

Wincenty Bartosiak

1901-1985

Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1922 r., armator, makler, przedsiębiorca, sekretarz generalny Komitetu Transportowego w Warszawie.

Urodził się 4 września 1901 r. we wsi Repeki pod Sokołowem Podlaskim (rodzice Paweł i Zofia), ojciec był rolnikiem na 14 morgach. Gdy miał 10 lat, rodzice posłali go do gimnazjum rosyjskiego w Siedlcach. W czasie I wojny uczęszczał do gimnazjum polskiego. Bardziej zajęty sprawami wojny i wojska, nie otrzymał promocji do klasy szóstej, a wstydząc się repetować klasę w Siedlcach, wyjechał do Warszawy, do Gimnazjum im. Władysława IV. Ale i tę szkołę musiał opuścić w roku 1920. Po latach wspominał słowa dyrektora gimnazjum, który wezwał go do swego gabinetu po przeczytaniu elaboratu Bartosiaka o nierówności społecznej: „Jesteś, mój chłopcze, [...] nihilistą czy bolszewikiem, w najlepszym razie w tym kierunku idziesz. Poza tym jesteś słaby z matematyki, nawet z religii masz zaledwie trójki. Matury u nas nie dostaniesz”¹.

Wtedy przeczytał w prasie ogłoszenie o zapisach do powstającej Szkoły Morskiej w Tczewie. Zdał egzamin i został przyjęty na Wydział Nawigacyjny. Trwała jeszcze wojna z bolszewikami, front był coraz bliżej i wszyscy nowo przyjęci uczniowie, niemal jak jeden mąż, zgłosili się ochotniczo do Marynarki Wojennej. Zapisy odbyły się w pomieszczeniach Ligi Morskiej przy ul. Marszałkowskiej w Warszawie, a „pierwsza rekrucka obróbka”² w Toruniu.

Następnie rozkazem dowództwa zostali przydzieleni na placówkę Hel. Pobyt tam trwał do 18 października 1920 r.

Po dwóch latach nauki w Szkole Morskiej („Ja należałem do przeciętnych uczniów o średnich zdolnościach i umiarkowanej pracowitości”³) i zdaniu matury Wincenty Bartosiak przeniósł się do Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie. Studiując, pracował jako akwizytor ogłoszeniowy, następnie buchalter w oficynie wydawniczej. Po otrzy-

maniu w 1926 r. absolutorium przyjechał do Gdyni, gdzie znalazł zatrudnienie w pierwszym państwowym przedsiębiorstwie armatorskim Żegluga Polska.

Armator ten, którego organizatorem i dyrektorem był Julian Rummel, kupił właśnie pięć pierwszych statków, a biuro je obsługujące składało się z pięciu osób (najniższą rangą był Wincenty Bartosiak). W 1928 r. został wysłany przez dyrektora na 8-miesięczną praktykę do duńskiego armatora w Kopenhadze – C.K. Hansena⁴, a następnie do wieczorowej szkoły w Londynie na kurs maklerski oraz praktykę w Stelp & Leighton Ltd. Po powrocie był do 1936 r. w ŻP kierownikiem wydziału trampów.

W 1937 r. został udziałowcem i dyrektorem firmy maklerskiej Rummel & Burton (u swojego byłego szefa, który od 1932 r. nie był już dyrektorem ŻP), wykupując udział Anglika Thomasa Burtona. Wspominał Julian Rummel: „Pan Bartosiak pod wielu względami lepiej się nadawał do pracy maklerskiej niż ja, a miał do tego doskonałe przygotowanie [...], poza tym był człowiekiem bardziej giętkim, co w różnych delikatnych związanych z tym zawodem sprawach miało duże znaczenie”⁵.

W 1938 r. z Kazimierzem Orthweinem – kolegą z tego samego rocznika Szkoły Morskiej, Wincenty Bartosiak założył spółkę Centrala Handlowa Morskich Ryb „Hamoryb”.

