

Stanisław Maj

Kraków

HISTORIA STOCZNI NA PRZEMSZY

WKŁAD NADODRZAŃSKIEJ RODZINY SAPOKÓW W ROZWÓJ ŻEGLUGI NA WIŚLE

WSTĘP

Wkrótce minie 100 lat od czasu, kiedy w okolicy Trójkąta Trzech Cesarzy powstała stocznia rzeczna. Pamięć o niej funkcjonuje jednak jedynie lokalnie. Jej świadectwem są pojawiające się od czasu do czasu inicjatywy społeczne bądź artykuły prasowe.

Sądzę, że warto dokładnie opisać historię stoczni oraz jej twórców. Zaczyna się ona około 1921 roku, kiedy to wielu członków nadodrzańskiej rodziny Sapoków, zaangażowanych w okresie powstań śląskich po polskiej stronie, musiało emigrować na tereny przyznane w wyniku plebiscytu Polsce. Niektórzy z nich trafili nad Przemszę. Tu budowali swoje życie od nowa. Byli wśród nich: Andrzej i Fryderyk Sapokowie. To ich przede wszystkim kojarzy się ze stoczną w Jęzorze.

Rozpoczynając opowiadanie przyjmuję dwa założenia. Po pierwsze – praca nie może ograniczać się do kilkuletniego okresu funkcjonowania stoczni przypadającego mniej więcej na lata 1926–1930. Przedstawię zatem jej genezę, funkcjonowanie, rezonans społeczny, jaki wywołała, a także jej znaczenie dla rozwoju żeglugi na Wiśle. Po drugie – bohater pracy powinien być zbiorowy. Uznając pierwszoplanową rolę Andrzeja i Fryderyka Sapoków nie mogę pominąć innych członków rodziny, którzy także, choć w różnym stopniu, przyczynili się do rozwoju żeglugi na Wiśle. Oba założenia są konieczne, by fenomen stoczni stał się bardziej zrozumiały. Zależy mi zwłaszcza na tym, aby dostrzegalne były dwie strony przedsięwzięcia: prywatna i publiczna.

Tłem pracy są losy niektórych członków rodziny Sapoków. Zasluguje one na szersze opracowanie, będąc przykładem propolskich postaw nadodrzańców.



Fryderyk Sapok, ojciec Andrzeja Sapoka na odrzańskiej barce. Archiwum rodzinne prawnuczki Fryderyka, Danuty Gąsiorek

KORZENIE

Bracia Andrzej i Fryderyk Sapokowie wywodzili się z Malni nad Odrą. Spis powszechny przeprowadzony w 1910 roku wykazał, że mieszkali tu wówczas 653 osoby: 560 z nich posługiwało się językiem polskim, 52 – niemieckim, a 41 – oboma językami. O ile język, religia i tradycja mogły dzielić, o tyle rzeka łączyła wszystkich. Jak wynika z dokumentów z 1914 roku, tylko w jednym rodzie Sapoków było pięciu szyprów: Friedrich, Theodor, Rafael, Vinzent i August oraz jeden budowniczy statków rzecznych, Anton Sappok¹. O mieszkających w tych okolicach pisano:

¹ M. Herok, *Życie codzienne we wsi Malnia w okresie międzywojennym. Wybrana problematyka*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 2020, nr 4, s. 74; *Oberschlesisches Handels-Adressbuch. Herausgegeben unter Benutzung des amtlichen Materials des Handelskammer für den Regierungsbezirk Oppeln*, Katowice 1914, s. 230; Glaeser, opierając się na innych, prawdopodobnie wcześniejszych źródłach, wymienia czterech właścicieli barek (Anton Sappok, Augustin Sappok, Stanislaus Sappok i Thomas Sappok) oraz dwóch szyprów (Friedrich Sappok i Winzenz Sappok) [w:] Z. Glaeser, *U źródeł własnej tożsamości*, Opole, 2003, s. 63.

lud z wodą zżyty i z wody żyjący. Flisactwo to ich żywioł! Odrą zapuszczali się aż do morza, wioząc płody ziemne i kopalniane oraz wyroby przemysłu górnośląskiego do portów nadmorskich, skąd dalej w świat je wysyłano. W górnośląskiej poezji ludowej mnóstwo piosenek sławi życie i zawód flisaka. „Nadodrzeńcy” to naród twardy, zdrów i przywiązany do polskości².

Wymieniony wyżej szyper Friedrich Sappok to prawdopodobnie Fryderyk Sapok, ojciec głównych bohaterów niniejszego opowiadania: Andrzeja (ur. 23 XI 1875) i Fryderyka (ur. 5 VIII 1885³). Oni także, podobnie jak ich antenaci, związali swoje życie z rzeką. Z czasem, przynajmniej jeden z nich, Andrzej, został właścicielem 600-tonowej barki.

PLEBISCYT, POWSTANIE I EMIGRACJA

Najpóźniej w okresie poprzedzającym plebiscyt na Śląsku wielu członków rodziny Sapoków opowiedziało się za Polską, choć już w 1919 roku niektórzy z nich brali udział w zbiórkach na cele narodowe⁴. Uważam, że losy Franciszka Sapoka z Malni były dla tej rodziny dość typowe. Oto jego życiorys pisany dla komisji weryfikacyjnej:

Urodziłem się dnia 3 września 1899 r. w Malni powiat Wielkie Strzelce na Śląsku Opolskim. Z ojca Jakóba i matki Emilii z domu Szeer. Wyznania jestem rzymsko-katolickiego. Ukończyłem ośmio-klasową szkołę powszechną w Malni. Zawodem moim było żeglarstwo na Odrze. Ponieważ rodzice moi byli otwarci Polakami to też i moje wychowanie było polskie. W życiu polskim brałem udział i to jako członek sokoła i związku śpiewaczego. Szczególnie w akcji plebiscytowej brałem żywy udział w życiu narodowym polskim, gdzie jako członek POW miałem za szczególne zadanie czuwanie nad bezpieczeństwem polskich zebrań agitacyjnych itp. urządzanych imprez. Byłem również członkiem oddziału destrukcyjnego POW i brałem udział w przewożeniu broni i materiału wybuchowego, jak również przy wysadzaniu mostów na Odrze

² J.S. Żuławski, *Zagadnienia wodne na Górnym Śląsku*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej”, R. 5: 1928 nr 1, s. 15; Inna opinia: „Płyniemy dalej. Przy sterze naszej barki stoi wytrawny odrzański szyper – Sapok. Sapok jest Ślązakiem i autochtonem [...] na pewno nie jest koniunkturalnym Polakiem. Mówi ładniejszym językiem polskim niż ktokolwiek z nas, a jedyny niemiecki nalot u niego to do przesady posunięty porządek i systematyczność” [w:] *Po Odrze płyną barki*, „Robotnik: centralny organ PPS”, R. 35, nr 197, s. 10.

³ Obie daty [w:] Kartoteka Komitetu Krzyża i Medalu Niepodległości, Muzeum Śląskie w Katowicach.

⁴ „Nowiny”, R. 9: 1919, nr 57, 174, s. 2; „Gazeta Opolska”, R. 31: 1920, nr 85, s. 2.

pod Krapkowicami w nocy z dnia 2–3 maja 1921. Następnie brałem udział w III powstaniu w I Komp. II baon 7 p. strzel. (baon Faskiego) i to w walkach pod Kędzierzynem, Gogolinem, Rożniątowem, Górą św. Anny i innych. W dowód uznania zostałem przez d-wo 7 p.p. Wojsk powstańczych mianowany kapralem. Po powstaniu przebywałem w obozie uchodź. w Jastrzembiu, gdyż do stron rodzinnych powrócić nie mogłem. W roku 1922 zostałem przyjęty do służby przy P.K.P. Katowice gdzie dotąd pracuję. Od roku 1922 jestem żonaty i ojcem dwojga dzieci⁵.

Przeglądając skargi złożone do Międzysojuszniczej Komisji Plebiscytowej można natknąć się na nazwiska Andrzeja i Wiktora Sapoków z Malni, Fryderyka Sapoka z Otmętu i Jana Sapoka z Gogolina. Występowali oni wielokrotnie jako świadkowie niemieckich niegodziwości takich jak: powszechne kupowanie głosów, nakłanianie podległych polskich pracowników do powstrzymania się od głosu, prowadzenie niedozwolonej propagandy na rzecz Niemiec, rozpowszechnianie plotek o małwersacjach i ucieczce Wojciecha Korfatego, terroryzowanie mieszkańców czy prowadzenie agitacji w czasie posług religijnych⁶. Warto nieco dokładniej opisać dwa takie przypadki, bezpośrednio związane z Andrzejem Sapokiem. Oba pokazują ogromne emocje, jakie towarzyszyły plebiscytowi. Pierwszy wydarzył się przed plebiscytem. Jean Beer, sołtys Malni prowadził niedozwoloną propagandę na rzecz Niemiec. Zostało to zgłoszone komisji plebiscytowej, a jako świadek wydarzenia wystąpił Andrzej Sapok. Najprawdopodobniej w wyniku tej interwencji sołtys został usunięty z urzędu przez radę gminy⁷. Drugi incydent miał miejsce w dniu plebiscytu. Z Koźła przyplłynęło do Malni 50 barek i zablokowało wieś terroryzując w ten sposób mieszkańców, aby nie głosowali za Polską. Dopiero pomoc sprowadzonych z Krapkowic żołnierzy francuskich zażegnała zagrożenie. Tym razem przed komisją plebiscytową świadczymi Andrzej i Wiktor Sapok⁸.

Wkrótce po plebiscycie utopili się w Odrze Jan Sapok, syn Andrzeja i Emil Sapok, syn Fryderyka. Podobno przewróciła się łódka i chłopcy wpadli do wody. Okoliczności wypadku nie poznano⁹. Zdarzyło się to w niespokojnym okresie, tuż przed III Powstaniem Śląskim, w którym wielu członków rodziny Sapoków wzięło udział po polskiej stronie. Powstańcami

⁵ AP Katowice, sygn. 12/470/0/1/14. Akta weryfikacyjne byłych członków Polskiej Organizacji Wojskowej na Górnym Śląsku,

⁶ *Abus plebiscitaires*, Mikołów, ok. 1921, s. 71–72 i 77.

⁷ Tamże, s. 71; M. Herok, *Życie codzienne...*, s. 71; M. Herok, *Dzieje wsi Malnia w latach 1919–1939*, Malnia 2020, s. 12.

⁸ Tamże, s. 72

⁹ „Gazeta Opolska”, R. 31 [właśc. 32]: 1921, nr 95, s. 3.

byli z pewnością: Robert Sapok¹⁰, Wiktor Sapok¹¹, Fryderyk Sapok¹², Piotr Sapok¹³ oraz Franciszek Sapok¹⁴. Andrzej Sapok, zapewne z powodu swojej opisanej wyżej działalności, został aresztowany i uwięziony przez Niemców zanim wybuchło powstanie. Przebywał w więzieniach w Krapkowicach i Nysie, a następnie w obozie w Cottbus (Chociebórz)¹⁵. Wydostał się stamtąd prawdopodobnie jeszcze w 1921 roku w ramach wymiany jeńców. Choć nie brał bezpośredniego udziału w walkach, po latach doceniono jego działalność na rzecz Polski¹⁶. Został wraz z Wiktorem odznaczony Krzyżem na Śląskiej Wstędze Waleczności i Zasługi¹⁷. Osobno należy wymienić Jana Sapoka, który był od 1919 roku prezesem chrześcijańskiego Związku Zawodowego Polskiego w Gogolinie¹⁸ i miał uczestniczyć w trzech powstaniach śląskich¹⁹. Po latach pisano o nim: „był uchodźcą z powiatu opolskiego, gdzie w czasie plebiscytu wiele cierpiał. [...] Dzielny ten rodak stawał zawsze w obronie sprawy polskiej”²⁰.

