przyjaciele Maniek Bielski i Józek Trebliński mieli pójść jako asystenci do GAL-u. Nie szukałem żadnej pracy, gdyż miałem jechać do Antwerpii. Józek Trebliński w drodze do domu na krótki urlop zatrzymał się w Toruniu i powiedział moim rodzicom o stanie rzeczy.

Po całkowitym wyzdrowieniu znalazłem pracę w miejscowym magistracie w Toruniu w biurze meldunkowym. W dzień siedząc za biurkiem, przyjmowałem zgłoszenia do meldowania mieszkańców Torunia, zaś wieczorem ubierałem się w mundur marynarski z jednym paskiem na rękawie i uwodziłem piękne torunianki.

Tydzień przed Bożym Narodzeniem dostałem depeszę od wuja Panasewicza, który wówczas był kapitanem na s/s «Katowice»: «Posada młodszego marynarza wolna, statek wychodzi w morze za trzy dni, czekam na odpowiedź». Po krótkiej konferencji rodzinnej odpowiedziałem depeszą, że posadę przyjmuję. Nocnym pociągami wyjechałem do Gdyni i rano zameldowałem się na s/s «Katowice»⁴.

Pływał na statkach Żegluga Polskiej od grudnia 1931 r., a od 1936 r. w Polbrycie na „Chorzowie” jako II i następnie I oficer. 4 grudnia 1937 r. otrzymał dyplom kapitana żegluga małej.

Wybuch wojny zastał go w Göteborgu – był starszym oficerem na s/s „Chorzów”. Statek ten, wraz z czterema innymi polskimi, przeszedł do Bergen, a następnie do Wielkiej Brytanii. W maju 1940 r. Witold Sawicz-Korsak został starszym oficerem na s/s „Lechistan” – statek chodził między portami Anglii i Francji i w konwojach atlantyckich do Kanady i USA.

W maju 1940 r. brał udział w ewakuacji żołnierzy i cywilnych uchodźców z Francji. Do Nantes zawinął 9 czerwca, gdy klęska Francji była już widoczna jak na dłoni. Kpt. Słomkowski (abs. WN z 1923) usiłował przerwać wyładunek węgla i wyjść z pułapki już 13 czerwca, ale Francuzi zakomunikowali, że szlak żeglugowy na Loarze został zaminowany przez Niemców. Statek cofnięto do Nantes – dopiero 18 czerwca „Lechistan”, razem z bliźniaczym „Lewantem” (kpt. Ciundziewicki, abs. WN z 1923 r.), przeszły szczęśliwie Loarą do St. Nazaire, gdzie „zaokrętowano 245 żołnierzy polskich i angielskich oraz polski personel medyczny”⁵ i to w czasie trzech nalotów niemieckich bombowców.

„Po kapitulacji Francji w czerwcu 1940 roku wszystkie statki alianckie znajdujące się w portach Francji lub kolonii francuskich zostały aresztowane. W tym czasie osiem polskich statków było we francuskich portach Afryki Zachodniej: s/s «Pułaski» – w Konakry, s/s «Śląsk» i s/s «Cieszyn» – w Kaolacku, s/s «Kromań» – w Dakarze, s/s «Stalowa Wola» – w Dakarze, m/s «Rozewie» – w Dakarze, s/s «Lida» i m/s «Oksywie» – w Casablanca. Siedmiu polskim statkom udało się uciec, jedynie «Oksywie» pozostało w dalszym areszcie. Armator Polish Steamship Agency usiłował w porozumieniu z władzami brytyjskimi i amerykańskimi wy dostać statek, niestety bez powodzenia.

Po inwazji Północnej Afryki władze polskie niezwłocznie podjęły starania o zwrot tego statku. Po udanych pertraktacjach firma Polish Steamship Agency wysłała mnie wraz z sześciu oficerami (trzech pokładowych i trzech maszynowych) oraz bosmana i kucharza do Freetown – Sierra Leone”⁶.



Pośrodku kpt. Zenon Słomkowski (abs. WN z 1923), z lewej: nawigatorzy I oficer Witold Sawicz-Korsak, II oficer Marian Czarowicz (abs. WN z 1937) i III oficer Bogusław Wdowiak; fot. z: Jerzy Miciński, Księga statków polskich 1918-1945, t. 2, op. cit., s.268

Witold Sawicz-Korsak w 1943 r. był kapitanem na s/s „Kraków”, zaopatrującym Londyn w węgiel z północno-wschodnich portów Anglii, gdy w pierwszej połowie stycznia 1943 r. został wysłany do Freetown, skąd miał udać się do Dakaru w Senegal, by przejąć m/s „Oksywie” od władz francuskich. Głównym zadaniem było podniesienie polskiej bandery na statku i w miarę możliwości przekazanie go do dyspozycji British Ministry of War Transport.

Razem z nim popłynęli m.in: st. of. Tadeusz Sołtys (abs. WN z 1932), as. pokł. Zdzisław Olejarczyk (abs. WN z 1942), st. mech. Karol Paprocki (abs. WM z 1934), II mechanik, bosman i kucharz. Resztę załogi miał sobie dobrać w Afryce spośród tubylców.