Kilka miesięcy później pięciu wychowanków pierwszych roczników Szkoły Morskiej: Wincenty Bartosiak, Władysław Milewski, Czesław Antkowiak, Mieczysław Zygmunt Cedro i Waclaw Fedorowicz razem z gdyńskimi pracownikami żeglugowymi: Tadeuszem Olszowskim, Władysławem hr. Potockim, Władysławem Lipczyńskim, założyły Bałtycką Spółkę Okrętową, zajmującą się kupnem i eksploatacją własnych oraz obcych statków handlowych, armatorstwem, maklerstwem



1 Wincenty Bartosiak, *Od Repek do Miami Beach*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 16.

2 Kazimierz Orthwein, *Fragmety autobiografii*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 369.

3 Wincenty Bartosiak, op. cit., s. 21.

4 Julian Rummel, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980, s. 272.

5 Ibidem, s. 304.



oraz prowadzeniem interesów związanych z żeglugą morską i rzeczną.

Wspólnicy nabyli używane statki o pojemności ok. 3000 ton każdy i rozpoczęli żeglugę po Morzu Bałtyckim oraz Północnym. W sierpniu 1939 r. spółka dysponowała trzema statkami – „jeziorami”: „Narocz”, „Wigry” i „Kromań” (ten ostatni kupiła i powierzyła w administrację BSO ciotka W. Potockiego Róża Tyszkiewiczowa, która sprzedawszy plac na Frascati w Warszawie rządowi brytyjskiemu pod projektowany gmach ambasady, uzyskała poważną sumę w dewizach).

Tuż przed wybuchem wojny, w maju 1939 r., Wincenty Bartosiak otworzył z kolegami spółkę akcyjną „Ławica” – Towarzystwo Połowów Dalekomorskich. Udziałowcami byli także: firma Rummel & Burton, Kazimierz Orthwein (równocześnie dyrektor „Ławicy”) oraz spółka „Hamoryb”.

Przedmiotem działalności nowej spółki było „uprawianie dalekomorskich połowów śledzi i innych ryb morskich, solenie ich i przerabianie, handel nimi w najszerszym tego słowa znaczeniu, przewożenie zarówno połowów własnych, jako też i cudzych za pomocą statków spółki lub statków najętych, jako też przetwarzanie surowców morskich we własnych zakładach przemysłowych”⁶. Przedsiębiorstwo kupiło w Norwegii stary trawler, który nazwano „Ławica I”. Był to pierwszy kuter rybacki dalekomorski, który miał załogę całkowicie polską.

Miesiąc później Bartosiak został zmobilizowany i mianowany sekretarzem generalnym Komitetu Transportowego w Warszawie (zorganizowanego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu), z zadaniem zarządzania transportami z zagranicy do Polski w czasie wojny (zastępcami byli Władysław Gieysztor i Mieczysław Fularski, pracował w centrali także Andrzej Cienciąła – absolwent WN z 1923 r.).

Po otrzymaniu wiadomości, że Armia ZSRR przekroczyła polską granicę, Wincenty Bartosiak rozwiązał biuro i opuścił kraj 19 września 1939 r. Poprzez Rumunię oraz Włochy (Francuzi odmówili mu wizy) dotarł do Wielkiej Brytanii, by ratować, co się da z polskiej floty.

Od Pawła Stockhamera-Rosenfelda, właściciela gdyńskiego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Pomorze”, odkupił, zarekwirowane przez Admiralicję Brytyjską, cztery trawlerzy i skierował je do połowu ryb na wodach Islandii. „Podlasie”, „Polesie”, „Pokucie” i „Podole” pływały pod polską banderą, kapitanami byli m.in. Wiktor Gorządek (absolwent kursów dla szyprów w PSM, absolwent WN z 1945 r.) i Paweł Gic. Firma nazywała się Bartosiak Trawler Ltd., kierownikiem był Jerzy Krajewski, siedziba – we Fleetwood. Równolegle dla polskich statków Bałtyckiej Spółki Okrętowej Wincenty Bartosiak zorganizował biuro armatorskie i frachtowe pod nazwą Baltic Union Shipbrockers Ltd.

W roku 1943 brał udział w trudnym konwoju na statku „Kromań”, na trasie Leith – Londyn. W następnym roku Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi zleciło mu objazd polskich obozów w Egipcie i Palestynie, by wybrać około 100 kandydatów do Szkoły Morskiej w Landywood (po tym, jak gen. Władysław Sikorski wydał rozkaz zezwalający na pobór ochotników do szkół morskich spośród młodzieży w wieku przedpoborowym z obozów polskich uchodźców z ZSRR).