Propolska działalność Sapoków w okresie plebiscytu i – co najmniej – trzeciego powstania, nie została zapomniana. W grudniu 1921 roku bojówki niemieckie ciężko pobiły dwóch mieszkańców Malni: Gabora i Sapoka, wyciągając ich z kościoła w Otmęcie²¹. Być może podobnych zdarzeń było więcej. Musiały być, skoro ostatecznie wielu Sapoków porzuciło swoje majątki oraz warsztaty pracy i emigrowało. Andrzej Sapok musiał sprzedać dom w Malni i wspomnianą wcześniej barkę, a następnie przeprowadził się do Katowic Bogucic. Tu zakupił dom przy ulicy Markiefki 51²².

¹⁰ Tamże.

¹¹ Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr I? – w numerze brak kilku stron], „Wiadomości Związkowe Związku Powstańców Śląskich”, R. 2: 1938, nr 1.

¹² Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr III, „Wiadomości Związkowe Związku Powstańców Śląskich”, R. 1: 1937, nr 1.

¹³ „Powstaniec Śląski”, R. 9: 1935, nr 2, s. 17.

¹⁴ Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr IX, „Wiadomości Związkowe Związku Powstańców Śląskich”, R. 1: 1937, nr 3.

¹⁵ Informacja uzyskana od wnuczki Andrzeja Sapoka.

¹⁶ Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr XV, „Wiadomości Związkowe Związku Powstańców Śląskich”, R. 2: 1938, nr 3.

¹⁷ Druga lista powstańców śląskich odznaczonych Krzyżem na Śląskiej Wstędze Waleczności i Zasługi, „Polska Zachodnia”, R. 4: 1929, nr 122, s. 9; Pierwsza lista powstańców śląskich odznaczonych Krzyżem na Śląskiej Wstędze Waleczności i Zasługi, „Polska Zachodnia”, R. 4: 1929, nr 120, s. 5.

¹⁸ „Nowiny”, R. 9: 1919, nr 180, s. 2; „Gazeta Opolska”, R. 30: 1919, nr 179, s. 4.

¹⁹ H. Lehr, E. Osmańczyk, *Polacy spod znaku Rodła*, Warszawa, 1972, s. 230.

²⁰ Zgon działacza polskiego, „Górnoślązak. Pismo codzienne poświęcone sprawom ludu polskiego na Śląsku”, R. 29: 1930, nr 169, s. 4.

²¹ „Katolik”, R. 54, nr 155, s. 3.

²² „Katolik Codzienny”, R. 29: 1926, nr. 155, s. 4; „Polak”, R. 25: 1926, nr 154, s. 4; A. i L. Czarnaota, *Statek „Katowice” zbudowany nad brzegiem Przemszy*, Pozyskano z www.mdhmyslowice.pl (dostęp 30.01.2022).

Przez pewien okres, jak wielu powstańców, służył w szeregach policji śląskiej. Fryderyk Sapok także zamieszkał w Bogucicach, na tej samej ulicy, pod numerem 29. Obaj zaangażowali się w działalność Chrześcijańskiej Demokracji i pełnili różne funkcje w jej bogucickim kole²³. Jan Sapok trafił do obozu w Goczałkowicach, gdzie już w listopadzie 1921 roku ukończył kurs administracyjny przeznaczony dla uchodźców²⁴. Później znalazł pracę w hucie „Silesia” w Rybniku Paruszowcu. Wiktor Sapok osiadł w Tarnowskich Górach i przez wiele lat działał w Ogólnopolskim Związku Podoficerów Rezerwy²⁵ oraz tarnogórskim oddziale Związku Powstańców Śląskich²⁶, pełniąc w pewnym okresie funkcję prezesa w obu organizacjach. Robert Sapok zamieszkał w Mysłowicach Brzęczkowicach²⁷. Po latach odznaczył się jako kapitan motorówki „Zosia” ratującej zagrożonych powodzią ludzi w okolicach Szczucina. Pisano o tym:

Po wybuchu powodzi chodziło o to, żeby jak najwięcej ludzi i ich inwentarza wyciągnąć z przymusowej kąpieli i przewieźć z lewego na prawy brzeg Wisły. W tym celu zebrano znajdujące się w okolicy galary prywatne, mogące pomieścić na sobie wielu mieszkańców i wiele bydła. Motoróweczka „Zosia” chwytła dwa największe, wciska się między nie i [...] ciągnie i ciągnie. Na rzece szaleją wiry. Wielki „Książę Józef” i niemniejsza „Wanda” ledwie dają radę naporowi [...] wzburzonych fal. Obydwa statki są przynajmniej dwudziestokrotnie większe od „Zosi” i muszą wyteżać siły, żeby nie zniosło ich i nie rozbiło. Motorówka, jak gdyby nigdy nic, ciągnie swoje brzemie i rzuca się bez wahania w najniebezpieczniejsze miejsca. [...] Parska, prycha, trzeszczy pod naciskiem przeładowanych galarów. Wydaje się, że lada chwila obydwie „kosze” zetrą „osiółka” na miazgę. [...] Łupinę tę wiódł Ślązak, Robert Sapok, ofiarny komendant, człowiek pozbawiony nerwów, owej niezapomnianej nocy co chwila licytujący się ze śmiercią²⁸.

²³ „Polonia”, R. 2: 1925, nr 194, s. 9; „Polonia”, R. 6: 1929, nr 1731, s. 8.

²⁴ „Goniec Śląski”, R. 1: 1921, nr 279, s. 3.

²⁵ „Polska Zachodnia”, R. 2: 1927, nr 295, s. 7; „Polska Zachodnia”, R. 5: 1930, nr 36, s. 7; „Polska Zachodnia”, R. 8: 1933, nr 191, s. 4; „Gazeta Siemianowicka”, R. 10: 1935, nr 64, s. 2; „Nowiny. Czasopismo Północnej Części Województwa Śląskiego”, R. 6: 1935, nr 18, s. 2; „Głos Radzionkowski”, R. 5: 1935, nr 164, s. 5; „Katolik Polski”, R. 11: 1935, nr 40, s. 4; „Gazeta Tarnogórska”, R. 5: 1936, nr 197, s. 5.

²⁶ „Powstaniec Śląski”, R. 9: 1935, nr 2, s. 10; „Gazeta Tarnogórska”, R. 4: 1935, nr 142, s. 4; „Głos Radzionkowski”, R. 5: 1935, nr 162, s. 4.

²⁷ „Powstaniec Śląski”, R. 8: 1934, nr 10, s. 20.

²⁸ J. Podoski, *Gdy wody ustępują*, „Kurjer Warszawski”, R. 114: 1934, nr 205 (wyd. wieczorne), s. 8.

Bardzo prawdopodobne, że to ten Robert był w okresie niemieckiej okupacji więźniem Auschwitz, Buchenwaldu i Dora-Mittelbau²⁹. Piotr i Wiktor³⁰ Sapokowie byli przez lata policjantami w Katowicach³¹.

STOCZNIA. PIERWSZE OSIĄGNIĘCIA

Andrzej Sapok nie wyobrażał sobie zapewne życia bez żeglugi. Myślał o odtworzeniu tego co utracił. Zaczął od oceny możliwości żeglugi po Wiśle. Interesował się zwłaszcza transportem węgla, który wprowadzie od dawna, ale w niezbyt wielkich ilościach był przewożony galarami ze Śląska i Zagłębia do Krakowa.

W tym celu wraz z kolegami wybrał się na rekonesans, płynąc kajakiem po górnej i średniej Wiśle³². Ocena wypadła pomyślnie. Wkrótce potem zaczął działać. Poszukiwał przede wszystkim źródeł finansowania planowanego przedsięwzięcia sądząc, że władze będą równie jak on zainteresowane rozwojem żeglugi na Wiśle³³. Niestety okazało się, że jest zdany na siebie i rodzinę. W lutym 1926 roku zaciągnął kredyt w wysokości 8000 zł pod zastaw domu w Katowicach. Było to około 20% sumy potrzebnej, aby rozpocząć budowę stalowej barki³⁴. Zdecydował, że będzie ona budowana nad Przemśką, na Jęzorze³⁵. Jednocześnie zajął się niezbędnymi działaniami organizacyjnymi. 24 kwietnia 1926 roku do rejestru w Sądzie Powiatowym w Katowicach pod nr 37 wpisano spółdzielnię Zjednoczona Żegluga na górnej Wiśle „Neptun” Sp. z o.o. Celem spółdzielni było: „zjednoczenie właścicieli statków rzecznych i właścicieli stoczni, utrzymanie żeglugi na poziomie

²⁹ Robert Sapok, Pozyskano z www.straty.pl (dostęp 26.02.2022).

³⁰ Był to najprawdopodobniej inny Wiktor występujący w wielu dokumentach jako Wiktor II, nie mający nic wspólnego z imiennikiem z Tarnowskich Gór.

³¹ Rozkaz – Policja Państwowa. Województwo Śląskie. Główna Komenda Katowice, 1932, nr 1298, s. 21 i 23.

³² A. Rylke, *Święto czynu twórczego „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej”*, R. 3: 1926, nr 8, s. 4

³³ *To ich nic nie obchodzi*, „Głos Górnego Śląska”, R. 6: 1926, nr 34, s. 2.

³⁴ Informacja uzyskana od wnuczki Andrzeja Sapoka.

³⁵ O lokalizacji stoczni na Jęzorze zob. W. Danielewicz, *Opis holownika motorowego „Jaworzno”*, Pozyskano z www.zegluga.szypmanstudio.pl (dostęp 31.01.2022); „Gazeta Robotnicza”, R. 31: 1926, nr 155, s. 3; *Żegluga na Przemsie*, „Katolik Codzienny”, R. 29: 1926, nr 155, s. 4; „Polak”, R. 25: 1926, nr 154, s. 4; A. Rylke, *Święto ...; Uroczyste poświęcenie statku motorowego Katowice*, „Polska Zachodnia”, R. 5: 1930, nr 54, s. 4; „Polonia”, R. 3: 1926, nr 187, s. 5 i 6. O lokalizacji stoczni w pobliżu Trójkąta Trzech Cesarzy zob. „Głos Górnego Śląska”, R. 6: 1926, nr 37, s. 2; „Polonia”, R. 3: 1926, nr 180, s. 5; „Polonia”, R. 6: 1929, nr 1729, s. 6; *Pierwszy śląski statek motorowy „Katowice”*, „Dziennik Berliński”, R. 34: 1930, nr 51, s. 3; *Na trójkącie „trzech cesarzy”*, *Pierwszy śląski statek motorowy „Katowice”*, „Nowy Kurjer: dawniej Postęp”, R. 41: 1930, nr 48, s. 6; „Kurier Poznański”, R. 25: 1930, nr 94, s. 9; *Żeglarze-uchodźcy z nad Odry zbudowali śląski statek motorowy*, „Gazeta Gdańska”, 1930, nr 47: s. 8; „Polonia”, R. 7: 1930, nr 1934, s. 10.



