



POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA 1977

Kwartalnik Quarterly

Rok XII, Nr 4 (48)

NAUTOLOGIA

KOLEGIUM REDAKCYJNE

Walenty Aleksandrowicz (sekretarz), Witold Bublewski, Bolesław Kasprowicz, Maciej Krzyżanowski (żegluga), Kazimierz Kubik (środowiska nautyczne), Witold Tubielewicz (porty), Zbigniew Machaliński (redaktor naczelny), Edgar Milewski, Jan Tuczyński (marynistyka i kultura morska), Witold Urbanowicz (okrętownictwo)

Adres Redakcji
81-374 Gdynia
ul. Sienkiewicza 3

WYDANO Z POMOCĄ FINANSOWĄ POLSKIEJ AKADEMII NAUK

WROCŁAW · WARSZAWA · KRAKÓW · GDAŃSK
ZAKŁAD NARODOWY IMIENIA OSSOLIŃSKICH
WYDAWNICTWO POLSKIEJ AKADEMII NAUK

NAUTOLOGIA

Polskie Towarzystwo Nautologiczne
Polish Nautological Society

Kwartalnik • Quarterly
Rok XII • 1977 • nr 4(48)



Gdynia 1977

WYKAZ TREŚCI • TABLE OF CONTENTS

ARTYKUŁY • ARTICLES

IZYDOR SOBCZAK: <i>Dynamika przemian demograficznych w Gdyni</i>	3
<i>Demographic and Metagenetic Dynamics of the Gdynia Town (Summary)</i>	15
TADEUSZ BIAŁAS: <i>Geneza i charakter obchodów Dni Morza organizowanych w latach 1932—1939</i>	16
<i>Origins and Character of the Sea Festivals Organized During 1932—1939 (Summary)</i>	24
KAZIMIERZ CHRUSCIŃSKI: <i>Początki środowiska literatów w międzywojennej Gdyni</i>	25
<i>Beginnings of a Literary Milieu in the Interwar Gdynia (Summary)</i> . .	32

MATERIAŁY I PRZYCZYNNY • MATERIALS AND CONTRIBUTIONS

JULIAN RUMMEL: „Pamiętnik” (do druku przygotował i wstępem opatrzył ZBIGNIEW MACHALIŃSKI)	32
JERZY LITWIN: <i>Model feluki z Dworu Artusa w Gdańsku</i>	41
ROGER JANSON: <i>Muzeum morskie w Vancouverze</i>	52
EDWARD MAZURKIEWICZ: <i>Spod znaku żaglowca, czyli o literaturze morskiej wydawanej przez Wydawnictwo Morskie</i>	54

RECENZJE I NOTY WYDAWNICZE • REWIEWS AND NOTES FROM EDITOR

H. PHILIP SPRATT: <i>Transatlantic Paddle Steamers</i> (Witold Urbanowicz) . . .	57
WOLFRAM MONDFELD: <i>Die Schebecke und andere Schiffstypen des Mittelmeerraumes</i> (Zbigniew Binerowski)	58
DOLF KUBESCH: <i>Flagge Rot-Weiss-Rot. Der Marinesaal im Wiener Heeresgeschichtlichen Museum</i> (Walenty Aleksandrowicz)	58
BRONISŁAW MIAZGOWSKI: <i>The Bitter Sea. Selected Poems — Gorzkie morze. Poezje wybrane</i> (Ludmiła Kotarska)	59
EUGENIUSZ ANDRZEJ DASZKOWSKI: <i>Afrykańskie spotkania</i> (Henryka Romańska) .	60

KRONIKA • NOTES AND NEWS

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

61

66

ARTYKUŁY

IZYDOR SOBCZAK
(Gdańsk)

DYNAMIKA PRZEMIAN DEMOGRAFICZNYCH W GDYNI*

W 1926 r. Gdynia, ówczesna gmina wiejska licząca ponad 5 tys. mieszkańców, otrzymała prawa miejskie. Jej szybki wzrost demograficzny rozpoczął się od momentu decyzji rządu polskiego o budowie portu morskigo w Gdyni, podjętej w 1921 r., która następnie usankcjonowana została ustawą sejmową z dnia 23 IX 1922 r.

Na terenie niedużej podówczas wioski rybackiej szybko zaczął rozbudowywać się port, a wraz z nim i miasto. Szybko powstawały nabrzeża, urządzenia przeładunkowe, magazyny, sieć kolejowa, narastał ruch statków, rosła liczba przewiezionych ładunków i pasażerów.

„Od momentu swego powstania jako port morski stanowiła Gdynia źródło dumy i szczególnego zainteresowania społeczeństwa polskiego” — pisze D. Steyer. W jej istnieniu i rozwoju dostrzegano wyraz woli narodu, dążącego do posiadania pełnego i nie skrepowanego dostępu do morza. W okresie międzywojennego dwudziestolecia, w latach dużego zacofania gospodarczego ówczesnego państwa polskiego powstanie i ogromnie szybki rozwój miasta i portu uznać należy za zjawisko raczej wyjątkowe.