„Gdy wyjeżdżaliśmy z Anglii, sądziłem, że sprawa przesłania nas do Dakaru jest załatwiona, jak również przejęcie statku od Francuzów jest kwestią formalną. Wyczułem jednak, że nasza obecność nie jest mile widziana przez Francuzów”⁷, którzy jak mogli, tak misję utrudniali.

Po niemiłosiernie przedłużającym się oczekiwaniu na własną rękę przedostali się do Dakaru.

Tam oficerowie zostali przetransportowani do hotelu, zaś kpt. Sawicz-Korsak przyjął zaproszenie konsula, by zatrzymał się w jego prywatnym mieszkaniu. „Przy wystawnej kolacji konsul opowiedział, że «Ok-

sywie» pod nazwą «St. Hubert» jest obecnie w morzu. Normalnie pracuje jako statek drobnicowy i pasażerski wzdłuż wybrzeży Senegalu, głównie na rzece Gambia. Statek jest bardzo popularny i Francuzi chcieliby go zatrzymać, by w dalszym ciągu mógł operować na tych samych liniach⁸.

Pod koniec marca 1943 r. został powiadomiony, że British Ministry of War Transport przejmuje statek, z tym jednak, że ma on możliwie jak najczęściej zachodzić do Dakaru i 20 marca 1943 r. uroczyste, w obecności przedstawicieli władz francuskich, brytyjskich i polskich, bandera francuska została spuszczone, a polska podniesiona.

Po piętnastu miesiącach pobytu w Zachodniej Afryce i pływaniu na m/s „Oksywie” pomiędzy Gibraltarem i Lagos Witold Sawicz-Korsak wrócił w marcu 1944 r. do Anglii na od dawna przysługujący mu urlop.

Ale urlop jeszcze się nie skończył, gdy otrzymał polecenie przejęcia w Hull m/s „Kolno” od kpt. Bohdana Rudnickiego⁹.

Za wojenną służbę otrzymał odznaczenia: Medal Morski z potrójnym okuciem, The 1939-1945 Star (Battle of Britain), The Atlantic Star, The War Medal 1939-1945¹⁰.



W czasie urlopu w styczniu 1945 r. zachorował na zapadnięcie prawego płuca. Komisja lekarska uznała go za niezdolnego do pracy na morzu przez następne dwa lata. Do 1948 r. był pracownikiem Polskiego Czerwonego Krzyża w Londynie, początkowo w magazynie, następnie kierownikiem wydziałów zaopatrzenia, transportu i administracji.

W tym samym czasie prezes Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie Józef Dąbkowski (abs. WN z 1932) wciągnął go do współpracy.

„Na skutek układów alianckich w Jałcie Polska została oddana w strefę ZSRR. 5 lipca 1945 r. rząd UK oraz inne uznały rząd w PRL-u za legalny i cofnięto uznanie Rządowi Polskiemu w Londynie. W wyniku tego Zarząd Związku zabrał się do podania o trzymiesięczną odprawę dla oficerów i marynarzy oraz o przyspieszenie kursów dyplomowych dla oficerów nawigatorów w Anglii. J. Dąbkowski polecił mi, abym asystowałem dr. Możdżeńskiemu w przygotowaniu listy i wysokości odpraw dla wszystkich pływających w czasie wojny.

Spędziłem wiele tygodni w biurach Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi w sporządzaniu odpowiedniego wykazu, który po przekazaniu go do Związku posłużył w ubieganiu się o wypłaty od armatorów polskich oficerom i marynarzom, którzy zdecydowali się nie wracać do PRL-u. Wykaz ten był przekazany władzom. Minister PHiŻ Kwapiński powołał Komisję Egzaminacyjną Oficerów Marynarki Handlowej, do której byłem powołany jako członek.

[...] W obawie, że fundusz naszego Związku w Londynie może być zarekwirowany przez podobny związek w Polsce, utworzono Polish M. Navy Trust. Na powierników obrano prezesa i sekretarza Związku. Jednocześnie Zarząd w imieniu oficerów i marynarzy zażądał od GAL-u, jako armatora, wypłacenia trzymiesięcznej odprawy¹¹. Po 10 latach sporów z rządem warszawskim Związek wygrał sprawę, ale niestety zmuszony był zgodzić się na przyjęcie 77% wysokości sumy przyznanej przez rząd angielski.

Skompletowanie wypłat zabrało prawie dwa lata: od 11 listopada 1955 r. do 10 października 1957 r. sądownie przyznano 535 odszkodowań. Wypłacono ogółem 422 – tym, co udało się nam znaleźć. Ogółem wypłacono uprawnionym £40 659¹².

Witold Sawicz-Korsak w styczniu 1948 r. objął posadę superintendenta i sekretarza w firmie rybackiej w Grimsby, posiadającej pięć kutrów zdolnych do połowów na wodach islandzkich i trzy na Morzu Północnym. W firmie tej był do emerytury, na którą przeszedł w 1986 r.