Andrzej Sapok w mundurze śląskiego policjanta w 1922 r., Muzeum Powstań Śląskich Świętochłowice sygn. MPŚI30

największej sprawności technicznej i rozwoju, wykonywanie wszelkich przewozów osobowych, rzeczowych i holowniczych, podniesienie poziomu fachowo kulturalnego członków, wzajemne gwarantowanie kredytów oraz organizacja cechu żeglarczy”. Członkami zarządu zostali: Andrzej i Wiktor II Sapok. Zarząd składał się z prezesa i jego zastępcy³⁶. Nieco później do zarządu wszedł Jan Michałek. Dwa miesiące później – 30 czerwca 1926 roku – Andrzej Sapok wziął udział w inauguracyjnym zebraniu Ligi Morskiej i Rzecznej w Katowicach. Już wtedy był cenionym fachowcem, więc wybrano go członkiem Rady Nadzorczej³⁷. Pierwsze zebranie lokalnego oddziału Ligi odbyło się po kilku dniach. Poświęcono je przede wszystkim omówieniu programu wodowania wspomnianej barki³⁸. Była ona wzorowana na barkach odrzańskich, ale niemal o połowę od nich mniejsza³⁹. 11 lipca 1926 roku została poświęcona przez księdza prałata Gołę z Niwki, a następnie zwodowana. W uroczystości wzięły udział „wie-

lotysięczne tłumy” oraz członkowie Ligi z katowickiego i krakowskiego, którzy patronowali przedsięwzięciu⁴⁰. Przybyli także „przedstawiciele miejscowych władz oraz kół gospodarczych i przemysłowych”. Łodzi zbudowanej ze stali nadano imię „Górnoślązaczka”. Lokalna prasa pisała:

Berlinka węglowa nowego typu, długości 43 metry, zaś 7 metrów szeroka, posiada udźwieg użyteczny przy wyższych stanach wody ok. 350 ton, przy średnio niskim zaś ok. 150–180 ton. Odpowiada ona przeto, mniej więcej 7-miu galarom

³⁶ „Gazeta Urzędowa Województwa Śląskiego”, R. 5: 1926, nr 16.

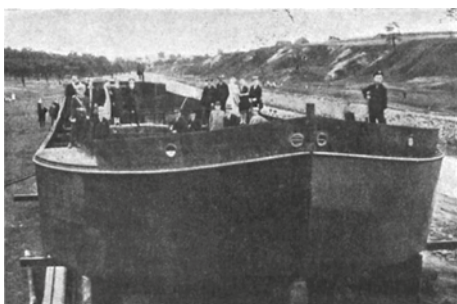
³⁷ „Polonia”, R. 3: 1926, nr 180, s. 5; „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej”, R. 3: 1926, nr 8, s. 11.

³⁸ *Liga Morska i Rieczna w Katowicach*, „Polonia”, R. 3: 1926, nr 187, s. 6.

³⁹ „Polonia”, R. 3: 1926, nr 180, s. 5.

⁴⁰ „Gazeta Robotnicza”, R. 31: 1926, nr 155, s. 3; *Żegluga na Przemsie*, „Katolik Codzienny”, R. 29: 1926, nr 155, s. 4; „Polak”, R. 25: 1926, nr 154, s. 4; „Głos Górnego Śląska”, R. 6: 1926, nr 37, s. 2; „Polonia”, R. 3: 1926, nr 180, s. 5; „Polonia”, R. 3: 1926, nr 188, s. 5.

typu dawnego, do obsługi zaś jej potrzebnych jest również 2-ch żeglarzy, jak na każdym dotąd małym galarze. Do przewiezienia danej ilości ładunku trzeba więc będzie obecnie 2-ch ludzi zamiast dotychczasowych 14-tu. Kalkulacja przewozu ulegnie stąd zupełnej zmianie i można dziś z całą pewnością twierdzić, że węgiel zacznie nareszcie docierać drogą wodną co najmniej do Warszawy, a być może i dalej⁴¹.



Barka „Górnoślązaczka” przed zwodowaniem [w:] A. Rylke, *Święto czynu twórczego*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej”, R. 3: 1926, nr 8, s. 6

Barka została zbudowana bardzo solidnie. Okazało się to znacznie później, przy okazji wypadku, do którego doszło w czasie rejsu w 1936 roku. Zdarzenie to długo wspomniano w środowisku żeglarzy:

A Józef Sapok, jak jemu jego „Górnoślązaczka” wjechała na lodorys przed mostem w Annopolu i na tym lodorysie zawisła wysoko ponad wodą? Ach, Józef Sapok miał takie szczęście, bo dno nie pękło i berlinka po chwili sama zjechała z lodorysu. Pełno jest jednak na Wiśle wypadków, że właśnie pęka dno, że rozlatują się burty, że niszczy towar w *ładonce* pod federką, że szyper bankrutuje i albo do rodziny idzie *na ląd* albo się odnajmuje na sternika takiemu szyprowi, co ma kilka berlinek⁴².

Józef Sapok, najstarszy syn Andrzeja, był właścicielem i szyprem na „Górnoślązaczce” od jej zwodowania aż do upaństwowienia w 1948 roku⁴³.

Już w styczniu 1927 roku Sapok i Michałek, jako zarządzający „Zjednoczoną Żegluga”, spotkali się z wojewodą śląskim, aby przedstawić plan rozwoju przedsiębiorstwa i prosić o rządową pomoc⁴⁴. Sądząc z dalszego ciągu zdarzeń, pomocy nie uzyskali. Pomimo to kontynuowali budowę drugiej barki. Zwodowano ją 6 marca 1927 roku. Gazety pisały o jej walorach:

Długość jej wynosi 44,0 m, szerokość 7,20 m i głębokość 1,50 m; pojemność jej 300–350 ton przy wadze własnej 30 ton. Zbudowana została w ciągu 3 miesięcy,

⁴¹ A. Rylke, *Święto ...*, s. 4.

⁴² H. Boguszevska, J. Kornacki, *Na Wiśle*; Kalendarz Górniczo-Hutniczy na Rok Przestępny 1936, s. 162.

⁴³ Informacja od wnuczki Andrzeja Sapoka; „Berlinka, ta jedyna co tu teraz stoi, to „Górnoślązaczka” Józefa Sapoka z Katowic, doskonałego szypra... Pewnie lichtuje ryż” [w:] H. Boguszevska, *Wisła*, Lwów 1935, s. 229.

⁴⁴ „Gazeta Robotnicza”, R. 32: 1927, nr 18, s. 6.

koszta budowy wynoszą przeszło 30.000 zł. Wygląd zewnętrzny jak i wewnętrzny przedstawia się nadzwyczaj solidnie ze względu na jakość użytego materiału, gdyż skonstruowana została li tylko z żelaza⁴⁵.

W oczach profesjonalistów:

Statek ten wybudowany [...] z blach nitowanych, z zolami i wręgami drewnianymi, cechowała niezwykła lekkość i małe zanurzenie. Podobnie jak na gabarach „sapokówki” miały w skrajnikach rufowym i dziobowym pomieszczenia socjalne. L= 44,30 m, B= 7,20, T1= 0,15 m, Tmax= 1,20 m, nośność 299 t. „Sapokówka” miała konstrukcję identyczną z konstrukcją gabarów, aczkolwiek jej nośność była trzykrotnie wyższa⁴⁶.

Barkę poświęcił ksiądz proboszcz Ścigała z Bogucic. Nadano jej imię „Krakowianka”. Licznych zebranych przywitał Fryderyk Sapok. Przybyli: przedstawiciel wojewody – Zawadowski; liczni członkowie Ligi Morskiej i Recznej oraz prezes jej oddziału w Katowicach – Rostek; naczelnik Żeglugi Polskiej w Krakowie – Niewiadomski; przedstawiciele Zarządu i Dyrekcji Dróg Wodnych – Fechner, Prószyński i Zemkowicz; poseł Janicki; naczelnik gminy Rożdżeń – Suchy oraz wielu innych. Niektórzy ważniejsi goście: Zawadowski, Fechner, Rostek, Poźniak, Janicki i Suchy zostali ojcami chrzestnymi „Krakowianki”. Wybór tych ludzi nie był zapewne przypadkowy. Być może Sapokowie chcieli za coś podziękować, a zarazem liczyli na przyszłą pomoc. O wsparciu ze strony Sejmu Śląskiego w postaci ułatwionego dostępu do taniego kredytu wspomniał Janicki⁴⁷. Uroczystość wodowania była fotografowana przez filmowców z katowickiej wytworni „Espofilm”. Właścicielem barki została Maria Sapok, żona Jerzego Machalicy⁴⁸. W latach trzydziestych szyprem na „Krakowiance” był Fryderyk Sapok, który pływał z synem⁴⁹. W dokumentach z tego okresu

⁴⁵ *Na drodze do rozwoju naszej żeglugi rzecznej*, „Polska Zachodnia”, R. 2: 1927, nr 53, s. 4; „Polska Zachodnia”, R. 2: 1927, nr 48, s. 6.

⁴⁶ A. W. Reszka, *Gabar – stalowa barka*. Pozyskano z www.żeglugarzeczna.pl (dostęp 29.01.22).

⁴⁷ W. Brochwicz, *Szlakiem ziemi śląskiej*. „Górnoślązaczka” i „Krakowianka” na Przemysły, *Wisłą głosić będą stawę polskiej żeglugi śląskiej na całą Polskę*, „Polonia”, R. 4: 1927, nr 66, s. 4.

⁴⁸ Tamże.

⁴⁹ „Szypry śpią ciepło w kajutach i tylko młody Jor Sapok, syn szypra Frydrycha, marznie w sztajerbudzie na <<Krakowiance>> żelaznej, bosman Mokrzysz na <<Górnoślązaczce>> Sapoka Józka [...] Zziębniętymi rękami kręcą koła sterowe i wyglądają przez okienka, czy już” [w:] H. Boguszewska, *Wisła...*, s. 259; oraz „Szyper Frydrych Sapok puszcza kotew z <<Krakowianki>>. Siup!... dobrze wpadła!” [w:] tamże, s. 266.

figuruje on jako kolejny właściciel barki⁵⁰.

W marcu 1927 roku, kilka miesięcy po zwodowaniu drugiej barki, Andrzej i Fryderyk postanowili popłynąć do Warszawy. Na początku kwietnia załadowano „Górnoślazaczkę” i „Krakowiankę” węglem (2 x 200 t) i wyruszono do Krakowa i Nowego Korczyna. Tam wyładowano węgiel i załadowano kamień gipsowy (2 x 250 t) przeznaczony dla firmy „Alabaster” w Warszawie. W rejsie oprócz obu szyprów wzięli udział ich synowie Józef i Stefan oraz Paweł Sapok ze świeżo poślubioną żoną. Żeglarze opowiadali o rejsie:



Poświęcenie „Krakowianki” [w:] Przemszą i Wisłą z Mysłowic do Warszawy, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Recznej”, R. 4: 1927, nr 10, s. 15

Podróż trwała 6 tygodni. Do Sandomierza na górnej Wiśle robiliśmy około 100 kilometrów na dobę. Z chwilą nastania wiatrów i ostatniej burzy udało nam się robić 30 km na dobę. Trzeba było nawet czasami odczekać 2–3 dni. Im dalej w dół rzeki – tem trudniejsza żegluga. Po drodze napotkaliśmy na szereg zatopionych i sterczących z wody mostów z czasów wojny światowej i na olbrzymie wyspy piaszczyste⁵¹.

