

Zbigniew Machaliński*

Zygmunt Brynk (1872–1943): kontradmirał rosyjskiej i polskiej marynarki wojennej, attaché wojskowy i morski przy Poselstwie Polskim w USA

Zygmunt Brynk urodził się 13.04.1872 r. w Mogilowie na Podolu jako syn Kazimierza, matematyka z zawodu, i Zofii z domu Brynk. Wcześniej stracił rodziców, wówczas opiekował się nim jego stryjeczny brat, późniejszy generał-lejtnant i zarazem główny inspektor artylerii morskiej w Rosji, Antoni Brynk. Po ukończeniu w roku 1890 sześciu klas gimnazjum w Petersburgu zdał egzamin konkursowy i został przyjęty do Morskiej Szkoły Inżynieryjnej w Kronsztadzie na wydział budowy okrętów. Uczelnię tę ukończył z dyplomem młodszego inżyniera mechanika 15.09.1894 r.¹

Po urlopie wypoczynkowym kontynuował naukę w tzw. oficerskich klasach mechaniczno-torpedowych. Następnie został skierowany do floty; pierwszy etatowy przydział w karierze morskiej otrzymał na kanonierkę „Groziaszczyj”. W latach 1895–1896 odbył na niej szereg rejsów zagranicznych, między innymi na Morzu Śródziemnym. 6.12.1898 r. został wyznaczony na pomocnika starszego inżyniera mechanika.

* Prof. dr hab. Zbigniew Machaliński, Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna, Gdańsk
e-mail: rektor@gwsh.gda.pl

¹ Przebieg służby w rosyjskiej marynarce wojennej opracowano na podstawie: CAW, 9683, Akta personalne Z. Brynka; *Spisok ličnogo sostava sudov flota stroevych i administrativnych učreždenij Morskogo Vedomstva*, Petersburg 1912, s. 313; R. Mielczarek, *Zygmunt Brynk*, „Nautologia” 1983, nr 2, s. 92–94; listy Wandy Danysz (córki Z. Brynka) do Ryszarda Mielczarka w posiadaniu tegoż.

Pomyślne wyniki pierwszego etapu służby skłoniły Brynka do kontynuowania studiów wojennomorskich. Nie bez znaczenia w sprawie otrzymania skierowania było dla młodego oficera wsparcie Antoniego Brynka, wówczas już profesora Michajłowskiej Akademii Artyleryjskiej.

Akademię Morską w Petersburgu ukończył w 1900 r. Pod koniec tegoż roku został oddelegowany do Filadelfii jako członek komisji nadzorującej budowę pancernika „Retwizan” o wyporności 12 700 ton. Pobyt w Stanach Zjednoczonych miał istotne znaczenie dla jego kariery w początkach II Rzeczypospolitej, kiedy został oddelegowany do Waszyngtonu jako pierwszy polski attaché morski.

Podczas inauguracyjnego rejsu „Retwizana” z Filadelfii do Petersburga Brynk sprawował funkcję starszego inżyniera mechanika, podobnie jak w czasie kolejnego rejsu tego pancernika na Daleki Wschód – do Japonii i Władywostoku. Następnym okrętem, na którym pływał jako starszy inżynier mechanik, był pancernik „Gieorgij Pobiedonosiec”. Na nim służył aż osiem lat (1904–1912), głównie pływając po wodach Morza Czarnego i Śródziemnego. W krótkich odstępach czasu awansował najpierw na kapitana (1.01.1905), następnie na podpułkownika (6.12.1906). „Gieorgij Pobiedonosiec” bazował w Sewastopolu. Tu w czasie przerw w pływaniach, w latach 1907–1912, Brynk był wykładowcą w Czarnomorskiej Szkole Maszynowej.

W Sewastopolu zawarł związek małżeński z Helena Rakowską. Z małżeństwa tego urodziło się troje dzieci: Halina (9.12.1904), Jerzy (4.01.1907) i Wanda (2.12.1915). Rodzina Brynków aż do wyjazdu do Polski w roku 1919 mieszkała nieprzerwanie w Sewastopolu.