Od r. 1926, to znaczy od chwili rozpoczęcia budowy portu na wielką skalę, Gdynia w przeciągu kilku zaledwie lat stała w rzędzie największych i najnowocześniejszych portów europejskich. Ta wyjątkowość Gdyni, odbijająca się wyraźnie na tle gospodarki międzywojennej Polski, uczyniła z niej z jednej strony przedmiot szczególnej dumy całego narodu, z drugiej natomiast — „źródło szumnej, często przejawiskawionej propagandy”¹.

I. ROZWÓJ LICZEBNY LUDNOŚCI

Budowa portu spowodowała duże zapotrzebowanie na siłę roboczą. Przez wiele lat podążały więc ku Gdyni tysiące ludzi z różnych stron kraju.

* Zamieszczając artykuły o Gdyni Redakcja „Nautologii” pragnie upamiętnić jubileusz 50-lecia założenia tego miasta
¹ D. STEYER, *Problemy robotnicze Gdyni 1926—1939*, Gdańsk 1959, s. 15. Por. również Z. MACHALIŃSKI, *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1975, s. 326—329.

Bolesław Polkowski, ówczesny kierownik Biura Statystyki przy Komisarzacie Rządu w Gdyni i redaktor „Rocznika Statystycznego Gdyni” w sposób następujący charakteryzował imigrację ludności do budującego się miasta portowego:

Gdynia jest jedynym ośrodkiem miejskim w Polsce, do którego napływ ludności odbywał się w bezprzykładnie szybkim tempie. Ten żywiołowy napływ ludności do Gdyni idzie w parze, a nawet wyprzedza rozwój miasta i portu oraz komórek gospodarczych związanych z życiem miasta portowego. Napływ ludności do Gdyni świadczy o sile atrakcyjnej, jaką Gdynia wywierała i wywiera na inne ośrodki miejskie i wiejskie, położone w mniejszym lub znaczniejszym oddaleniu od powstającego miasta portowego².

Ta masowa imigracja ludności spowodowała, że Gdynia, nieduża wioska, licząca w 1921 r. (w jej ówczesnych granicach) 1,3 tys. mieszkańców, osiągnęła w dniu 9 XII 1931 r. 33,2 tys. osób, w dniu 1 VIII 1935 r. (łącznie z Orłowem, Redłowem, Małym Kacikiem i Cisową) — 75,0 tys.³, w połowie zaś 1939 r. przekształciła się w miasto liczące 120 tys. mieszkańców⁴.

Spółeczeństwo gdyńskie było zbiorowością ludzką ukształtowaną głównie dzięki migracji. Spis ludności przeprowadzony w Gdyni w 1936 r. wykazał bowiem, iż 86% ogółu mieszkańców to ludność napływowa⁵. Warto dodać, że była to populacja bardzo zróżnicowana pod względem wieku, płci, zawodu, posiadanych kwalifikacji, pochodzenia społecznego i terytorialnego.

Jeśli chodzi o pochodzenie terytorialne, to najliczniej — ze zrozumiałych względów — reprezentowane były powiaty byłego województwa pomorskiego położone najbliżej Gdyni, a mianowicie powiat morski i kartuski, choć nie brak było również osób pochodzących ze wschodnich województw ówczesnej Polski. Bolesław Kasprowicz stwierdza:

² B. POLKOWSKI, *Pochodzenie ludności miasta portowego Gdyni*, „Uprawa Morza”, 1939, z. 2, s. 31.

³ „Rocznik Statystyczny Gdyni”, 1936—1937, s. 17.

⁴ W granicach z dnia 1 I 1939 r., zob. „Mały Rocznik Statystyczny”, 1939, s. 36.

⁵ B. POLKOWSKI, *op. cit.*, s. 33.

Tworzyli więc Gdynię przybysze z kraju. Jednak przeładunku „czarnych diamentów”, który zadecydował o powstaniu Gdyni, dokonywały (szczególnie w pierwszym okresie) głównie ręce robotników portowych autochtonów bądź bezrolnych gdynian, których nie dotknęło „błogosławieństwo” zwyżkującej renty gruntowej, bądź wreszcie właściciele kawałków ziemi położonych w odleglejszych osiedlach przymorskich, które nie weszły w orbitę gdyniskiej spekulacyjnej hossy terenowej.

Jako pierwsi robotnicy portowi mogli następnie nauczyć fachu dokerskiego i sztauerskiego robotników przybyłych z kraju⁶.

Szybki rozwój demograficzny Gdyni jest doskonałym przykładem ilustrującym znaną tezę o silnym wpływie czynnika ekonomicznego na procesy demograficzne, zwłaszcza zaś na ruch migracyjny i strukturę zawodową ludności.