Wspominali także jak spędzili Święta Wielkanocne. Ugoszczono ich we wsi Słupna:

Okołiczni włościanie zaprosili nas do swej wioski, pragnąc się zapoznać z nami i podziwiać naszą pracę. Chłopska orkiestra wiejska na brzegu Wisły zarzęła nam dziarskiego marsza i otoczeni tłumem ludności, wśród radosnych okrzyków wkraczamy do wioski. Odegraliśmy im w szopie straży pożarnej 2 komedijki pt. „Odrodzenie Polski” oraz „Ostatnie wojsko Wilusia”. Radości nie było końca. Cała wioska przez cały czas pobytu biegła od rana do wieczora na nasze łodzie, podziwiając dzieło Śląska polskiego. [...] Rozstanie było rzewne⁵².

W Warszawie zacumowano w porcie czerniakowskim. Rozładunek trwał 6 dni. W drogę powrotną barki wyruszyły ciągnione przez parowiec Książę Józef. Andrzej Sapok podsumował ten rejs następująco:

⁵⁰ AP Toruń, *Lloyd Toruński Spółka z o.o. – Żegluga rzeczna i transport – Toruń Kopernika 5*, sygn. 69/204/0/3/35.

⁵¹ W. Brochwicz, *Śląscy żeglarze w Warszawie*, „Polonia”, R. 4: 1927, nr 140, s. 3.

⁵² Tamże.

Mimo wszelkich trudności na nieznaną nam dotąd Wiśle, dojechaliśmy w początku maja bez żadnego wypadku do Warszawy, witani przez władze, które wyraziły nam swoje uznanie jako pionierom żeglugi na górnej Wiśle łodziami o tak wielkiej pojemności. Wracaliśmy do domu zadowoleni, bogaci doświadczeniem, że nasza Wisła w całym swoim biegu nadaje się do żeglugi, jak Odra i przy odpowiedniej regulacji, mogłaby się z czasem rozwinąć na pierwszorzędną drogę komunikacyjną między naszą bogatą dzielnicą a morzem⁵³.

Czytając opis tej inauguracyjnej podróży trzeba zwrócić uwagę na coś, co być może zapowiadało kłopoty. Chodzi o obciążenie obu barek na trasie do Krakowa i Nowego Korczyna. Było ono niemal o połowę mniejsze niż dopuszczalne. Czy nie wynikało to z ówczesnego stanu Przemszy i górnego odcinka Wisły, który nie dawał możliwości przewożenia wielkich ładunków? Specjaliści oceniali tu głębokość zanurzenia statków dla trwałej żeglugi na 0,60 m⁵⁴. Nadzieje Sapoków mogły spełnić się jedynie po planowanym, ale ostatecznie nigdy nie zrealizowanym państwowym projekcie regulacji rzek.

W maju 1927 roku, w stoczni na Jęzorze rozpoczęto budowę trzeciej barki, lecz z braku funduszy musiano ją przerwać⁵⁵. Andrzej Sapok nie poddawał się. Jak można przeczytać w kronikach rodzinnych „budował, sprzedawał i budował nowe. Pożyczał, oddawał i znów pożyczał. Wystawiał weksle, sprzedawał i wykupywał”⁵⁶. Dopiął swego. Już w październiku 1927 roku w budowie była nie tylko ta, ale i kolejne barki⁵⁷. 1 kwietnia 1928 roku poświęcono i zwodowano barcę „Wanda”. Poświęcenia dokonał ksiądz proboszcz parafii w Szopienicach. Uroczystość zgromadziła przedstawicieli Sejmu Śląskiego, władz wojewódzkich i miejskich oraz prasy. Przemawiał poseł Sosiński wskazując na znaczenie żeglugi rzecznej dla rozwoju kraju⁵⁸. Właścicielem barki został Jan Michałek⁵⁹.

⁵³ *Przemszą i Wisłą z Mysłowic do Warszawy*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Recznej”, R. 4: 1927, nr 10, s. 15.

⁵⁴ M. Matakiewicz, *Górna Wisła, jej obecny stan i znaczenie jako drogi wodnej*, „Czasopismo Techniczne”, 1929, nr 22, s. 343.

⁵⁵ *Przemszą i Wisłą z Mysłowic...*

⁵⁶ A. i L. Czarnota, *Statek...*

⁵⁷ *Jak pracuje Liga Morska i Reczna na Śląsku?*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Recznej”, R. 4: 1927, nr 10, s. 13.

⁵⁸ *Poświęcenie statku holowniczego na Przemszy*, „Expres Zagłębia”, R. 3: 1928, nr 82, s. 4; W cytowanym źródle mowa jest o statku holowniczym. Była to jednak raczej barka.

⁵⁹ J. Michałek. Pozyskano z www.statkispodwawelu.pbwork.com (dostęp 5.02.2022); A. Sapok, tamże; W 1943 roku barka znajdowała się na Wiśle w pobliżu Gdańska.

UZNANIE

Tymczasem powszechny entuzjazm związany z nadzieją na rozwój żeglugi po Przemszy i górnej Wiśle, moim zdaniem bezpośrednio wynikający z osiągnięć braci Sapoków, rósł. Jego wyrazem mogły być „Wianki na Przemszy”. Zorganizowano je po raz pierwszy w 1927 roku, przy współudziale oddziału Ligi Morskiej i Recznej w Mysłowicach.

Zgromadziły one ok. 10 tysięcy ludzi. Po roku uczestników było jeszcze więcej. W miejscu, gdzie Biała Przemsza wpada do Czarnej, a więc tuż obok stoczni, zebrało się na wszystkich brzegach rzeki ponad 20 tysięcy osób. Olbrzymi teren otoczono kolorowymi lampami. Od strony Niwki zbudowano pięknie udekorowaną scenę, na której można było tańczyć. Największy entuzjazm wzbudziły tańce góralskie z ciupagami. Koncertowała orkiestra z kopalni „Niwka”. Przybyła straż pożarna z Niwki. Zapalono trzy stopy drewna. Największy znajdował się po stronie Jezora. Za to od strony Mysłowic zgromadziło się najwięcej ludzi. Tutaj zorganizowano pokaz ogni sztucznych. Grała także druga orkiestra – Sokoła. Drużyny sokole dały popis sprawności tworząc piramidy. Jeszcze większy aplauz zdobyli strażacy demonstrując gaszenie pożaru. Wreszcie puszczono wodą wianki. Zabawa zakończyła się o północy⁶⁰. Kolejne wodowania coraz bardziej ekscytowały lokalną społeczność. Dowodem tego mogą być nie tylko wspomniane wyżej informacje prasowe, ale także powstałe wówczas rysunki i wiersze poświęcone stoczni. Z wiersza, a raczej dość prostej rymowanki, zamieszczam jedną tylko zwrotkę:

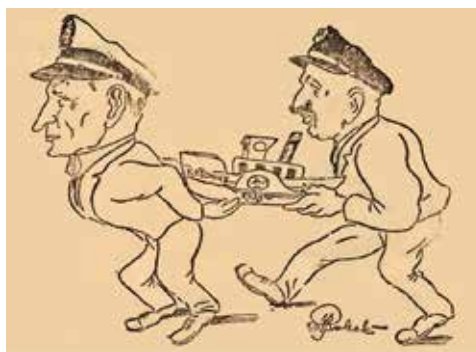
Cnych braci Sapoków też tworem / Jest stocznia nad Przemszą niemała /
Flotylla tam łodzi powstała / Pod biegłym Sapoków dozorem /I przystań jest
pod Jezorem⁶¹.

Osobno trzeba wymienić, opartą na realiach, powieść Boguszewskiej *Wisła*⁶². Jako bohaterowie drugiego planu występują tu Sapokowie i ich statki.

⁶⁰ *Wianki na Przemszy w Mysłowicach*, „Gazeta Robotnicza”, R. 33: 1928, nr 145, s. 7; *Działalność Oddziału Ligi M. i R w Mysłowicach*, „Morze: organ Ligi Morskiej i Recznej”, R. 4: 1927, nr. 10, s. 12.

⁶¹ „Gustlik” *Wesoły dodatek do Polski Zachodniej*, 1928, nr 28, s. 2.

⁶² H. Boguszewska, *Wisła...*, s. 259



Karykatura, od lewej: Andrzej i Fryderyk Sapok [w:] „Polonia”, R. 7: 1930, nr 1934, s. 10

Powieść została napisana i wydana w 1935 roku, więc zapewne dotyczy wydarzeń z wczesnych lat trzydziestych. Można na jej podstawie zidentyfikować niektórych ówczesnych szyprów oraz zapoznać się z charakterem wykonywanych prac. Cytaty z powieści wykorzystałem w różnych miejscach pracy, uznając zawarte w nich informacje za bardzo wiarygodne. Boguszewska, współautorka cytowanego w innym miejscu reportażu, miała za sobą rejs na barce i musiała zetknąć się z naszymi bohaterami. Tu tylko trzy przykłady mówiące o szczegółach, jakich raczej nie znali postronni:

Tak płacą bosmanom? ... ni! ... Alboż nie wie pan Siudowski, że na „Górnoślazaczce” sto dwadzieścia złotych dostaje Mokrzyz u Sapoka?⁶³

Więc bedziem tu stać a stać! ... może dopiero za tydzień od Krakowa nadleci [...] motorowa „Ewa” i Sapoki: Frydrych i Józef? [...] Pod Opatowem drugi raz lichtują? [...] Pewnie któryś z Sapoków dobrał na siebie ryż pod Opatowcem, a tamci dalej polecili raz dwa⁶⁴.

Wie przecież, że stary Gabor ma podobno udziały w „Neptunie”. Wie również, że jej stara berlinka na tyżwie mostowej już w tym roku na pewno nie będzie trzymała klasy i nie weźmie już gruchotu ani „Vistula”, ani „Lloyd Bydgoski”, ani „Neptun” [...] ani żadna firma⁶⁵.

KOLEJNE STATKI, KOLEJNE STOCZNIE

Informacje na temat kolejnych statków rzecznych są, w porównaniu z kilku pierwszymi, bardzo skąpe. Według Danielewicz, w stoczni braci Sapoków, w całym okresie jej funkcjonowania, powstały dwa holowniki i pięć barek⁶⁶. Holownikowi „Katowice” będą poświęcone kolejne podrozdziały. O statku motorowym „Św. Jan” wiadomo jedynie tyle, że jego nazwa miała nawiązywać do herbu miasta Mysłowice⁶⁷. Nie mógł być zbudowany wcześniej niż w 1930 roku. Trzy barki: „Górnoślazaczkę”, „Krakowiankę” i „Wandę” opisano wcześniej. Czwartą barką mogła być powstała w 1929 roku „Pszczyna”, przeznaczona dla Dyrekcji Kopalń Pszczyńskich Jana Henryka XV Hochberga księcia von Pless⁶⁸. Charakteryzowała się mniejszą od wcześniej

⁶³ Tamże, s. 128.

⁶⁴ Tamże, s. 154.

⁶⁵ Tamże, s. 86.

⁶⁶ W. Danielewicz, *Opis holownika...*

⁶⁷ Informacja uzyskana od wnuczki Andrzeja Sapoka.

⁶⁸ Komentarz pod zdjęciem [w:] *Rodzina Sapoków*. Pozyskano z www.zegluga.szympanstudio.pl (dostęp 31.01.2022).

wybudowanych pojemnością wynoszącą 160 ton⁶⁹. Piątą – nieznana bliżej „Przemsza” wymieniana tylko przez Danielewicza.

Według wnuczki Andrzeja Sapoka zbudował on jeszcze statek motorowy „Górnoślązak”, który powstał w podobnym czasie co barka „Górnoślązaczka” – mówiono, że jedno pospieszyło za drugim.