Zaraz po zakończeniu wojny wrócił do Polski z zamiarem odbudowy Bałtyckiej Spółki Okrętowej, ale nie było to możliwe w nowej sytuacji politycznej. Wyjechał więc do Londynu. Urząd Skarbowy zajął majątek spółki, by wyegzekwować niemożliwy do spłacenia domiar – tym bardziej niemożliwy, że dłużnicy firmy zostali w większości zlikwidowani lub uspołecznieni, a Ministerstwo Handlu Wewnętrznego odmówiło dalszej koncesji.

W 1949 r. firma została przejęta przez państwo wraz ze statkami eksploatowanymi poza granice opłacalności. O Bartosiaku oraz innych przedwojennych żeglugowcach tak wówczas mówił sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR w Gdyni tow. Hieronim Olejniczak (pisownia oryginalna): „Do niedawna istniało szereg firm kapitalistycznych jak Romel i Burtol, firma Bartosiaka. Obecnie te elementy, które nienawidzą naszej ojczyzny, bo uniemożliwia im ona wyzysk kapitalistyczny,

⁶ APGoG, Sąd Grodzki, akta rejestrowe, cyt. za: *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006.

próbują przenikać do najczulszych ogniw naszej państwowej gospodarki morskiej. Trzeba wzmocnić czujność na tym odcinku i dobrze przyglądać się dalszym drogom rozwojowym istniejących dziś jeszcze przedsiębiorstw kapitalistycznych jak NTK, Superserwis, Ameryka Skantick Lajn”⁷.

W latach 1945-1949 Wincenty Bartosiak rozwijał w Londynie działalność armatorską i maklerską w firmach Union Baltic Shipbrokers Ltd. i J.S. Hamilton Ltd., pozostających całkowicie w polskich rękach. Przez pełnomocnika Gracjana Płocieniaka (gdyńskiego adwokata) współzarządzał reaktywowaną w Gdyni „Ławicą”, która jednak w 1949 r. została, na wniosek ministra żegluga Adama Rapackiego, zlikwidowana, a majątek przejęły Arka i Dalmor.

W roku 1950 Wincenty Bartosiak osiadł w Buenos Aires, skąd zarządzał firmą armatorską Bartosiak Shipping Company Ltd. z siedzibą w Hamilton (Bermudy). Nabył na licytacji uszkodzony statek s/s „Chorzów”, ten sam, którym kiedyś, jako eksplorator, kierował w Żegludzie Polskiej w Gdyni. Nazwał go „Stella Maris”. Statek pod banderą panamską robił rejsy do Belgii i Francji z ładunkiem szwedzkiego i fińskiego drewna, a następnie z cementem chodził między Argentyną, Urugwajem i Brazylią.



W grudniu 1953 r. „Stella Maris” uległa bardzo poważnemu wypadkowi, którego przyczyną był „zbieg wszystkich złych mocy” – jak napisał do „Okólnika” miesz-

kający w Brazylii Kazimierz Czechowicz. – „Ogromna fala, wiatr, prąd oraz egzystencja zupełnie nowej mielizny”⁸, której nie było na żadnych mapach.

Niedługo potem Wincenty Bartosiak kupił inny statek, który nazwał „Stella Nova”. Polscy kapitanowie i oficerowie, koledzy ze Szkoły Morskiej, pływali na kontraktach w jego firmie. Gdy statek wychodził ze stoczni w Trieście – załogę sprowadził z Polski. Gdy potrzebował uzupełnić załogę – zwracał się do Związku w Londynie. „W rezultacie zaangażowanych zostało siedmiu ludzi. W tym kol. Z. Koreywo [abs. WN z 1937 r.] poszedł na kapitana, a kol. H. Jerzak [abs. WM z 1944 r.] na II mechanika”⁹. Włączając się w życie Polonii, został współzałożycielem Biblioteki im. J. Domeyki w Buenos Aires.