W czasie pierwszej wojny światowej, od 1915 do 1917 r., służył początkowo na prototypowym dreadnociu „Impieratrisa Marija” jako starszy inżynier mechanik, odbywając rejsy bojowe po Morzu Czarnym, a następnie jako *flagmański inżynier mechanik na dywizji pancerników Morza Czarnego*². W czasie budowy okrętów w Nikołajewie i później we Flocie Czarnomorskiej miał możliwość bliższego poznania późniejszego szefa Departamentu dla Spraw Morskich wiceadmirała Kazimierza Porębskiego.

W połowie 1917 r. mianowano Brynka prezesem komisji budowy okrętów *dla Morza Czarnego na fabrykach w Nikołajewie*³. 25 grudnia tego roku awansował na generała majora. Skończył służbę w marynarce wojennej dawnego cesarstwa rosyjskiego w pierwszej połowie 1918 r. jako szef działu technicznego w sztabie dowódcy Floty Czarnomorskiej w Sewastopolu.

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

Pod koniec pierwszej wojny światowej podjął aktywną działalność w Związku Wojskowych Polaków w Sewastopolu. Od 20.04.1917 r. do 25.05.1918 r. (likwidacja ZWP) był członkiem jego zarządu. W tym samym mieście do czasu swego wyjazdu do kraju (14.04.1919 r.) działał również w Radzie do Spraw Polskich. Za działalność w polskich organizacjach na terenie Sewastopola został odznaczony Krzyżem Walecznych.

Rodzina Brynków do Polski wracała statkiem „Mieczta” – z Sewastopola do Konstancy, a następnie koleją do Warszawy.

Do Wojska Polskiego Zygmunt Brynk wstąpił 20.05.1919 r. Otrzymał przydział do Departamentu dla Spraw Morskich jako pułkownik marynarki. Szef DSM Kazimierz Porębski już 28 maja oddelegował go do Paryża. Brynk działał w tamtejszej misji morskiej przy Poselstwie Polskim. Oddelegowany 4 lipca do Warszawy przez miesiąc przebywał w DSM. 5 sierpnia został mianowany attaché wojskowym i morskim przy Poselstwie Polskim w Waszyngtonie. Gwoli kronikarskiej ścisłości trzeba zaznaczyć, że był pierwszym polskim attaché wojskowym i morskim w USA. Służył na tym stanowisku do października 1920 r. Z akt Poselstwa Polskiego wynika, iż w Waszyngtonie zjawiał się rok wcześniej. Placówka ta obok poselstwa w Londynie i Paryżu odgrywała zasadniczą rolę w polskich kontaktach dyplomatycznych w pierwszych latach II Rzeczypospolitej.

Stopień generała podporucznika marynarki przyznano Brynkowi 15.08.1919 r. Zakres jego czynności był dosyć rozległy; z korespondencji z MSZ i DSM wynika, iż zajmował się możliwościami zakupu przez Polskę w USA okrętów niemieckich pochodzących z tzw. zdobyczy wojennych, sprawą ewakuacji transportem morskim polskiej Dywizji Syberyjskiej z Rosji i możliwościami inwestycyjnymi kapitału amerykańskiego w Gdańsku. Pisał również raporty o stanie oraz perspektywach marynarki wojennej i handlowej USA, jak i przemysłu stoczniowego tego kraju⁴.

Jednak najwięcej czasu i wysiłku attaché wojskowy i morski poświęcał sprawom Towarzystwa Polsko-Amerykańskiego Żeglugi Morskiej SA w Nowym Jorku (Polish American Navigation Corporation). Spółka ta powstała w kwietniu 1919 r. Jej kapitał zakładowy pochodził z drobnych udziałów wielu tysięcy przedstawicieli miejscowej Polonii. Powstanie i krótka działalność TPAŻM stanowi niezwykle interesujący przyczynek do rozwoju myśli morskiej II Rzeczypospolitej, jak i zaangażowania szeregowych przedstawicieli Polonii amerykańskiej w dzieło stworzenia polskiej floty morskiej. W obrazie tej spółki jak