W 1927 roku Oddział LMiR w Królewskiej Hucie zachęcony sukcesami braci Sapoków wybudował własną stocznię po drugiej stronie rzeki, w Brzęczkowicach⁷⁰. Trudno stwierdzić, czy i jaki udział mieli w tym Sapokowie, a zwłaszcza Andrzej, jeden ze współzałożycieli Ligi na Górnym Śląsku. 1 lipca 1928 roku poświęcono i zwodowano tu aż trzy statki, w tym dwie około 300 tonowe barki: „Odrę” i „Królewską Hutę” oraz motorówkę „Wielkie Hajduki” o pojemności około 100 ton. Statki, których wybudowanie kosztowało około 100 tys. zł, powstały wyłącznie z prywatnych funduszy. Niewielką kilkutyśieczną darowiznę przekazało budującym miasto Królewska Huta. To z tego powodu jedna z barek otrzymała imię miasta. Właścicielami poszczególnych jednostek byli: Paweł Gabor (motorówka), Franciszek Mateja i Augustyn Gabor (barka „Odra”) oraz Jan Bekiesz (barka „Królewska Huta”). Roboty budowlane trwały rok – od czerwca 1927 roku. Wykonywało je zazwyczaj pięciu ludzi pod kierownictwem Jana Bekiesza, członka zarządu oddziału Ligi. Zaproszony na uroczystość ksiądz proboszcz Mateja poświęcił także dwie stalowe płyty przeznaczone do budowy kolejnego statku motorowego, który miał służyć jako holownik lub statek wycieczkowy⁷¹. Chodzi tu prawdopodobnie o statek „Mysłowice”, który został wybudowany kilka miesięcy później przez Leopolda Pełkę założyciela nowo powstałego Oddziału LMiR w Mysłowicach⁷². Danielewicz wymienił „Mysłowice”



Barka „Pszczyna”. Na pierwszym planie załoga niezidentyfikowanego holownika. Zasoby NAC sygn. 3/1/0/8/4259

⁶⁹ M. Matakiewicz, *Górna Wisła...* s. 343.

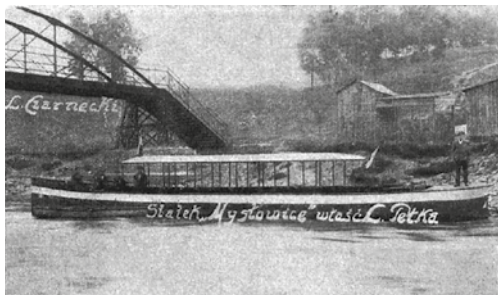
⁷⁰ *Jak pracuje Liga...*, s. 12. O lokalizacji drugiej stoczni w Mysłowicach zob. *Śląscy żeglarze w Warszawie*, „Polonia”, R. 4: 1927, nr 140, s. 3; *Na drodze do rozwoju naszej żegluga rzecznej*, „Polska Zachodnia”, R. 2: 1927, nr 53, s. 4; *Poświęcenie statku holowniczego...*; A. i L. Czarnota, *Statek...*

⁷¹ *Owoce pracy żeglarzy nadodrzańskich*, „Polonia”, R. 5: 1928, nr 181 s. 4; J. Pełka, *Pozyskano z www.statkispodwawelu.pbwork.com* (dostęp 5.02.2022).

⁷² *Jak pracuje Liga...*, s. 13; *Oddział L.M.iR. w Królewskiej Hucie*, „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej”, R. 5: 1928, nr 1, s. 28.



Prawdopodobne poświęcenie barki „Pszczyna” powstałej w 1929 r. w stoczni w Jezorze. Z archiwum rodziny Sapoków



Statek Mysłowice [w:] Jak pracuje Liga Morska i Rzeczna na Śląsku? „Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej”, R. 4: 1927, nr 10, s. 13

funkcjami⁷⁶. W 1934 roku, prawdopodobnie w związku z opisanymi dalej kłopotami finansowymi innej założonej przez siebie spółki, Andrzej Sapok ustąpił z zarządu. Na jego miejsce wybrani zostali: Fryderyk Sapok oraz Paweł Buchta⁷⁷.

wśród statków wybudowanych przez braci Sapoków i mylnie zakwalifikował go jako barkę. Przeczą temu inne cytowane tu źródła.

Tymczasem spółka „Neptun” trwała. W 1928 i 1929 roku jej zarząd tworzyli Andrzej Sapok i Jan Michałek, a w radzie nadzorczej byli: Juliusz Kurtz (prezes), Jerzy Machalica, Paweł Buchta i Walenty Skorek⁷³. Siedziba spółki mieściła się nadal w Katowicach Bogucicach, w domu Marii i Andrzeja Sapoków, przy ulicy Markiefki 51⁷⁴. W roku 1931 do zarządu wszedł Paweł Buchta, a radę tworzyli: Juliusz Kurtz (prezes), K. Jesionek (zastępca prezesa) oraz Jerzy Machalica (sekretarz)⁷⁵. W 1932 roku zarząd tworzyli Andrzej Sapok, Jan Michałek i Paweł Buchta. Skład rady nadzorczej pozostał ten sam, jedynie Jesionek i Machalica zamienili się

⁷³ „Biuletyn Statystyczny Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego”, R. 2: 1929, nr 2, s. 82.

⁷⁴ LVIII Sprawozdanie Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu 1929, s. 16.

⁷⁵ LX Sprawozdanie Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu 1931, s. 16.

⁷⁶ LXI Sprawozdanie Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu 1932, Poznań 1933, s. 15.

⁷⁷ „Gazeta Urzędowa Województwa Śląskiego”, R. 13: 1934, nr 25, s. 297.

HOŁOWNIK

W 1929 roku Andrzej i Fryderyk Sapokowie powołali spółkę „Katowice”, która miała za zadanie wybudowanie, a następnie eksploatację motorowego holownika o tej samej nazwie. Projekt przygotował nieznany z nazwiska inżynier z Gdańska. Holownik miał być zdolny do holowania barek na trasie od Oświęcimia do Gdańska, na nieuregulowanej i miejscami płytkiej rzece. Prace sfinansowano w większości (84%) z pieniędzy wspólników⁷⁸. Byli to: Andrzej Sapok posiadający 31,1% udziałów; Stefan Sapok 18,5%; Anna Kielkowski z domu Sapok 7,2%; Władysław Cebulak, Johann Cebulak, Stanisław Mokrzyś, Wanda Kurtz, Josef Jeschonek, Peter Jeschonek, Marta Skrzydło, Friedrich Sapok i Martha Sapok – wszyscy po 4,8%⁷⁹. Budowa rozpoczęła się wiosną tego samego roku. Zasadnicze elementy konstrukcji statku, takie jak: dno, burty i pokład miały być stalowe. Wykonano je w Królewskiej Hucie. Sześciocylindrowy silnik wysokoprężny typu MWM o mocy 160 KM zamówiono w Motoren-Werke w Mannheim. Niestety trwała wojna celna z Niemcami. Zakup silnika wymagał pośrednictwa Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, zgody Komisji Dewizowej Banku Polskiego oraz opłacenia wysokiego cła przywozowego⁸⁰. To spowodowało opóźnienia. Kadłub statku został wprowadzicie spuszczone na wodę 29 lipca 1929, ale poświęcenie, które zaplanowano po zamontowaniu silnika, trzeba było przełożyć z września na luty kolejnego roku⁸¹. Budowę zakończono ostatecznie 23 lutego 1930 roku. Kosztowała 186 683,06 zł. Poświęcenia holownika, któremu nadano nazwę „Katowice” dokonał ksiądz proboszcz Ścigała z Bogucic. Uroczystość zgromadziła nie tylko liczną publiczność, ale także przedstawiciele administracji i różnych organizacji. Byli przedstawiciele władz wojewódzkich i miejskich. Była delegacja Ligi Morskiej i Rzecznej z prezesem dr. Rostkiem na czele. Był delegat Wydziału Żeglugi Śródlądowej M.S. Wojskowych kpt. Świerbutowski. Statek miał liczne matki i ojców chrzestnych: doktorową Rostkową, pani Tyszlową, doktora Rostka,



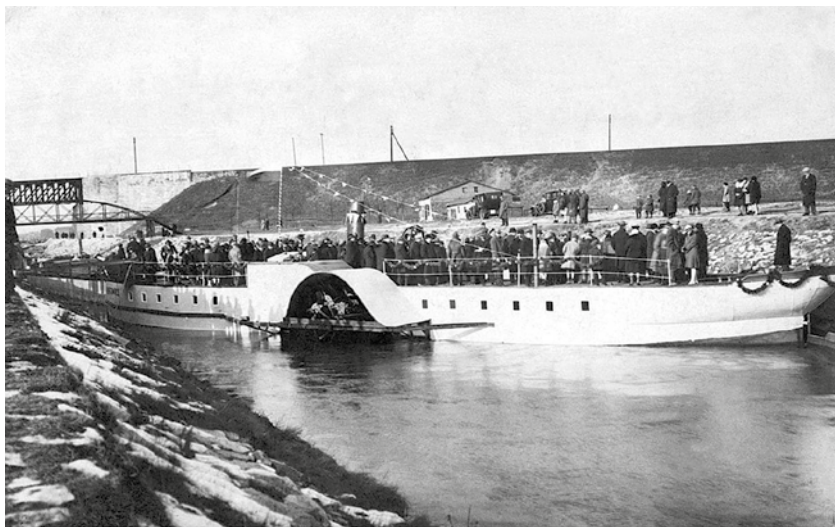
Budowa statku „Katowice”. Z archiwum rodziny Sapoków

⁷⁸ Informacja uzyskana od wnuczki Andrzeja Sapoka.

⁷⁹ W. Danielewicz, *Opis holownika...*

⁸⁰ Informacja uzyskana od wnuczki Andrzeja Sapoka.

⁸¹ „Polonia”, R. 6: 1929, nr 1729, s. 6.



Poświęcenie statku „Katowice”. Z archiwum rodziny Sapoków

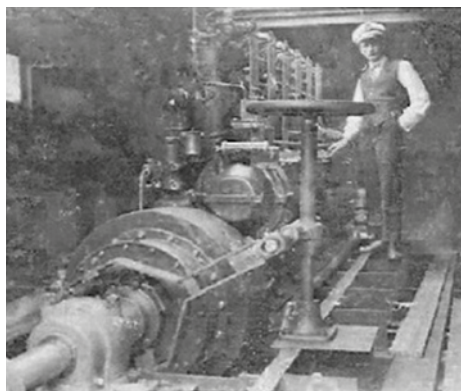
komisarza Izby Rzemieślniczej Juzwę, b. posła Sobotę, radcę miasta Katowic Śmigła, pana Ceutkowskiego oraz kapitana Świerbutowskiego. Dr Rostek wygłosił przemówienie:

Zgromadziliśmy się tutaj nad brzegami Przemszy, tuż przy Jęzorze, tworzącej ongi granicę trzech mocarstw, ażeby brać udział w podniosłej uroczystości poświęcenia statku motorowego towarzystwa „Neptun”. Uznanie należy się członkom tego towarzystwa, którzy [...] nie chcąc znosić jarzma obcego, woleli rzucić strony rodzinne i szukać chleba w wolnej Polsce. Tutaj stali się pionierami żeglugi śródlądowej. [...] Statek ten nosi nazwę stolicy naszego województwa. Chociaż to najmłodsze miasto polskie, już drugi statek chrzci swym imieniem. Gdy tamten na falach Bałtyku przyczynia się do rozwoju handlu międzynarodowego, ten tutaj pełnić będzie swoją służbę wewnątrz kraju, na tej rzece, która dawniej nas Polaków dzieliła, a dzisiaj nas łączy⁸².