W 1959 r. był w delegacji, która 23 czerwca przekazała sztandar Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni z 1930 r. na ręce kapitana żaglowca Kazimierza Jurkiewicza (abs. WN z 1934) podczas postoju „Daru Pomorza” w Dover, realizując uchwałę walnego zebrania Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie. Sztandar, ufundowany przez społeczeństwo Tczewa w 1930 r., został wywieziony pod koniec sierpnia 1939 r. do Warszawy przez Mieczysława Dukalskiego (abs. WN), a następnie ewakuowany z Polski przez dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Leonarda Możdżeńskiego. Delegatami Związku byli dwaj absolwenci PSM kpt. Stefan Mermon (abs. WN z 1937) i kpt. Witold Sawicz-Korsak (abs. WN z 1931). Żaglowiec w kraju witali m.in.: wiceminister żegluga Tadeusz Ocioszyński, pierwszy dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie inż. Antoni Garnuszewski i absolwent pierwszego rocznika Tadeusz Bykowski (z 1922 r.)¹³.

Po upadku rządów komunistycznych w Polsce Witold Sawicz-Korsak wybrał się z „małżonką Betty w lecie na turę Polski autokarem. Przejechali Kraj wzdłuż i wszerz i odwiedzili Gdynię, gdzie zatrzymali się w hotelu «Gdynia» przy skwerze Kościuszki. Podczas krótkiego postoju skorzystali z towarzystwa kol. Mroczkiewicza. Jego żona, Heather, miała przyjemność pogawędzić po

angielsku z Betty (z nią utrzymuje kontakt jeszcze od lat wojennych). Kol. Witek spotkał się z kilkoma morskimi seniorami. Zwierzali mu się z problemów ich egzystencji w odrodzonej Polsce. Jak i nam za granicą, jest na co narzekać! [...] Usłyszał pochlebne uwagi o nowo powstałym w Gdyni Związku Oficerów MH z Sekcją Marynarzy, który w grudniu br. będzie miał roczek istnienia. Kol. Mroczkiewicz również pomógł kol. Sawicz-Korsakowi w wybraniu szpitala i szkoły na terenie Trójmiasta, dla których dzięki inicjatywie Grimsby Rotary Club, Anglo-Polish Society (kol. Witek jest tam honorowym prezesem) ma dostarczyć lekarstwa i pomoce szkolne kupione z dochodów «Polish Evening», na którym gościł nasz konsul gen. w Londynie pan J[anusz] Kochanowski.

«Dar Pomorza» nie został pominięty! – tam kol. Witek poddał się nostalgii, bo przypomniał mu się rejs do Nowego Jorku w roku 1931, kiedy to dla fasonu uczniowie stali na rejach na topie fok-masztu! Tak udekorowany «Dar Pomorza» dumnie wpływał do portu.

Państwo Sawicz-Korsakowie odwiedzili również ORP «Błyskawica» – okręt-muzeum. Starszy brat kol. Witka [Konrad] był ostatnim dowódcą na siostrzanym okręcie ORP «Burza» w 1945 r., jeszcze pod banderą z orłem w koronie¹⁴. Jego młodszy brat por. Bolesław był w czasie wojny żołnierzem Armii Krajowej, „a po II wojnie światowej z wielką ofiarnością poświęcał się pracy konspiracyjnej. I dlatego był jednym z najbardziej poszukiwanych przez Urząd Bezpieczeństwa oficerów podziemia niepodległościowego”¹⁵.

Witold Sawicz-Korsak zmarł 29 maja 2005 r. w Grimsby w wieku 93 lat.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989; Wadim Konstanty Taniewski-Elliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 2, Gdańsk 1997; karty ewidencyjne Związku Armatorów Polskich, kopie w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945)*. *Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Biuletyn IPN”; londyńskie „Okólniki”; Ancestry.com.

1 Karty ewidencyjne Związku Armatorów Polskich, kopie w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/3512, s. 31.

2 Kazimierz Krajewski, *Przeciwko dwóm wrogom. Bolesław Sawicz-Korsak (1923-2016)*, „Biuletyn IPN” 2017, nr 1-2, s. 60.

3 „Okólnik” 1956, nr 80, s. 11.

4 Witold Sawicz-Korsak, *I tak zaczęła się moja kariera morska*, „Okólnik” 1992, nr 164, s. 21-23.

5 Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże polskich statków 1939-1945*, Gdynia 1989, s. 268.

6 Witold Sawicz-Korsak, *Wspomnienia: m/s „Oksywie”*, „Okólnik” 1989, nr 158, s. 20.

7 Ibidem, s. 21.

8 Ibidem, s. 22.

9 Witold Sawicz-Korsak, *I tak zaczęła się moja kariera morska*, op. cit., s. 21.

10 *Ankiety biograficzne absolwentów Szkoły Morskiej (1920-1945)*. *Wojenne losy absolwentów Szkoły Morskiej*, w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2645, s. 388.

11 Witold Sawicz-Korsak, *Moja współpraca ze Związkiem POMH*, „Okólnik” 1990, nr 162 s. 5-7.

12 Ibidem, s. 7.

13 „Okólnik” 1959, nr 91, s. 3.

14 „Okólnik” 1992, nr 165, s. 17.

15 Kazimierz Krajewski, op. cit.