⁴ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: CAW), Kierownictwo Marynarki Wojennej (dalej: KMW), Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ambasada RP w Waszyngtonie – materiały znajdujące się w różnych teczkach.

w soczewce odbijały się głęboko patriotyczne postawy wielu Amerykanów polskiego pochodzenia, ale także manipulowanie nimi i ich pieniędzmi przez część jej zarządu. Dla pozyskania akcjonariuszy zarząd spółki rozwinął szeroką akcję propagandową w gazetach i czasopismach polonijnych, organizowano specjalne wiece i mitingi w większych skupiskach Polaków amerykańskich. Wynajęto również wielu agentów i zatrudniono ich w systemie prowizyjnym. Ci, którzy osiągalni najlepsze wyniki, otrzymywali specjalne premie i nagrody rzeczowe. Brynk również, szczególnie po ustąpieniu z funkcji attaché wojskowego i morskigo, w dobrej wierze uczestniczył w tej akcji, przemawiając na wiecach i mitingach.

Sprawa powstania polskiej floty handlowej na przełomie 1919 i 1920 r. w poczynaniach Departamentu dla Spraw Morskich koordynującego całą politykę morską II Rzeczypospolitej była wówczas mocno podkreślana. Porębski nie widział w tym okresie realnych możliwości zorganizowania marynarki handlowej przy pomocy kapitału krajowego zarówno państwowego, jak i prywatnego. Inicjatywa Polonii amerykańskiej bardzo więc odpowiadała DSM. Prężne i energiczne działania na terenie amerykańskim i w Warszawie prezesa TPAŻM Tadeusza Niklewicza⁵ wzbudzały nadzieje na rychłe powstanie krajowego tonażu handlowego. Porębski sprzyjał tym inicjatywom, podobnie jak MPiH i ówczesny rząd polski. By móc wywierać na nie wpływ i kontrolować je na terenie USA, wysłał do Waszyngtonu Brynka – to właściwie stanowiło jego główne zadanie jako attaché wojskowego i morskigo. Brynk, obok kontradmirała Michała Borowskiego, był tym człowiekiem w ekipie Porębskiego, który znał stosunki amerykańskie, miał dobre przygotowanie merytoryczne, władał biegle językiem angielskim, francuskim i rosyjskim, więc mógł spełnić pokładane w nim nadzieje.

⁵ Tadeusz Niklewicz był inżynierem komunikacji, budowniczym portów, żegludowcem. Urodził się 1.10.1877 r. w Piotrkowie Trybunalskim. Jego ojciec Emil pracował jako bankowiec. Matką była Zofia z Zielińskich. Ukończył z wyróżnieniem Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Pracował na Dalekim Wschodzie, między innymi we Władywostoku, gdzie jako właściciel i dyrektor przedsiębiorstwa rozbudowywał tamtejszy port. W 1919 r. znalazł się w USA. Tam w kwietniu tegoż roku zorganizował Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej. Po bankructwie tej spółki w 1922 r. wyjechał do Polski i zamieszkał w Warszawie, gdzie z bratem Włodzimierzem zorganizowali Towarzystwo Robót Kolejowych i Drogowych „Tor”, którego został prezesem. Towarzystwo budowało na terenie całego kraju wiele specjalistycznych obiektów, m.in. chłodnię w porcie gdyńskim. W 1945 r. przeniósł się do Sopotu, gdzie mianowano go dyrektorem Oddziału Spółdzielczego Przedsiębiorstwa Budowlanego – Roboty Morskie Gdańsk/Gdynia. Prowadziło ono głównie prace hydrograficzno-morskie w portach wschodniego wybrzeża. W 1949 r. zamieszkał w Warszawie i podjął pracę jako konsultant Banku Inwestycyjnego. Zmarł 20.11.1956 r. w Warszawie. Został pochowany na Powązkach.