⁸² Uroczyste poświęcenie statku motorowego „Katowice”, „Polska Zachodnia”, R. 5: 1930, nr 54, s. 4; Poświęcenie statku Katowice, „Dziennik Berliński”, R. 34: 1930, nr 46, s. ; Pierwszy śląski statek motorowy „Katowice”, „Dziennik Berliński”, R. 34: 1930, nr 51, s. 3; Poświęcenie statku Katowice, „Rzemieślnik Śląski”, R. 2: 1930, nr 9, s. 3–4; Na trójkącie „trzech cesarzy”. Wspaniałe uroczystości poświęcenia pierwszego śląskiego statku motorowego „Katowice”, „Nowy Kurjer”. Dawniej „Postęp”, R. 41: 1930, nr 48, s. 8; Pierwszy śląski statek motorowy „Katowice”, „Kurier Poznański”, R. 25: 1930, nr 94, s. 9; Żeglarze – uchodźcy z nad Odry zbudowali śląski statek motorowy, „Gazeta Gdańska”, 1930, nr 47, s. 8; A. i L. Czarnota, Statek...

Później przemawiali inni, nie wyłączając braci Sapoków. Uroczystość została zakończona skromnym przyjęciem w saloniku znajdującym się na statku.

Holownik był bocznokołowcem z dwoma siedmioszflowymi kołami łopatkowymi Morgana. Opisy statku pochodzące z różnych źródeł są rozbieżne. Dane techniczne z 1936 roku, przedstawione przez Danielewicza, są prawdopodobnie najbardziej wiarygodne: długość całkowita 33,10 m; szerokość całkowita 4,35 m; zanurzenie puste 0,50 m; zanurzenie pełne 0,80 m, nośność 25 ton⁸³. Załogę stanowiło 6 osób: kapitan, sternik, maszynista, pomocnik maszynisty i dwóch bosmanów. Wszyscy mieszkali na statku wraz z licznymi rodzinami⁸⁴. Mieli do swojej dyspozycji siedem kajut, dwie toalety, kuchnię oraz mesę. 2 lipca 1931 roku holownik został wpisany do Rejestru Sądu Grodzkiego w Mysłowicach pod numerem Ż-4.



Stefan Sapok, syn Andrzeja, w maszynowni statku „Katowice” Z archiwum rodziny Sapoków

NOWE WYZWANIA

Żegluga na górnej i środkowej Wiśle związana była przede wszystkim z transportem węgla. Ilość przewożonego w ten sposób węgla wzrosła w latach 1931–1936 z 34 639 ton do 62 546. Większość ładunku przeznaczona była dla Krakowa. Tylko niewielkie ilości docierały do Nowego Korczyna i Sandomierza⁸⁵. Wobec państwowych planów transportowania węgla Wisłą aż do Gdyni należało pomyśleć o inwestycjach. Jedną z nich miał być port rzeczny w Modrzejowie. Port zajmujący teren 55 ha miał składać się z części północnej z dwoma basenami węglowymi i jednym handlowym oraz południowej z dwoma basenami węglowymi. Baseny miały mieć długość od 350 do 700 m i szerokość 60 m. Zaplanowano także bezpośrednie połączenie kolejowe z Mysłowicami. Wielkie plany skurczyły się wkrótce do regulacji Przemszy, którą przeprowadzono w latach 1928–1936⁸⁶. Zapewne miały na to

⁸³ W. Danielewicz, *Opis holownika...*

⁸⁴ A. i L. Czarnota, *Statek...*

⁸⁵ „Sprawy Korskic i Kolonialne. Czasopismo poświęcone zagadnieniom morskim, żeglugi śródlądowej, migracyjnym i kolonialnym”, R. 5: 1938, z. 2, s. 24.

⁸⁶ W. Dragan, *Przemiany funkcjonalno przestrzenne Starego Miasta w Mysłowicach*

wpływ zmieniające się w związku z Wielkim Kryzysem warunki ekonomiczne. Trudne warunki spławu na Przemszy i górnej Wiśle czyniły ten transport, w miarę rozwoju kolei, coraz bardziej nieopłacalnym. Dane przedstawione przez Unię Polskiego Przemysłu Górniczo-Hutniczego w 1937 roku były jednoznaczne⁸⁷. Mimo to w 1938 roku na Przemszy w Jęzorze nadal funkcjonowała ładownia rzeczna kopalni Niwka. Była ona jedną z 9 czynnych ładowni, jakimi dysponowały towarzystwa węglowe na tym terenie. Niestety nie była to nawet namiastka portu, gdyż nie było tu możliwości wyładunku towaru⁸⁸. Ponadto pobierano opłaty za użytkowanie wybrzeża rzeki do załadunku, wyładunku i postoju. W Jęzorze dotyczyło to 23 i 25 kilometra lewego brzegu⁸⁹. Brak portu z prawdziwego zdarzenia i pogarszające się warunki żeglugi sprawiły, że w latach trzydziestych, wbrew wcześniejszym nadziejom, po górnej i środkowej Wiśle pływały jedynie łodzie o mniejszej nośności, bądź nie w pełni załadowane. Większe barki coraz częściej woziły towary jedynie pomiędzy Warszawą i Gdańskiem⁹⁰. Musiało to wpłynąć na zmianę planów braci Sapoków. Już na początku lat trzydziestych zdecydowali się na związanie swojej działalności przede wszystkim ze średnią i dolną Wisłą. Świadczyć mogą o tym kolejne wydarzenia. W 1933 roku zawiązana została kolejna ich spółka z o.o. mająca działać na całej Wiśle – Żegluga Śródlądowa „Neptun”. Wpisano ją do rejestru handlowego (Dział B. LX/8593) Sądu Okręgowego w Warszawie 16 lutego 1933 roku. Celem spółki było prowadzenie przedsiębiorstwa przewozowego na wodach terytorialnych Polski i wolnego miasta Gdańska za pomocą własnych i wydierżawionych barek i statków. W zarządzie byli: Stefan Brzeziński z Warszawy oraz Paweł i Andrzej Sapok z Katowic. Siedziba spółki znajdowała się w Porcie Handlowym w Warszawie przy ulicy Zamojskiego 2⁹¹. Prawdopodobnie od początku sytuacja finansowa spółki nie była najlepsza. Bracia Sapokowie byli winni pieniądze pewnej instytucji bankowej w Gdańsku i miesali problemy w czasie pobytu w tym mieście. Przewożone przez ich statki ładunki narażone były na zajęcia przez komorników. Niekiedy prowadziło to do zabawnych zdarzeń.

[W 1933 roku] jeden z komorników gdańskich przeżywał nie byle jakie emocje przy wykonywaniu swoich mało przyjemnych obowiązków na statku „Nadzieja” należącym do firmy „Neptun” w Gdańsku, oddział której znajduje się w Warszawie. Na

w latach 1913–2013, Katowice, 2016, s. 38; *Którędy przechodzić będzie kanał węglowy Śląsk–Wisła?*, „Gość Niedzielny”, R. 15: 1937, nr 4, s. 60.

⁸⁷ A. Olszewski, *Wisła jako arteria węglowa*, Warszawa 1938, s. 35.

⁸⁸ Tamże, s. 37.

⁸⁹ *Ustawa wodna: przepisy wykonawcze i związkowe*, Kraków 1937, s. 52.

⁹⁰ H. Boguszewska, J. Kornacki, *Na Wiśle...* s. 160.

⁹¹ „Obwieszczenia Publiczne. Dodatek do dziennika Urzędowego Ministerstwa Sprawiedliwości”, R. 17: 1933, nr 70A, s. 2.

skutek zadłużenia wspomnianej firmy zgłosił się na statek „Nadzieja” komornik sądowy celem nałożenia pieczęci. Kapitan i właściciel statku „Nadzieja” w jednej osobie odcumował statek i popłynął z komornikiem aż pod Czerwony Bór około Tczewa, gdzie go wysadził na ląd. Komornik sądowy znalazłszy się bez grosza pieniędzy zdala od swoich domowych pieleszy, zmuszony był pieszo dojść do Tczewa, gdzie od znajomych pożyczył sobie parę złotych na podróż do Gdańska⁹².

Rzeczony statek był wdzierżawiony przez firmę „Neptun” od braci Sapoków. Niestety dalszy ciąg zdarzeń nie był taki zabawny. Już w 1934 roku wspomniana wcześniej nieruchomość w Katowicach, przy ulicy Markiecki 51, położona na pięcioarowej działce została wystawiona na przymusowy przetarg w drodze egzekucji⁹³. Pomimo trudności spółka „Neptun” przetrwała i w 1936 roku była wymieniana jako jedna z największych firm o podobnym charakterze⁹⁴. Skład zarządu nie zmienił się co najmniej do 1936 roku. Kierownikiem spółki był Paweł Sapok⁹⁵. W tym okresie spółka posiadała swój oddział w Gdyni oraz dwa przedstawicielstwa: w Toruniu i Włocławku, a także własny skład w Warszawie przy ulicy Marcinkowskiego 11. Rozszerzyła także zakres swojej działalności o ubezpieczenia i magazynowanie⁹⁶. Wspomniany holownik bocznokołowy „Nadzieja” był w posiadaniu Żeglugi Śródlądowej „Neptun” jeszcze w 1936 roku⁹⁷. Pływał wówczas po środkowej i dolnej Wiśle⁹⁸. W późniejszych latach był wykorzystywany przez inną spółkę. Jego właścicielami byli: Paweł Sapok i Augustyn Machalica⁹⁹.

⁹² *Niesamowite przygody gdańskiego komornika na polskim statku firmy „Neptun” w Warszawie*, „Nowa Epoka Gospodarczo-Polityczna. Tygodnik niezależny”, 1933, nr 18/20, s. 2.

⁹³ „Gazeta Urzędowa Województwa Śląskiego”, R. 13: 1934, nr 12.

⁹⁴ H. Boguszewska, J. Kornacki, *Na Wiśle...* s. 164.

⁹⁵ *Spis Abonentów Państwowych i Koncesjonowanych Sieci Telefonicznych w Polsce; z wyjątkiem m. st. Warszawy na 1936 r.*

⁹⁶ „Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu. Połączone wydawnictwa: «Rocznik Informacyjny o Spółkach Akcyjnych w Polsce» i «Polski Przemysł i Handel (Rynek Polski)», R. 5: 1936, s. 826, poz. 10477.

⁹⁷ „Krakowski Dziennik Wojewódzki”, 1936, nr 7, s. 158.

⁹⁸ „A na Wiśle ścisk! ... Mała «Nadzieja» holownik z całym pociągiem «Neptuna» już trzeci dzień, jak kołuje... i nie głupie to ludzie, żeby towaru tyła brać na taką małą wodę?” [w:] H. Boguszewska, *Wiśła...* s. 214; oraz „a niżej Chełmna Neptunowska «Nadzieja» z żelazną «Odrą» Gaborów” [w:] tamże, s. 264; Holownik powstał w 1895 roku w nieznannej stoczni. Miał silnik o mocy 140 KM i tonaż 24 t. Załogę jego stanowiło 7 osób *Hoffnung*. Pozyskano z www.statkispodawawelu.pbwork.com (dostęp 5.02.2022).