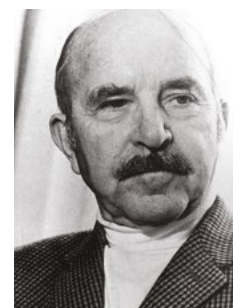
W 1966 r. wziął udział w wyprawie (i częściowo ją sfinansował) słynnego polskiego inżyniera, żołnierza Armii Andersa i zarazem argentyńskiego podróżnika Wiktora Ostrowskiego na Bagna Ibera, pomiędzy rzekami Parana i Urugwaj.

W tym samym roku w „Dzienniku Bałtyckim” pojawiła się informacja, że armator południowoamerykański polskiego pochodzenia i absolwent Szkoły Morskiej Wincenty Bartosiak postanowił przekazać 1000 dolarów na wyposażenie gdyńskiego oceanarium i Morski Instytut Rybacki nawiązał kontakt z darczyńcą¹⁰.

Po niewyjaśnionym zaginięciu w 1968 r. jachtu „Polonia” podczas żegluga wokół Hornu – „wyruszył w trudną trasę wokół południowych wybrzeży Ziemi Ognistej na poszukiwanie [...]. On też zainicjował wielką międzynarodową akcję ratunkową na lodowatych wodach wokół Hornu”¹¹.

Wspierał też Szkołę Podstawową nr 6 w Gdańsku, noszącą imię pierwszego komendanta statku szkolnego „Lwów” Kapitana Tadeusza Ziółkowskiego (w 1971 r. zadbał o dwa transporty chilijskich jabłek, w następnym roku – o 650 kg bananów, które dotarły do Polski w ładowniach m/s „Żeromski”, ufundował nagrody dla uczniów biorących udział w konkursie wiedzy o morzu i Wybrzeżu.

VICENTE BARTOSIAK
ARMADOR



7 APGoG, akta PZPR, referat I sekretarza Komitetu Miejskiego PZPR tow. Hieronima Olejniczaka z 30.09.1949 r.

8 „Okólnik” 1953, nr 69, s. 18.

9 „Okólnik” 1957, nr 84, s. 15.

10 *Hojny dar*, „Dziennik Bałtycki” 13.04.1966.

11 Grażyna Murawska, *Repki – Buenos Aires – Gdynia*, „Wybrzeże” 3.11.1985.

W roku 1980 na światowym zjeździe absolwentów w Gdyni



Pod koniec życia niemal każdego lata przyjeżdżał do Gdyni na spotkania Tczewiaków. Jest autorem wspomnień „Od Repek do Miami Beach” (w książce „Na morze po chleb i przygodę”, której powstania był inicjatorem). W stanie wojennym wysyłał do Polski kolegom kilogramami kawę – na wagę złota w stanie wojennym¹².



„Stella Nova”

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972; biografia opracowana na podstawie rozmów z W. Bartosiakiem w 1978 r., w zbiorach Sali Tradycji UMG; *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006; Julian Rummel, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980; korespondencja w zbiorach Sali Tradycji UMG; „Okólniki”; „Dziennik Bałtycki” 13.04.1966; „Wybrzeże” 3.11.1985.

Zmarł w Argentynie 25 czerwca 1985 r. Nad jego grobem Edward Obertyński powiedział: „Odszedł od nas człowiek wielki – patriota polski i niestrudzony działacz. Pozostawił po sobie pamięć o człowieku, który swoją pracą i zamiłowaniem wpisał się na zawsze w karty naszych dziejów morskich. Pamiętają go i ci starzy już koledzy z tczewskiej Szkoły Morskiej, jak i ci marynarze, z którymi sam pływał na statkach, nie bacząc na niebezpieczeństwa, pamiętają liczni Polacy, którym w trudnych warunkach życiowych podał pomocną dłoń. Pamiętają go też Brazylijczycy i chilijscy Indianie, dla których był pomocnym ojcem. Jego patriotyzm uzewnętrznił się w tym ostatnim akcie, gdy zgodnie z jego życzeniem, jego prochy spoczęły tu, na Cmentarzu Witomińskim, gdzie spoczywa wielu jego kolegów”¹³.

Na grobowcu jest prosty napis: WINCENTY BARTOSIAK ARMATOR.

¹² Listy w zbiorach Sali Tradycji UMG – D/2982, s. 313.

¹³ Edward Obertyński, op. cit.