Nie oznacza to wcale, że czynnik demograficzny nie wywiera ważnego wpływu na rozwój gospodarczy. Gdynia nie mogłaby się tak szybko rozwijać pod względem gospodarczym, gdyby nie dysponowała tak licznymi zastępami ludzi w wieku produkcyjnym, gotowych do podjęcia każdej pracy.

Szczególne sytuacja demograficzna Polski międzywojennej, charakteryzująca się wysokim przyrostem naturalnym, przeludnieniem agrarnym wsi, bezrobociem w miastach, były podstawowym stymulatorem sprzyjającym masowemu napływowi ludności do tego miasta.

Dodatkowym czynnikiem pobudzającym imigrację ludności do Gdyni były optymistyczne na ogół informacje prasowe o rozbudowującym się porcie, stwarzającym źródło zatrudnienia dla wielu tysięcy bezrobotnych. Zwraca na to uwagę W. Widernik pisząc:

Prasa codzienna bardzo często przejawiała niektóre zagadnienia dotyczące budowy portu i miasta mmio woli rozpalając ludzką wyobraźnię i pobudzając nadzieje na znalezienie tu pracy. W wyniku tych informacji do Gdyni ciągnęli nieprzerwanym sznurem bezrobotni z całego kraju z nadzieją na znalezienie pracy⁷.

Nic też dziwnego, że ludność Gdyni, wzrastała w tempie niezwykle szybkim. Obrazuje to tabela 1.

Tabela 1

Ludność Gdyni w latach 1921—1939

Data	Ludność (w tys.)	Przyrost rzeczywisty		
		w okresie	tys.	%
30 IX 1921	3,5	×	×	×
9 XII 1931	33,2	1921—1931	29,7	848,6
1939	120,0	1932—1939	86,8	261,4

Źródło: dla r. 1921 i 1931: *Drugą powszechny spis ludności z dnia 9.12.1931 r.*, Województwo pomorskie, „Statystyka Polski”, seria C, z. 75, Warszawa 1938, s. 2—3 (w podziale administracyjnym z 1 VIII 1934 r.). W 1921 r. według obowiązującego wówczas podziału administracyjnego Gdynia liczyła 1,3 tys. osób; dla r. 1939: „Mały Rocznik Statystyczny”, 1939, s. 36 (w podziale administracyjnym z dnia 1 I 1939) oraz obliczenia własne.

⁶ B. KASPROWICZ, *Byłem juniorem*, Gdynia 1965, s. 152.

⁷ M. WIDERNIK, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926—1939*, Gdańsk 1970, s. 52.

Widzimy, że w dziesięciolecie 1921—1931 ludność Gdyni wzrosła blisko 8,5-krotnie, w ciągu zaś niespełna ośmiu lat (1931—1939) — przeszło 2,5-krotnie. Trudno w historii Polski spotkać drugie miasto, które w rozwoju liczebnym ludności równałoby się z Gdynią.

Szybki napływ ludności wytworzył dysproporcje między liczbą osób poszukujących pracy a rozwojem warsztatów pracy. Gdynia stała się w ten sposób jednym z większych skupisk bezrobotnych w skali krajowej⁸. Bezrobocie było jedną z największych bolączek młodego miasta portowego, których nie był w stanie w sposób skuteczny rozwiązać ustrój kapitalistyczny ówczesnej Polski.

Okupacja hitlerowska przerwała rozwój portu, zakłóciła dynamiczny rozwój demograficzny Gdyni, przyniosła zakrojone na szeroką skalę represje i wysiedlenia ludności z tego najmłodszego miasta Polski.

Ocenia się, iż w 1939 r. wysiedlono z Gdyni ponad 50 tys. Polaków⁹. W wyniku działań wojennych, egzekucji, hitlerowskiej polityki wyniszczenia narodu polskiego, zesłań na przymusowe roboty do Niemiec tysiące mieszkańców Gdyni nie zdołały powrócić tu już nigdy.

Po odzyskaniu niepodległości w 1945 r. mieszkańcy Gdyni przystąpili do odbudowy poważnie zniszczonego przez okupanta portu i miasta. Wracała z wygnania ludność, napływali także nowi mieszkańcy z różnych stron Polski. Rozpoczął się nowy okres demograficznego i społeczno-gospodarczego rozwoju miasta.