⁹⁹ AP Toruń, *Lloyd toruński...*

Sapokowie stawali się armatorami. W 1935 roku Paweł Sapok założył firmę spedycyjną – Żegluga Rzeczna „Neptun” w Gdańsku spółka z o.o.¹⁰⁰ Firma zajmowała się m.in. transportem towarów na wodach wewnętrznych Gdańska. 31 grudnia 1935 roku, m.in. z inicjatywy Pawła, Andrzeja i Stefana Sapoków powstał Lloyd Toruński. Spółka ta została zarejestrowana 23 stycznia 1936 roku w Sądzie Rejestrowym w Toruniu pod numerem B/II 189. Miała siedzibę w Toruniu przy ulicy Kopernika 5. Zajmowała się nie tylko przewozem towarów barkami i statkami rzecznyymi, ale także magazynowaniem, asekuracją i dowozem do odbiorców nie mających dostępu do portów. Posiadała oddziały w Gdyni, Gdańsku, Grudziądzu i Warszawie oraz skład w porcie handlowym w Warszawie. Zatrudniała w sezonie ok. 120 robotników transportowych i 20 pracowników biurowych. Do kilku osób zakładających spółkę dołączali stopniowo kolejni udziałowcy, zazwyczaj właściciele statków lub kupcy. W 1937 roku jednym z kilkunastu wspólników stał się m.in. Fryderyk Sapok właściciel „Krakowianki”. Zarząd tworzyli początkowo Paweł i Andrzej Sapokowie posiadający wspólnie 1/3 wszystkich udziałów. Głównym prokurentem spółki był Stanisław Falkiewicz¹⁰¹. Wśród wielu przedsięwzięć warto wymienić zakup, remont i – najprawdopodobniej – sprzedaż statku „Marynarz” wycenionego na 63 500 zł. Remont obejmował wymianę silnika benzynowego na diesla oraz wydłużenie statku o 5 m. Spółka zakupiła także pływającą przystań, a zarazem magazyn w Warszawie. Przystań tę, stosunkowo niewielkim kosztem, wyremontował i spuścił na wodę Andrzej Sapok.

Sapokowie, jak dawniej, nie ograniczali się do działalności prywatnej. W 1937 roku w Toruniu odbyło się zebranie Pomorskiego Związku Właścicieli Statków Żegluga Śródlądowej. Paweł Sapok jako członek związku poruszył w czasie dyskusji sprawę taryfy przewozowej na rzekach. Fryderyk Sapok na tym samym zebraniu został wybrany do komisji egzaminacyjnej przy Wydziale Dróg Wodnych¹⁰².

11 stycznia 1938 roku powstał Lloyd Sandomierski. Była to spółka skupiająca dużych armatorów żegluga rzecznej takich jak: Lloyd Bydgoski oraz Żegluga Juliusz Dunin-Holecki i Ska. Miała stanowić zaplecze transportowe COP. Jej siedzibą był Sandomierz. Została zarejestrowana 21 stycznia 1938 roku w Sądzie Rejestrowym w Radomiu pod numerem B 399. Powstała bez udziału Sapoków, jednak już wkrótce dołączył do niej Lloyd Toruński, a jego przedstawiciel Paweł Sapok został członkiem zarządu. W nowej spółce

¹⁰⁰ „Danziger Wirtschaftszeitung”, Jg. 16: 1936, nr 13, s. 12.

¹⁰¹ AP Toruń, *Lloyd toruński...*; „Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu. Połączone wydawnictwa: «Rocznik Informacyjny o Spółkach Akcyjnych w Polsce» i «Polski Przemysł i Handel (Rynek Polski)», R. 6: 1938, s. 612, poz. 14266.

¹⁰² *Zebranie Pomorskiego Zw. Właścicieli Statków Żegluga Śródlądowej*, „Gazeta Gdańska”, 1937, nr 62, s. 8.

Lloyd Toruński posiadał w marcu 1939 roku 1/6 udziałów¹⁰³. Dalszy rozwój rozwijającego się pomimo trudności przedsięwzięcia przerwała wojna. Spółka Lloyd Sandomierski została zlikwidowana w czasie okupacji niemieckiej na podstawie uchwały wspólników z 5 grudnia 1939¹⁰⁴.

POSŁOWIE

Pomimo upływu stu lat Sapokowie nadal zamieszkują głównie nad Odrą. Nazwisko to nosi obecnie nieco ponad 200 osób, z których większość znajduje się w województwie opolskim. Drugim w kolejności skupiskiem rodziny są tereny położone w pobliżu miejsc, gdzie dawniej funkcjonowała stocznia¹⁰⁵. To odległy ślad historii.



Paweł Sapok w 1921 r., Muzeum Powstań Śląskich Świątchłowiec, sygn. MPŚ127

Podziękowania

Serdecznie dziękuję Pani Danucie Gąsiorek, wnuczce Andrzeja Sapoka, za wszelką pomoc, a w szczególności za udostępnienie zdjęcia Fryderyka Sapoka i przekazanie kilku nieznanych mi informacji. Rozmowa, a następnie korespondencja z Nią pozwoliła mi uniknąć niektórych błędów i zainspirowała do dalszych poszukiwań.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA

- Akta weryfikacyjne byłych członków Polskiej Organizacji Wojskowej na Górnym Śląsku, Archiwum Państwowe Katowice, sygn. 12/470/0/1/14
APK PWŚI sygn 4, Rozkaz Nr 1298 GK PWŚI z dnia 24.06.1932
Archiwum Państwowe Radom, sygn. 58/1595/0/4/1788, „Lloyd” Sandomierska Żegluga Rzeczna Spółka z o.o.”

¹⁰³ AP Radom, sygn. 58/1595/0/4/1788, „Lloyd” Sandomierska Żegluga Rzeczna Spółka z o.o.”

¹⁰⁴ „Nowy Kurier Warszawski”, 1939, nr 57, s. 4; „Dziennik Radomski”, R. 1: 1940, nr 39, s. 3; „Nowy Kurier Warszawski”, 1940, nr 2, s. 6.

¹⁰⁵ K. Rymut, *Słownik nazwisk współcześnie w Polsce używanych*, T. 8, R–Sr, Kraków 1994, s. 294.

Archiwum Państwowe Toruń, sygn. 69/204/0/3/35, „Lloyd Toruński Spółka z o.o. – Żegluga rzeczna i transport – Toruń Kopernika 5”

Muzeum Śląskie w Katowicach, Kartoteka Komitetu Krzyża i Medalu Niepodległości
Oberschlesisches Handels-Adressbuch Herausgegeben unter Benutzung des amtlichen Materials des Handelskammer für den Regierungsbezirk Oppeln, 1914, s. 230

Piotrawin, Metryki zgonów Stefana Sapoka oraz nowonarodzonego dziecka Fryderyka Sapoka

Spis Abonentów Państwowych i Koncesjonowanych Sieci Telefonicznych w Polsce; z wyjątkiem m.st. Warszawy na 1936 r.

OPRACOWANIA

Abus plebiscitaires, Mikołów, ok. 1921

H. Boguszewska, J. Kornacki, *Na Wiśle*, „Kalendarz Górniczo-Hutniczy na Rok Przestępny 1936”, Warszawa, s. 160, 162, 164

H. Boguszewska, *Wisła*, Lwów 1935

W. Dragan, *Przemiany funkcjonalno przestrzenne Starego Miasta w Mysłowicach w latach 1913–2013*, Katowice, 2016, s. 38

Z. Glaeser, *U źródeł własnej tożsamości*, Opole, 2003

M. Herok, *Dzieje wsi Malnia w latach 1919–1939*, Malnia 2020

H. Lehr, E. Osmańczyk, *Polacy spod znaku Rodła*, Warszawa, 1972

A. Olszewski, *Wisła jako arteria węglowa*, Warszawa, 1938

K. Rymut, *Słownik nazwisk współcześnie w Polsce używanych*, T. 8: R–Sr, Kraków 1994

Ustawa wodna: przepisy wykonawcze i związkowe, Kraków, 1937

ARTYKUŁY Z CZASOPISM

Biuletyn Statystyczny Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, R. 2: 1929, nr 2, s. 82

„Czasopismo Techniczne”

M. Matakiewicz, *Górna Wisła, jej obecny stan i znaczenie jako drogi wodnej*, 1929, nr 22, s. 343

„Danziger Wirtschaftszeitung”

Jg. 16: 1936, nr 13, s. 12

„Dziennik Berliński”

Poświęcenie statku Katowice, R. 34: 1930, nr 46, s. 1

Pierwszy śląski statek motorowy „Katowice”, R. 34: 1930, nr 51, s. 3

„Dziennik Radomski”

R. 1: 1940, nr 39, s. 3

„Gazeta Gdańska”

Żeglarze-uchodźcy z nad Odry zbudowali śląski statek motorowy, 1930, nr 47, s. 8

Zebranie Pomorskiego Zw. Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej, 1937, nr 62, s. 8

„Gazeta Opolska”

R. 30: 1919, nr 179, s. 4; R. 31: 1920, nr 85, s. 2; R. 31 [właśc. 32]: 1921, nr 95, s. 3

„Gazeta Robotnicza”

R. 31: 1926, nr 155, s. 3; R. 32: 1927, nr 18, s. 6; R. 33: 1928, nr 145, s. 7

„Gazeta Siemianowicka”

R. 10: 1935, nr 64, s. 2

„Gazeta Tarnogórska”,

R. 4: 1935, nr 142, s. 4; R. 5: 1936, nr 197, s. 5

„Gazeta Urzędowa Województwa Śląskiego”

R. 5: 1926, nr 16; R. 13: 1934, nr 12; nr 25, s. 297

„Głos Górnego Śląska”

To ich nic nie obchodzi, R. 6: 1926, nr 34, s. 2;

R. 6: 1926, nr 37, s. 2

„Głos Radzionkowski”

R. 5: 1935, nr 162, s. 4; nr 164, s. 5

„Goniec Śląski”

R. 1: 1921, nr 279, s. 3

„Gość Niedzielny”

Którędy przechodzić będzie kanał węglowy Śląsk – Wisła? R. 15: 1937, nr 4, s. 60

„Górnoślązak: pismo codzienne poświęcone sprawom ludu polskiego na Śląsku”

Zgon działacza polskiego, R. 29: 1930, nr 169, s. 4

„Katolik”

R. 54, nr 155, s. 3

„Katolik Codzienny”

Żegluga na Przemysie, R. 29: 1926, nr 155, s. 4

„Katolik Polski”,

R. 11: 1935, nr 40, s. 4

„Krakowski Dziennik Wojewódzki”

1935, nr 26, s. 281; 1936, nr 7, s. 158

„Kurier Poznański”

Pierwszy śląski statek motorowy „Katowice”, R. 25: 1930, nr 94, s. 9

„Kurjer Warszawski”

J. Podolski, *Gdy wody ustępują*, R. 114: 1934, nr 205 (wyd. wieczorne), s. 8–9

„Morze. Organ Ligi Morskiej i Rzecznej”

A. Rylke, *Święto czynu twórczego*, R. 3: 1926, nr 8, s. 4;

R. 3: 1926, nr 8, s. 11;

Przemszą i Wisłą z Mysłowic do Warszawy, R. 4: 1927, nr 10, s. 15;

Działalność Oddziału Ligi M.iR w Mysłowicach, R. 4: 1927, nr 10, s. 12;

Jak pracuje Liga Morska i Rzeczna na Śląsku? R. 4: 1927, nr 10, s. 13

„Nowa Epoka Gospodarczo-Polityczna: tygodnik niezależny”

1933, nr 18/20, s. 2

„Nowiny”

R. 9: 1919, nr 57, 174, 180, s. 2

„Nowiny. Czasopismo Północnej Części Województwa Śląskiego”

R. 6: 1935, nr 18, s. 2

„Nowy Kurjer. Dawniej Postęp”

Na trójkącie „trzech cesarzy”. Wspaniałe uroczystości poświęcenia pierwszego śląskiego statku motorowego „Katowice”, R. 41: 1930, nr 48, s. 6