Sytuacja, jaką zastał Brynk w Stanach Zjednoczonych, nie była z punktu widzenia DSM najlepsza. TPAŻM już istniało, nie można było mieć wpływu na skład zarządu, który nie stanowił monolitu, bowiem istniały w nim rozdziewki, a współpraca z Poselstwem Polskim w Waszyngtonie nie układała się również najlepiej. Poseł RP książe Kazimierz Lubomirski odnosił się do idei powstania floty polskiej przy pomocy kapitału Polonii amerykańskiej nieufnie i z rezerwą.

Brynk po przyjeździe nawiązał natychmiast kontakt z Niklewiczem i starał się analizować instrukcje, jakie otrzymał od Porębskiego; współpraca tych dwóch ludzi wierzących i mających nadzieję, że urzeczywistnienie podjętej myśli zakończy się sukcesem, układała się dobrze. 3.11.1919 r. Niklewicz napisał do Brynka: *zawiadamiam pana Generała, że poświęcenie pierwszego okrętu naszego Towarzystwa, „Kościuszko”, odbędzie się w Nowym Jorku bm., mam honor zwrócić się do Niego z prośbą bycia Ojcem Chrzestnym tego okrętu*⁶.

Do kwietnia 1920 r. Towarzystwo kupiło statki towarowe: „Kościuszko”, „Wisła”, „Warszawa”, „Poznań”, „Kraków”, „Pułaski” (winno być „Puławski” – niedopatrzenie armatora) i towarowo-pasażerski statek „Gdańsk”. Jednostki te miały być przeznaczone do obsługi polskiego handlu zagranicznego i ruchu emigracyjnego na trasie Gdańsk – Nowy Jork. Pływały pod banderą amerykańską; istniały projekty przekazania połowy akcji rządowi w Warszawie i podniesienia bandery polskiej. Podstawowym warunkiem utrzymania Towarzystwa było zapewnienie mu ładunków przez rząd polski. Eksport polski w tym czasie był jednak bardzo nikły, a przechwytywanie amerykańskich transportów artykułów żywnościowych i innych kierowanych do Polski przez Gdańsk – bardzo utrudnione ze względu na ostrą walkę konkurencyjną na amerykańskim rynku frachtowym. Sytuacja TPAŻM od samego początku jego istnienia nie była więc najlepsza.

W aktach Ambasady Polskiej w Waszyngtonie zachowała się duża liczba telegramów Niklewicza do Brynka i Porębskiego, Brynka do Porębskiego i wzajemnie, które oddają dramatyczną walkę o ładunki dla TPAŻM. Zabiegi te kończyły się niepowodzeniem zarówno na rynku amerykańskim, jak i polskim. Podjęte próby przechwytywania ładunków kierowanych do innych państw z USA również nie dały rezultatów⁷.

Oferty składane przez Niklewicza na ręce posła RP Kazimierza Lubomirskiego przyjmowane były przez tego ostatniego z dużą rezerwą. Nie zawsze kierowano je do Warszawy. W tej sytuacji posługiwał się on Brynkiem, prosząc p. Generała o przesłanie pism do DSM⁸. W wypadku braku odpowiedzi ze stro-

⁶ AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1679, s. 3, Niklewicz do Brynka, 3.11.1919.

⁷ AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1681, s. 39–41, pismo Brynka do DSM, 29.11.1920.

⁸ AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1679, s. 5, pismo Miklewicza do Brynka, 1.12.1919.

ny Poselstwa Polskiego również zwracano się o pośrednictwo do attaché morskiego. Na przykład, Niklewicz pisał: *Prosimy p. Generała o jak najspieszniejszą odpowiedź, gdyż nie otrzymawszy dotychczas od Poselstwa żadnej odpowiedzi na naszą propozycję, zmuszeni jesteśmy wybierać inne drogi, by okrętom naszym zapewnić tonaż [...]*⁹.