Pierwszy w Polsce Ludowej powszechny sumaryczny spis ludności przeprowadzony w dniu 14 II 1946 r. zarejestrował w Gdyni 77,8 tys. osób. Była to liczba, jaką posiadała Gdynia po upływie 10 miesięcy od momentu jej wyzwolenia spod okupacji hitlerowskiej. W tym okresie zdążyło wrócić z wygnania wielu dawnych mieszkańców, a wielu nowych już się osiedliło. A zatem liczba ludności w Gdyni w chwili jej wyzwolenia, tj. w marcu 1945 r., musiała być o kilka tysięcy niższa. Pod koniec 1945 r. liczbę mieszkańców w Gdyni szacuje się na około 74 tys.¹⁰

Lata następne charakteryzowały się szybkim tempem rozwoju liczebnego ludności. Potwierdzają to dane zawarte w tabeli 2.

Pierwszy okres analizy, którego granice wyznaczyły spisy ludności z 14 II 1946 r. i 3 XII 1950 r., to jednocześnie okres intensywnej odbudowy portu i miasta ze zniszczeń wojennych, okres formowania nowych stosunków społecznych, okres, w którym pomyslnie zrealizowany został pierwszy 3-letni plan gospodarczy (1947—1949). Były to jednocześnie lata dużego napływu ludności, zwłaszcza ze wsi, i wysokie-

⁸ Liczba oficjalnie zarejestrowanych bezrobotnych w Gdyni wynosiła: w 1931 r. 3300, 1934 r. 7300, 1937 r. 6194, w marcu 1939 r. 10 060 osób. Zob. D. STEYER, *op. cit.*, s. 50 i 51.

⁹ CZ. MADAJCZYK, *Polityka narodowościowa władz hitlerowskich na Pomorzu*, [w:] *Najnowsze dzieje Polski, Materiały i studia z okresu II wojny światowej*, t. IX, Warszawa 1965, s. 6.

¹⁰ „Rocznik Statystyczny Gdyni” 1957, s. 10.

Tabela 2

Ludność Gdyni w latach 1946—1975

Data	Ludność (w tys.)	Przyrost rzeczywisty		
		w okresie	tys.	%
14 II 1946	77,8	×	×	×
3 XII 1950	103,5	1946—1950	25,7	33,0
31 XII 1955	129,6	1951—1955	26,1	25,2
6 XII 1960	147,6	1956—1960	18,0	13,9
31 XII 1965	166,1	1961—1965	12,5	12,5
8 XII 1970	191,2	1966—1970	25,1	15,1
31 XII 1975	221,1	1971—1975	29,9	15,6

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych spisów powszechnych ludności i roczników statystycznych.

go przyrostu naturalnego. Łącznie przyrost rzeczywisty ludności w Gdyni wyniósł w omawianym pięcioleciu 25,7 tys. osób, tj. 33%.

Drugie pięciolecie, obejmujące lata 1951—1955, przypadło na okres realizacji planu 6-letniego (1950—1955), dynamicznego rozwoju przemysłu okrętowego, co pociągnęło za sobą silny wzrost zatrudnienia w tym dziale gospodarki morskiej. Nic też dziwnego, że i to pięciolecie wyróżniało się wysokim przyrostem rzeczywistym ludności, wynoszącym 26,1 tys. osób, tj. przeszło 25%. Był to rezultat zarówno dużego przyrostu migracyjnego, jak i naturalnego ludności.

H.E. Kryński wskazując na przyczyny omawianych procesów pisze:

Działo się tak na skutek rozwoju przemysłu i transportu morskiego, gdyż z uwagi na niedostateczne rozmiary miejscowych zasobów siły roboczej przedsiębiorstwa rozpoczęły jej werbunek z innych terenów i.

Następne dwa pięciolecia (1956—1960 i 1961—1965) charakteryzowały się wyraźnym spadkiem tempa przyrostu ludności, wynoszącego w pierwszym przypadku 13,9%, w drugim zaś 12,5%. Był to rezultat z jednej strony wyraźnego spadku przyrostu naturalnego, jaki wystąpił w Gdyni po 1957 r., z drugiej zaś zmniejszonego napływu ludności z zewnątrz.

W pięcioleciu 1966—1970 nastąpiło zwiększenie przyrostu rzeczywistego; wyniósł on 25,1 tys. osób, tj. 14,5%. Był to skutek większego napływu ludności do Gdyni w omawianym okresie, co w pełni potwierdza ją liczby w tabeli 14.

Kolejne pięciolecie 1971—1975 charakteryzowało się dalszym powiększeniem przyrostu rzeczywistego ludności. W liczbach bezwzględnych osiągnął on blisko 30 tys. osób. W stosunku do stanu ludności z końca 1970 r. oznaczało to wzrost o 15,6%.

Ten wzrost ludności zawdzięczać należy z jednej strony wyższemu przyrostowi naturalnemu, jaki wystąpił po 1970 r., z drugiej zaś włączeniu w obręb Gdyni przyległych terenów wiejskich, w wyniku czego powierzchnia miasta zwiększyła się z 71 km² w 1970 r. do 124 km² w 1975 r.

W 50 rocznicę uzyskania praw miejskich Gdynia

przekroczyła 225 tys. mieszkańców (w dniu 31 XII 1976 r. liczyła dokładnie 225 419 osób).