„Nowy Kurier Warszawski”

1939, nr 57, s. 4; 1940, nr 2, s. 6

„Obwieszczenia Publiczne. Dodatek do dziennika Urzędowego Ministerstwa Sprawiedliwości”

R. 17: 1933, nr 70A, s. 2

„Polak”

R. 25: 1926, nr 154, s. 4

„Polonia”

R. 2: 1925, nr 194, s. 9;

Liga Morska i Rzeczna w Katowicach, R. 3: 1926, nr 180, s. 5;

R. 3: 1926, nr 187, s. 5, 6; nr 188, s. 5;

Liga Morska i Rzeczna w Katowicach, R. 3: 1926, nr 187, s. 6;

W. Brochwicz, *Śląscy żeglarze w Warszawie*, R. 4: 1927, nr 140, s. 3;

R. 6: 1929, nr 1729, s. 6; nr 1731, s. 8; R. 7: 1930, nr 1934, s. 10.

„Polska Zachodnia”

R. 2: 1927, nr 48, s. 6;

Na drodze do rozwoju naszej żeglugi rzecznej, R. 2: 1927, nr 53, s. 4;

R. 2: 1927, nr 295, s. 7;

Pierwsza lista powstańców śląskich odznaczonych Krzyżem na Śląskiej Wstędze Waleczności i Zasługi, R. 4: 1929, nr 120, s. 5;

Druga lista powstańców śląskich odznaczonych Krzyżem na Śląskiej Wstędze Waleczności i Zasługi, R. 4: 1929, nr 122, s. 9;

R. 5: 1930, nr 36, s. 7;

Uroczyste poświęcenie statku motorowego Katowice, R. 5: 1930, nr 54, s. 4;

R. 8: 1933, nr 191, s. 4; Gustlik (dodatek do *Polski Zachodniej*), 1928, nr 28, s. 2

„Powstaniec Śląski”

R. 8: 1934, nr 10, s. 20; R. 9: 1935, nr 2, s. 10, 17

„Robotnik. Centralny organ PPS”

Po Odrze płyną barki, R. 35, nr 197, s. 10

„Rzemieślnik Śląski”

Poświęcenie statku Katowice, R. 2: 1930, nr 9, s. 3–4

„Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu. Połączone wydawnictwa: «Rocznik Informacyjny o Spółkach Akcyjnych w Polsce» i «Polski Przemysł i Handel (Rynek polski)»

1938, poz. 10477

LVIII Sprawozdanie Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu 1929, s. 16

LX Sprawozdanie Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu 1931, s. 16

LXI Sprawozdanie Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Poznaniu 1932, s. 15

„Sprawy Morskie i Kolonialne: czasopismo poświęcone zagadnieniom morskim, żegluga śródlądowej, migracyjnym i kolonialnym”

R. 5: 1938, z. 2, s. 24

„Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”

M. Herok, *Życie codzienne we wsi Malnia w okresie międzywojennym. Wybrana problematyka*, 2020 nr 4, s. 64–87

„Wiadomości Związkowe Związku Powstańców Śląskich”

Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr III, R. 1: 1937, nr 1;

Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr IX, R. 1: 1937, nr 3

Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr [? w numerze brak kilku stron], R. 2: 1938, nr 1; *Wykaz zweryfikowanych Niepodległościowców, Lista nr XV*, R. 2: 1938, nr 3

NETOGRAFIA

A. Czarnota, L. Czarnota, *Statek „Katowice” zbudowany nad brzegiem Przemszy*. Pozyskano z www.mdhmyslowice.pl (dostęp 30.01.2022)

Robert Sapok, Pozyskano z www.straty.pl (dostęp 26.02.2022)

W. Danielewicz. *Opis holownika motorowego „Jaworzno”*. Pozyskano z www.zegluga.szympanstudio.pl (dostęp 31.01.2022)

S. Fidelis, *Ludzie i statki Żegluga Warszawskiej*. Pozyskano z www.zegluga-rzeczna.pl (dostęp 30.01.2022)

Hoffnung; J. Michalek; J. Pełka; A. Sapok. Pozyskano z www.statkispodwawelu.pbwork.com (dostęp 5.02.2022)

A.W. Reszka, *Gabar – stalowa barka*. Pozyskano z www.zegluga-rzeczna.pl (dostęp 29.01.2022)

ANEKS

DALSZY LOSY HOLOWNIKA KATOWICE

W 1935 roku holownik został przebudowany i nadal znajdował się w posiadaniu Andrzeja Sapoka¹⁰⁶. W latach trzydziestych statek pływał po środkowej i dolnej Wiśle¹⁰⁷. We wrześniu 1939 roku holownik „Katowice” stał przycumowany w porcie w Krakowie. Został przejęty przez polskich żołnierzy i już po kilku dniach posłużył do przewozu rannych z Krakowa do Józefowa nad Wisłą. Później postanowiono ukryć go przed Niemcami na rzece Kamienna. Niestety wkrótce został odnaleziony i zarekwirowany przez okupantów. Nazwę statku zmieniono na „Katowitz”. Odtąd statek pływał na trasie Oświęcim – Puławy¹⁰⁸. Z tego okresu pozostały wspomnienia:

W Oświęcimiu na brzegu zabrano dwóch uciekinierów i schowano ich w ładowni pod węglem. Mimo przeszukania węgla szpikulcem Niemcy ich nie znaleźli. Innym razem w pobliżu Oświęcimia więźniowie pracowali na brzegu. Jeden z nich zawołał „Chleba”. Dwa dni wcześniej zrealizowaliśmy kartki i chleba było dużo. Rzuciliśmy z mostka na brzeg okrągłe bochenki, a Niemcy nie reagowali. Innym razem partyzanci zatrzymali statek i kazali się wieźć 15 km do Tarnobrzegu, bo mieli tam jakąś akcję w odbijaniu więźniów. Kazali się nie tylko dowieźć, ale i zaczekać¹⁰⁹.

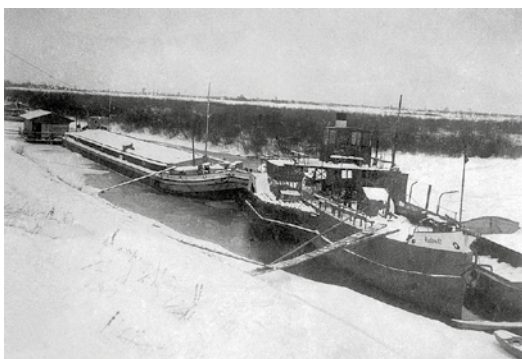
¹⁰⁶ „Krakowski Dziennik Wojewódzki”, 1935, nr 26, s. 281.

¹⁰⁷ „Przyleciały «Katowice», zabrały [barkę] «Odrę» do Włocławka, do Torunia, czy do samego Gdańska” [w:] H. Boguszewska, *Wisła...*, s. 85.

¹⁰⁸ A. i L. Czarnota, *Statek...*

¹⁰⁹ Tamże.

W 1940 kapitanem statku „Katowice” był Stefan Aureliusz Sapok, a jego sternikiem – Fryderyk Sapok. Stefan, urodzony w Malni, był synem Andrzeja Sapoka i Marii z Solisów. Obaj, Stefan i Fryderyk, mieszkali wówczas w Piotrawinie niedaleko Annapola. Stefan zmarł 30 kwietnia 1940 roku, w wieku 36 lat, w Annapolu. Po nim kapitanem został dwudziesto-sześćioletni Fryderyk¹¹⁰.



Statek „Katowice” w czasie okupacji niemieckiej. Na dziobie nazwa statku w języku niemieckim. Za holownikiem jedna z barek powstałych w Jęzorze. Z archiwum rodziny Sapoków

W 1945 roku statek został ponownie ukryty. Tym razem w okolicach wsi Urzuty niedaleko Opatowca. Załoga opuściła „Katowice” i zamieszkała na wsi z powodu braku opału. Niemcy ponownie odkryli miejsce cumowania statku i zamierzali go wysadzić. Dzięki interwencji maszynisty, doskonale znającego język niemiecki z racji swojego śląskiego pochodzenia, do realizacji tych zamierzeń nie doszło¹¹¹. W 1946 roku statek został poddany pod przymusowy zarząd państwowy, ale pozostawał w rękach rodziny do 1948 roku. Wówczas został przejęty bez prawa odszkodowania przez Państwową Żeglugę na Wiśle. W 1956 roku został przekazany do Żeglugi Warszawskiej. W 1953 roku w związku ze zmianą nazwy miasta Katowice na Stalinogród, zmieniono również nazwę holownika¹¹². Od tej pory do 1962 roku pływał dalej, ale pod nazwą „Jaworzno”. Został zezłomowany w późnych latach sześćdziesiątych XX wieku¹¹³.

STRESZCZENIE

Zasadniczym celem pracy jest przedstawienie części historii polskiej żeglugi śródlądowej w dwudziestoleciu międzywojennym. Opisywany wycinek tego zagadnienia obejmuje przede wszystkim działalność załóżonej dla Polski nadodrzańskiej rodziny Sapoków. Uwzględnia ich liczne inicjatywy, w tym historię stoczni istniejącej

¹¹⁰ Piotrawin, Metryki zgonów Stefana Sapoka oraz nowonarodzonego dziecka Fryderyka Sapoka.

¹¹¹ A. i L. Czarnota, *Statek...*

¹¹² W. Danielewicz, *Opis holownika...*

¹¹³ S. Fidelis, *Ludzie i statki Żeglugi Warszawskiej*. Pozyskano z www.zegluga-rzeczna.pl (dostęp 30.01.2022).

niemal sto lat temu nad Przemszą, w okolicach Trójkąta Trzech Cesarzy. W pracy zawarto genezę stoczni, jej funkcjonowanie, rezonans społeczny jaki wywołała, a także jej znaczenie dla rozwoju żeglugi na Wiśle.

Indywidualne losy rodziny Sapoków, tu przedstawione tylko jako niezbędne tło, zasługują na szersze opracowanie. Dotyczy to przede wszystkim udziału Sapoków w Plebiscycie i III powstaniu śląskim, ale także ich wkładu w budowę odrodzonej Polski.

SŁOWA KLUCZOWE: BARKA, HOŁOWNIK, JĘZOR, PRZEMSA, SAPOK, STOCZNIA RZECZNA, TRANSPORT RZECZNY, TRÓJKĄT TRZECZESARZY, WISŁA

SUMMARY

Stanisław Maj

A HISTORY OF THE SHIPYARD ON THE PRZEMSA RIVER. THE CONTRIBUTION OF THE RIVERSIDE SAPOK FAMILY TO THE DEVELOPMENT OF NAVIGATION ON THE VISTULA

The main aim of this paper is to present a part of the history of Polish inland navigation in the interwar period. The described fragment of this issue covers primarily the activity of the Sapok family, meritorious for Poland on the banks of the Odra River. It takes into account their numerous initiatives, including the history of the shipyard existing almost one hundred years ago on the Przemsza River, near the Three Emperors' Corner. The work covers the genesis of the shipyard, its functioning, the social resonance it evoked, and its importance for the development of shipping on the Vistula.

The individual fate of the Sapok family, presented here only as a necessary background, deserves a more extensive study. This concerns above all the Sapocks' participation in the plebiscite and the third Silesian uprising, but also their contribution to the construction of a reborn Poland.

KEY WORDS: BARGE, JĘZOR, PRZEMSA RIVER, SHIPYARD, RIVER TRANSPORT, SAPOK, THREE EMPERORS' CORNER, TUGBOAT, VISTULA.