TPAŻM jedyny ratunek przed ogłoszeniem upadłości na początku 1920 r. widziało w przejściu co najmniej 50% akcji przez rząd polski, a tym samym w większym zainteresowaniu Warszawy dalszymi losami spółki. Zainteresowanie to miało się przejawiać w monopolu na przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego. Pod wpływem nacisków MSZ 5.02.1920 r. w siedzibie poselstwa odbyło się zebranie z udziałem Kazimierza Lubomirskiego, Zygmunta Brynka, delegata rządu do spraw aprowizacji Stanisława Arcta i Tadeusza Niklewicza. Dotyczyło kwestii przyszłości TPAŻM. Zebrani postanowili wówczas, że udział rządu polskiego w TPAŻM może nastąpić jedynie na podstawie zapewnienia rządowi przeważającego wpływu na bieg interesów, a więc odpowiedniego udziału w zarządzie Towarzystwa i odpowiedniej liczby głosów w zgromadzeniu ogólnym, jak również możliwości wykupienia części akcji. Zastrzegano sobie również zmiany w składzie zarządu i mianowanie dwóch spośród pięciu dyrektorów, a po trzech miesiącach trzeciego dyrektora¹⁰.

Wspólna akcja Niklewicza i Brynka w USA i Porębskiego w Warszawie doprowadziła do chwilowego sukcesu – 30.06.1920 r. została podpisana umowa między rządem polskim a TPAŻM. *Towarzystwo zobowiązywało się załatwić przewozy rządowe po cenie 5% niższej od cen rynkowych, jak również oddanie swoich okrętów na liniach i dla rejsów na żądanie Rządu Polskiego na tych samych warunkach. Skarb Polski zobowiązał się oddać Towarzystwu pierwszeństwo przy zleceniach transportowych*¹¹. Umowę tę przyjęto po długotrwałych dyskusjach w Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów¹². Zgodnie z decyzją Porębskiego odpowiedzialnym za wykonanie tej umowy na rynku amerykańskim z ramienia DSM był Brynk, jednocześnie wszystkie instytucje polskie i poszczególne osoby *we wszystkich sprawach transportów morskich do USA komunikowały się z gen. Brynkiem*¹³. Ponadto Porębski zobowiązał Brynka w imieniu MSWojsk. (sic!) do *porozumienia się co do wykonania umowy z po-*

⁹ *Ibidem*, s. 22, pismo Niklewicza do Brynka, 27.12.1919.

¹⁰ *Ibidem* s. 40–42, pismo K. Lubomirskiego [bez adresata i daty].

¹¹ *Ibidem*, s. 111, pismo Porębskiego do Brynka, 7.07.1920.

¹² *Ibidem*, s. 123, pismo Porębskiego do Brynka, 5.07.1920.

¹³ *Ibidem*, s. 111, pismo Porębskiego do Brynka, 7.07.1920.

selstwem [w Waszyngtonie] i innymi przedstawicielami rządu polskiego w USA¹⁴.

Zgodnie z tą umową TPAŻM podniosło listę akcji do 15 000 sztuk, z czego 10 000 miało być bezpłatnie przekazane rządowi polskiemu. Zamiar ten był jednak trudny do zrealizowania z punktu widzenia istniejących w USA przepisów prawnych; w związku z tym Brynk depeszował do MSWojsk.: [...] *prawo amerykańskie zabrania w ogóle wydania więcej niż połowy zwyczajnych akcji amerykańskich towarzystw w obce ręce, a zwłaszcza darmo. Proszę upoważnić mnie i radcę Gliwca rozbić umowę [!] żegluga – Niklewicz na dwie oddzielne umowy, które razem stanowią będą całość z poprzednią umową. Dla uniknięcia zarzutu otrzymania akcji darmo wskazane jest oddać Towarzystwu w zamian akcje jako aportu rządu, prawa linii Gdańsk–Baltimore zarejestrowanej, lecz nie funkcjonującej i nie posiadającej żadnych kapitałów. Proszę powiadomić admirała Porębskiego¹⁵.*

Trzeba dodać, iż w kraju nie było w roku 1920 polskiego prawodawstwa morskiego. Utrudniało to nabywanie statków i ich rejestrację pod polską banderą¹⁶.