II. EWOLUCJA RUCHU NATURALNEGO LUDNOŚCI

Przyrost rzeczywisty ludności danego terytorium bądź miasta zdeterminowany jest dwoma składnikami: 1) rozmiarami przyrostu naturalnego, który jest efektem urodzeń i zgonów, 2) rozmiarami przyrostu migracyjnego, który stanowi różnicę między napływem i odpływem ludności.

Ocena zmian zachodzących w poziomie przyrostu naturalnego wymaga uprzedniego poznania dokonywających się przeobrażeń w częstości urodzeń, a następnie zgonów, gdyż jak wiadomo, w sposób bezpośredni określają one wielkość przyrostu naturalnego.

W naszym kraju około 95—96% ogółu urodzeń żywych pochodzi ze związków małżeńskich. Dlatego też zmiany w liczbie zawieranych małżeństw rzutują bezpośrednio na liczbę urodzeń. Małżeństwa odgrywają zatem ważną rolę w procesie reprodukcji ludności. Z tych też względów analizę ruchu naturalnego rozpoczynamy od małżeństw.

Masowy napływ ludności do Gdyni, wśród której duży odsetek stanowili ludzie młodzi, sprzyjał zawieraniu małżeństw. W 1928 r. zanotowano 76 nowych związków, a osiem lat później — w 1936 r. — 949 małżeństw¹². W latach 1931—1935 — jak to wykazuje tabela 3 — zawierano rocznie 519 małżeństw, w okresie zaś 1936—1938 — już 950. Na tle innych miast Polski Gdynia wyróżniała się wyższym współczynnikiem zawieranych małżeństw.

Podkreślić trzeba, że źródłem powyższego stanu rzeczy upatrywać należy nie tylko w korzystniejszej strukturze wieku ludności Gdyni. Ważnym czynnikiem pobudzającym zawieranie małżeństw były nieco korzystniejsze niż w innych miastach warunki bytowe, lepsze niż gdzie indziej warunki zdobycia pracy i mieszkania, a więc korzystniejsze warunki „startu” dla młodych ludzi wchodzących w wiek produkcyjny¹³.



¹² „Rocznik Statystyczny Gdyni”, 1936—1937, s. 18.

¹³ M. OKÓLSKI, Przyczyny wysokiego współczynnika rodności w Gdyni w latach trzydziestych, „Studia Demograficzne”, 1967, nr 12, s. 87.

Druga wojna światowa przerwała dynamiczny rozwój demograficzny Gdyni. Szczególne perturbacje spowodowała w ruchu naturalnym, redukując wyraźnie liczbę zawieranych małżeństw, ograniczając liczbę urodzeń, zwiększając liczbę zgonów.

Po zakończeniu działań wojennych nastąpiło wyjątkowe ożywienie matrymonialne. W 1948 r., w trzecim roku po zakończeniu drugiej wojny światowej, według oficjalnych danych GUS zanotowano w Gdyni 1540 związków małżeńskich. Na 1000 ludności przypadało wówczas 16 małżeństw. Urzeczywistniały się wtedy nie tylko związki małżeńskie tych osób, które osiągnęły wiek matrymonialny, ale i związki zaległe, odłożone z powodu działań wojennych i terroru okupanta. Ponadto zawierały związki małżeńskie osoby,

Tabela 3

Małżeństwa w Gdyni i innych miastach Polski w latach 1931—1938 (przeciętne roczne)

Lata	Gdynia				
	liczby bezwzględne	na 1000 ludności	Bydgoszcz	Poznań	Warszawa
1931—1935	519	10,6	6,9	8,3	8,6
1936—1938	950	9,8	7,8	9,3	8,5

Źródło: „Mały Rocznik Statystyczny, 1939, s. 44

których współmałżonkowie w czasie wojny zginęli. Wszystko to doprowadziło do radykalnego wzrostu stopy małżeństw, zdecydowanie wyższej aniżeli w okresie poprzedzającym wybuch wojny. Wysoką stopę małżeństw zanotowano i w 1950 r.; wynosiła ona 13,6‰. Tak wysokich współczynników nie notuje się na ogół w okresach normalnych. Przypomnijmy, że w tym samym mieście przeciętna roczna stopa małżeństw w latach 1936—1938 wynosiła 9,8‰

Wysoki współczynnik zawieranych małżeństw utrzymywał się do połowy lat pięćdziesiątych. W 1955 r. wynosił jeszcze 12,9‰.

W latach następnych miało miejsce bardzo duże obniżenie częstości zawieranych małżeństw. Potwierdzają to liczby w tabeli 4. W 1960 r. stopa zawieranych małżeństw spadła do 9,0‰, w 1965 r. zaś zarejestrowano najniższą w powojennej historii Gdyni liczbę związków małżeńskich — 1178, (w przeliczeniu na 1000 ludności — 7,1).