Trudno stwierdzić, czy Brynk wierzył w skuteczność podejmowanych akcji, w których sam aktywnie uczestniczył. Faktem jest, że jako attaché morski niezwykle sumiennie i lojalnie wykonywał polecenia Porębskiego, wykazując przy tym wiele własnej inwencji. Jego współpraca z posłem Lubomirskim w tym zakresie nie układała się najlepiej. Brynk i Porębski rozumieli konieczność powołania polskiej floty handlowej, jako ludzie morza kierowali się nadrzędnym interesem kraju, unikali często kontrowersyjnych sytuacji związanych z tworzeniem Towarzystwa. Ponadto byli emocjonalnie związani z ideą statków pod polską banderą. Lubomirski stawał się coraz większym sceptykiem, jego obawy co do stanu i przyszłości Towarzystwa były w pełni uzasadnione. Charakteryzując TPAŻM, w kwietniu 1920 r. w depeszy do MSZ informował, iż operuje ono *kapitałem zebrany od wychodźstwa, założyciele nie wnieśli żadnego kapitału, rozebrawszy między siebie 5000 zwyczajnych akcji nie wpłaconych. Poselstwo mimo wszystkich wysiłków musiało się cofnąć od układów, gdyż 35 procent przedsiębiorstwa: należy do Braci Newelsonów, Żydów amerykańskich, złej repu-*

¹⁴ *Ibidem*, s. 123, pismo Porębskiego do Brynka, 5.07.1920.

¹⁵ *Ibidem*, s. 132, depesza Brynka do MSWojsk., 28.07.1920.

¹⁶ W pierwszym półroczu 1920 r. pod polską banderą pływały trzy statki: „Polonia” (przedtem „Ciatura”) o nośności 1500 DWT, której właścicielami byli bracia Ryscy (Firma Ryscy w Baku); „Maziowa” (przedtem „Estele Maria”) o nośności 600 DWT, wybudowana w 1904 r., której właścicielem był Adolf Emeryk (Firma Emeryk w Taganrogu); „Kraków” o nośności 550 DWT, wybudowana w 1919 r., której właścicielem było Towarzystwo Sarmacja.

tacji. Bilans wykazuje niedobór pół miliona dolarów, koniunktura pogorszona, zyski małe, statki przepłacone¹⁷.

Zawarcie umowy przez rząd polski z TPAŻM Brynk ocenił bardzo krytycznie. 5.08.1920 r. depeszował: *Moje stanowisko nie zmienione [...] Nie mogę przyjąć żadnej odpowiedzialności za skutki załatwienia tej sprawy w Warszawie wobec opinii Poselstwa. Wobec faktu dokonanego będę strzegł wykonania kontraktu*¹⁸.

W Poselstwie Polskim istniały więc dwa różne stanowiska dotyczące TPAŻM. Poseł Lubomirski nie chciał brać odpowiedzialności za tryb załatwienia tej sprawy. Natomiast attaché wojskowy i morski działał zgodnie z wytycznymi MSWojsk. i popierał akcję. Ponadto jako człowiek morza nie mógł nie udzielić jej poparcia, widząc prawdopodobnie wiele słabych oraz kontrowersyjnych działań i rozwiązań w tym zakresie; chciał jednak wierzyć, że efekt końcowy będzie zgodny z interesami kraju. W rezultacie tych kontrowersji doszło do poważnego rozdzwieku między Lubomirskim a Brynkiem. Ambasador zwrócił się do Naczelnego Dowództwa z zadaniem odwołania attaché wojskowego i morskiego; jako powód podawał *rzekome jego nietaktowne politycznie odezwanie się o zamierzeniach Naczelnego Dowództwa*¹⁹. Był to oczywiście powód formalny. Minister spraw wojskowych gen. Kazimierz Sosnkowski wyszedł z założenia, iż nie może być kontrowersji w relacjach służbowych między ambasadorem a attaché wojskowym i morskim, dlatego stanął po stronie Lubomirskiego. W piśmie z 15.09.1920 r. w lakonicznie stwierdził: *Zgodnie z decyzją Naczelnego Dowództwa i Ministerstwa Spraw Wojskowych pan admirał ma przekazać agendy attaché wojskowego kapitanowi Machowi i sam natychmiast wracać do Warszawy*²⁰.