Przyczyn powyższego procesu upatrywać należy w niekorzystnych zmianach w strukturze wieku ludności. W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych zaczęły bowiem wkraczać w wiek uprawniający do zawierania małżeństw niezbyt liczne roczniki młodzieży urodzonej w latach okupacji hitlerowskiej. Spadła w związku z tym wyraźnie liczba kandydatów pragnących wstąpić w związki małżeńskie. Na wyjątkowo niską frekwencję małżeństw w 1965 r. wpłynęło wejście w życie z dniem 1 I 1965 r. nowego „Kodeksu rodzinnego i opiekuńczego”, podnoszącego dolne granice wieku zawierania małżeństwa przez mężczyzn z 18 do 21 lat.

W końcu lat sześćdziesiątych malejący trend zawierania małżeństw został zahamowany. Wkraczający w wiek produkcyjny powojenny wyżej demograficzny zmienił sytuację na lepsze. W 1970 r. zarejestrowano 1670, a w 1976 r. — 2195 związków małżeńskich. W liczbach bezwzględnych przekroczone zostały odpowiednie dane z lat pięćdziesiątych. W liczbach względnych wyrażających częstość zawieranych małżeństw na 1000 ludności odnotowujemy również pewnąwyżkę, gdyż odpowiedni współczynnik zawartych małżeństw osiągnął w 1970 r. 8,8‰, a w 1976 r. 9,8‰. Mimo to daleko jednak do zrównania z odpowiednią stopą małżeństw z pierwszych lat powojennych.

Tabela 4

Małżeństwa zawarte w Gdyni w latach 1948—1976

Lata	W liczbach bezwzględnych	Na 1000 ludności	Lata	W liczbach bezwzględnych	Na 1000 ludności
1948	1540	16,0	1967	1287	7,6
1950	1452	13,6	1968	1444	8,1
1955	1638	12,9	1969	1494	8,2
1960	1328	9,0	1970	1670	8,8
1961	1429	9,4	1971	1775	9,2
1962	1362	8,8	1972	1908	9,6
1963	1254	8,0	1973	1920	9,5
1964	1265	7,9	1974	2047	9,0
1965	1178	7,1	1975	2241	10,3
1966	1275	7,6	1976	2195	9,8

Źródło: „Rocznik Demograficzny”, 1945—1966, s. 232; Przegląd ruchu naturalnego ludności w Polsce w latach 1948—1961, „Statystyka Polski”, z. 78, Warszawa 1963, s. 33, „Rocznik Statystyczny Województwa Gdańskiego”, 1963, s. 48; 1966, s. 22; 1969, s. 22; 1970, s. 22; 1971, s. 36; 1972, s. 68; 1973, s. 77; 1974, s. 70 oraz dane Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku.

Można powiedzieć, że wyżej małżeński z pierwszych lat powojennych jest zjawiskiem niepowtarzalnym, mającym swe uwarunkowania w specyficznych powojennych warunkach demograficznych i społeczno-gospodarczych naszego kraju.

Urodzenia odgrywają niezwykle ważną rolę w rozwoju liczebnym ludności danego terytorium. Na poziom urodzeń oddziałują wiele czynników zarówno demograficznych¹⁴, jak i społeczno-ekonomicznych¹⁵, wzajemnie ze sobą powiązanych, a nie rozpoznanych dotąd w pełni.

Trudno nie podkreślić czynników socjologicznych, takich jak obyczajowość i tradycje, poglądy religijne, poziom kultury ludności, zakres stosowanych praktyk antykoncepcyjnych. Poza wymienionymi czynnikami istotny wpływ na rozrodczość mają czynniki szczegól-

¹⁴ Istotną rolę odgrywa tu struktura ludności według wieku i płci, liczebność kobiet w wieku rozrodczym i ich płodność, stan cywilny ludności, ruchy migracyjne.

¹⁵ Wymienić tu należy stopień wykształcenia i aktywności zawodowej kobiet, postępujące procesy industrializacji i urbanizacji kraju, warunki materialne, a zwłaszcza mieszkaniowe ludności.