Bezpośredni przełożony Brynka, szef DSM Kazimierz Porębski, w piśmie do wiceministra spraw wojskowych nie podzielał stanowiska szefa swojego resortu i stanął po stronie gen. Brynka. *Od pierwszych dni – pisał – służbowej działalności gen. Brynka w Waszyngtonie, to jest od października roku przeszłego, zaznaczać się dało, z biegu znanych mi z urzędu spraw morskich, że Poseł zajął w tych sprawach stanowisko nieprzychylnie do kierunku obranego przez Departament [dla Spraw Morskich], upoważniony do tego przez Ministra Spraw Wojskowych,*

¹⁷ AAN Ambasada RP w Waszyngtonie, 1679, depesza szyfrowa Lubomirskiego do MSZ, 23.04.1920.

¹⁸ AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1681, depesza Lubomirskiego do MSZ, 5.07.1920.

¹⁹ CAW, 9883, Akta personalne Z. Brynka, pismo Porębskiego do wiceadmirała spraw wojskowych, ściśle tajne, 4.10.1920.

²⁰ AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1950, s. 46, depesza szyfrowa K. Sosnkowskiego do MSZ, 15.09.1920.

a które było obowiązujące dla gen. Brynka jako attaché morskiego przy Poselstwie. Rozbieżność poglądów zachodziła nie na tle politycznym, co do którego kierunku bezwzględnie należał do Posła, lecz polegała na tym, że książę Lubomirski sprzeciwił się idei zorganizowania rządowej linii żeglugi morskiej, którą to ideę przeprowadzał Departament po uzgodnieniu zapewnienia przez Posła Amerykańskiego w Warszawie wszelkich ułatwień bezpośrednio ze strony Urzędu Morskiego Stanów Zjednoczonych.

W przekonaniu słuszności swego zapatrywania się, które, o ile nie byłoby zwalczane, dałoby nam od dawna do dyspozycji niezbędne statki morskie i oszczędziło państwu setki milionów, Departament odpowiednie dyrektywy fachowe dawał gen. Brynkowi, który był zobowiązany je przeprowadzić technicznie, zachowując stosunek podległości Posłowi, jako reprezentantowi rządu²¹.

Pismo to odzwierciedla atmosferę pracy w DSM. Wiceadmirał Porębski nawet po odwołaniu Brynka lojalnie i odważnie bronił go przed władzami zwierzchnimi. Zarówno Porębski, jak i Brynk, mimo iż ponieśli porażkę, wykazali wiele uporów i zdeterminowania w walce o stworzenie zaczątków polskiej floty handlowej.

Po przybyciu do Warszawy Porębskiemu udało się pozyskać dla Brynka tzw. czasowy przydział do DSM „poza etatem” do momentu ukończenia przez niego prac nad zebraniem materiałem technicznym. Formalnie pracował on jeszcze w Departamencie w okresie 1.11–31.12.1920 r. 22.11.1920 r. na własną prośbę został przeniesiony do rezerwy jako generał brygady. W sierpniu 1922 r. zapis ten zmieniono, stwierdzając, iż generał został przeniesiony *na własną prośbę w stały stan spoczynku z prawem noszenia munduru z dniem 22 listopada 1920 roku w stopniu konradmirała*²².

W styczniu 1921 r. Brynk, będąc w stanie spoczynku, na mocy rozporządzenia szefa DSM i z inicjatywy tegoż, został ponownie wysłany do USA na stanowisko inspektora okrętów w TPAŻM, co faktycznie odpowiadało funkcji dyrektora do spraw technicznych²³. Zapewne zadecydowała o tym pozytywna opinia prezesa TPAŻM Niklewicza oraz fakt, iż szef DSM w dalszym ciągu miał nadzieję, że możliwa jest odbudowa zachwianej reputacji tej spółki armatorskiej, dlatego chciał mieć zaufanego człowieka, który realizowałby w Ameryce politykę Departamentu. Brynk w czasie pobytu w Warszawie nie przestawał interesować się TPAŻM, a do warszawskiego oddziału Towarzystwa na jego nazwisko

²¹ CAW, 9883, Akta personalne Z. Brynka, pismo Porębskiego ..., *op. cit.*

²² Zbiory W. Danysz, córki Z. Brynka, pismo Oddziału V Sztabu Generalnego MSWojsk., 10.08.1922.

²³ *Ibidem*, życiorys Z. Brynka, odpis w posiadaniu autora.

przychodziły depesze od Niklewicza. Prawdopodobnie przez Porębskiego generała w dalszym ciągu zabiegał o poparcie rządu polskiego.

W lutym 1921 r. Brynk był już w Nowym Jorku. W celu ratowania firmy brał aktywny udział w wiecach organizowanych w dużych skupiskach Polonii, przemawiał i agitował na rzecz wykupywania akcji TPAŻM. Los Towarzystwa był już jednak przesądzony, bankructwo zbliżało się nieuchronnie. Nastąpiło ono na przełomie 1921 i 1922 r. Przyczyn należy szukać zarówno w braku doświadczenia i – co za tym idzie – nieumiejętnym prowadzeniu przedsiębiorstwa, jak i w splocie niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, głównie zaś panującej w Polsce inflacji, która wykluczała pomoc rządu polskiego, oraz w gwałtownym spadku liczby frachtów na międzynarodowym rynku żegludowym. Amerykański przemysłowiec polskiego pochodzenia Jan Smolarski upadłość tę skwitował bardzo lapidarnie i trafnie zarazem, że interes szedł, póki sprzedawano akcje, a skoro ten dochód się skończył, kompania upadła.

Drugi pobyt Brynka w USA trwał niecały rok. Można zadać pytanie, dlaczego wyjechał on powtórnie do Ameryki, w czasie pełnienia funkcji attaché wojaskowego i morskiego musiał przecież zdawać sobie sprawę z prawie beznadziejnej sytuacji TPAŻM. Trudno określić motywy tej decyzji. Niewątpliwy wpływ wywarł wiceadmirał Porębski, który chciał wierzyć, nie mając innych możliwości, w powstanie narodowej floty, w polonizację TPAŻM.

Epilog tego bankructwa w środowisku Polonii amerykańskiej był bardzo smutny. W aktach Ambasady RP w Waszyngtonie znajduje się wiele listów autorstwa zawiedzionych Amerykanów polskiego pochodzenia, którzy pytali, jak mogliby odzyskać stracone pieniądze. Ambasada była w takich sytuacjach bezradna.

Po prawie rocznym pobycie za oceanem, w pierwszej połowie 1922 r. Brynk przybył do Warszawy – jak wyżej wspomniano, został przeniesiony na własną prośbę w stan spoczynku jako kontradmirał. Miał wówczas pięćdziesiąt lat, był w pełni sił i nie chciał wieść życia młodego emeryta. W latach 1923–1933 pracował w Izbie Kontroli.

Zmarł 26.09.1943 r. w Milanówku pod Warszawą; pochowany został na Cmentarzu Powązkowskim.

Bibliografia

- CAW, 9683, Akta personalne Z. Brynka.
AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1679.
AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1681.
AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 1950.
Mielczarek R., *Zygmunt Brynk*, „Nautologia” 1983, nr 2.
Spisok ličnogo sostava sudov flota stroevych i administrativnych učreždenij Morskogo Vedomstva, Petersburg 1912.

Summary

Zygmunt Brynk (1872–1943): Rear Admiral of the Russian and Polish Navy, Military and Marine Attaché at the Polish Legation in the USA

The article concerns the biography of Zygmunt Brynk, rear admiral of the Russian and Polish Navy, military attaché and marine attaché at the Polish Legation in the USA. The service of Brynk from 1895 to 1918 in Russia was discussed, then after 1918 in the Polish Army, in the diplomatic service, with particular emphasis on the activity in the Society of Polish-American Maritime Navigation S.A. in New York.

keywords: Polish Navy, Polish Army, shipping

słowa kluczowe: Polska Marynarka Wojenna, Wojsko Polskie, żegluga