Tabela 6

Ruch naturalny ludności w Gdyni w latach 1948—1976

Lata	Urodzenia żywe	Zgony	Przy- rost natu- ralny	Urodzenia żywe	Zgony	Przy- rost natu- ralny
	w liczbach bezwzględnych			na 1000 ludności		
1948	3123	823	2300	32,4	8,5	23,9
1950	3529	889	2640	33,1	8,3	24,8
1951	3675	887	2788	33,2	8,0	25,2
1952	3344	892	2452	29,6	7,9	21,7
1953	3579	721	2858	31,3	6,3	25,0
1954	3600	823	2777	29,9	6,8	23,1
1955	3762	779	2983	29,5	6,1	23,4
1956	3606	727	2879	27,4	5,5	21,9
1957	3517	788	2729	26,0	5,8	20,2
1958	3129	761	2368	22,4	5,5	16,9
1959	2878	824	2054	20,0	5,7	14,3
1960	2619	753	1866	17,7	5,1	12,6
1961	2565	750	1815	16,9	4,9	12,0
1962	2376	865	1511	15,4	5,6	9,8
1963	2504	859	1645	15,9	5,4	10,5
1964	2291	828	1463	14,2	5,1	9,1
1965	2283	848	1435	13,8	5,1	8,7
1966	2242	926	1316	13,4	5,5	7,9
1967	2252	908	1344	13,2	5,3	7,9
1968	2262	1022	1240	12,6	5,7	6,9
1969	2313	1031	1282	12,7	5,7	7,0
1970	2589	1150	1439	13,6	6,0	7,5
1971	2625	1296	1329	13,7	6,7	7,0
1972	2872	1211	1661	14,4	6,1	8,3
1973	3054	1363	1691	14,7	6,6	8,1
1974	3467	1359	2108	16,4	6,4	9,5
1975	3647	1475	2172	16,7	6,8	10,0
1976	3831	1708	2123	17,1	7,6	9,5

Źródło: Przegląd ruchu naturalnego ludności w Polsce w latach 1948—1961, s. 33, „Rocznik Demograficzny” 1945—1966 s. 232 oraz „Rocznik Statystyczny Województwa Gdańskiego”, 1963, s. 46; 1966, s. 22; 1969, s. 22; 1970, s. 22; 1971, s. 36; 1972, s. 68; 1973, s. 76; 1974, s. 70; dane Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego.

Wskazując na przyczyny wysokiego poziomu urodzeń w pierwszych latach powojennych wymienić trzeba przede wszystkim działanie tzw. prawa demograficznego wojny, sformułowanego swego czasu przez E. Rosseta. Wojna — jak już nadmieniliśmy — powoduje spadek zawieranych małżeństw i urodzeń, a jednocześnie podnosi liczbę zgonów, powodując w rezultacie niski przyrost naturalny ludności.

Ta destrukcyjna fala trwa dopóty, dopóki trwają działania wojenne. Z chwilą ich zakończenia następuje druga tzw. kompensacyjna faza osobliwego, zrodzonego przez wojnę cyklu demograficznego, w czasie której zwiększa się w dużym stopniu liczba małżeństw, a w ślad za tym i liczba urodzeń¹⁷.

Oczywiście wysokie współczynniki małżeństw i urodzeń w latach pięćdziesiątych tłumaczyć należy nie tylko działaniem tendencji kompensacyjnej. Wskazać trzeba i inne czynniki sprzyjające zawieraniu małżeństw, urodzeniom, które stworzył nowy ustrój społeczny, takie jak: łatwość uzyskania pracy i zdobycia

17 E. ROSSET, Bilans reprodukcji ludności na Ziemiach Zachodnich i Północnych, Poznań 1970, s. 11.

ne, takie jak klęski żywiołowe, wojny. Splot tych wielu czynników kształtował natężenie rodności w Gdyni w okresie międzywojennym i powojennym.

Młody wiek mieszkańców Gdyni, duża częstość zawieranych małżeństw, korzystny wpływ czynnika ekonomicznego sprzyjały rozrodczości ludności. Liczba urodzeń żywych rosła w tempie bardzo szybkim. W r. 1928 zarejestrowano 218 urodzeń, osiem lat później w 1936 r. — 2905¹⁶, w latach 1936—1938 zaś notowano średnio w ciągu roku 3006 urodzeń żywych.

W porównaniu z innymi miastami Polski rozrodczość w Gdyni kształtowała się na zdecydowanie wyższym poziomie. W ostatnich 3 latach przed wybuchem II wojny światowej współczynnik urodzeń w Gdyni był na przykład zdecydowanie wyższy aniżeli w Warszawie, a także przewyższał odpowiedni współczynnik w Poznaniu.

Tabela 5

Urodzenia żywe w Gdyni i innych miastach Polski w latach 1931—1938 (przeciętne roczne)

Lata	Gdynia		Bydgoszcz		Poznań		Warszawa	
	liczby bezwzględne	Na 1000 ludności	liczby bezwzględne	Na 1000 ludności	liczby bezwzględne	Na 1000 ludności	liczby bezwzględne	Na 1000 ludności
1931—1935	1546	31,5	20,1	18,2	14,6	13,9		
1936—1938	3006	31,0	19,2	16,2	13,9			

Źródło: „Mały Rocznik Statystyczny”, 1939, s. 44

Okres okupacji hitlerowskiej spowodował głęboką depresję w procesie reprodukcji ludności.

Represje okupanta, tułaczka życie, wysiedlenia, trudne warunki materialne uniemożliwiały założenie rodziny wielu młodym ludziom. Malala więc liczba zawieranych małżeństw, a w ślad za tym i liczba urodzeń. Po wyzwoleniu, poczynając od pierwszych lat powojennych aż do połowy lat pięćdziesiątych, notowano w Gdyni w ślad za wysoką częstością zawieranych małżeństw wysoki poziom rodności. Potwierdzają to dane w tabeli 6. Wskażemy na liczby maksymalne. Analiza liczb bezwzględnych wykazuje, że r. 1955 był rokiem największej liczby urodzeń (3762 osoby). Zbliżone dane (około 3600 osób) notowaliśmy poczynając od 1950 r. aż po r. 1957.

Analiza liczb względnych wykazuje, że najwyższy poziom urodzeń wystąpił w 1951 r. — 33,2‰.

Wyraźny spadek rodności, jaki wystąpił w drugiej połowie lat sześćdziesiątych, wyrażał się najniższymi wartościami: bezwzględny w 1966 r. — 2242 urodzenia i w 1968 r. — w liczbach względnych — 12,6‰.

Pierwsza połowa lat siedemdziesiątych przyniosła znaczną zwwyżkę rodności, widoczną tak w liczbach bezwzględnych, jak i względnych (tab. 6).

W przeliczeniu na 1000 ludności zanotowano w 1970 r. w Gdyni 13,6 urodzeń, w 1976 r. zaś już 17,1 urodzeń. Była to rodność wyższa aniżeli w m. st. Warszawie, w Łodzi i innych miastach Polski.

16 „Rocznik Statystyczny Gdyni”, 1936—1937, s. 18.

zawodu, pewność jutra, wynikająca z perspektyw rozwoju gospodarczego kraju, opieka państwa nad matką i dzieckiem itp., co dla usamodzielnienia się młodych ludzi miało istotne znaczenie.

Duży spadek poziomu urodzeń w drugiej połowie lat sześćdziesiątych spowodowany został wkroczeniem w wiek rozrodczy mniej licznych roczników urodzonych w latach okupacji hitlerowskiej, wygaśnięciem fazy kompensacyjnej, a także faktycznym spadkiem poziomu płodności kobiet, będącym następstwem wzrostu ich wykształcenia i aktywności zawodowej, rozszerzenia się idei świadomego macierzyństwa itp.

Odnotowana w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych zwyżka rodności jest, podobnie jak w przypadku małżeństw, efektem wstępowania w wiek rozrodczy licznych roczników powojennego wyżu demograficznego. Mimo upowszechnienia się modelu małej rodziny, silnie obsadzone roczniki z lat pięćdziesiątych wkraczają obecnie w wiek matrymonialny, przynosząc zwiększoną liczbę urodzeń.

Zgony to drugi poza urodzeniami składnik ruchu naturalnego rzutujący bezpośrednio na rozwój liczebny ludności.

Poziom umieralności uzależniony jest od wielu czynników demograficznych, np. płci, wieku, jak i pozademograficznych, np. warunków sanitarno-higienicznych i bytowych ludności, zakresu opieki lekarskiej itp.

Tabela 7

Zgony w Gdyni i innych miastach Polski
w latach 1931—1938
(przeciętne roczne)

Lata	Gdynia				
	liczby bezwzględne	na 1000 ludności			
1931—1935	543	11,2	12,3	10,8	12,3
1936—1938	910	9,4	11,1	10,4	10,9

Źródło: „Mały Rocznik Statystyczny”, 1939, s. 44.

Z danych zawartych w tabeli 7 wynika, że przeciętne roczne współczynniki zgonów w latach trzydziestych w Gdyni były niższe aniżeli w wielu innych miastach Polski. Wyższa umieralność występowała na przykład w Bydgoszczy, Częstochowie, Warszawie, a w latach 1936—1938 nawet w Poznaniu.

Nie jest to zasługą warunków sanitarnych i mieszkaniowych, w jakich żyła wtedy duża część ludności Gdyni. Jest wszakże faktem, że część jej mieszkańców mieszkała w barakach, lepiankach czy budach¹⁸. Były to dzielnice robotnicze zamieszkałe przez najbiedniejszą ludność. Niski stan sanitarny w tych

dzielnicach sprzyjał szerzeniu się chorób zakaźnych¹⁹. Jeśli mimo to Gdynia rejestrowała niższą umieralność aniżeli wiele innych miast Polski, zawdzięczać to trzeba głównie młodej strukturze wieku ludności.

Z danych przytoczonych w tabeli 16 wynika, że w 1931 r. odsetek osób w wieku 60 i więcej lat był w Gdyni stosunkowo niski. W kraju wziętym w całości odpowiednie dane były trzykrotnie wyższe.

Analiza umieralności w Gdyni w latach 1946—1976 wykazuje, że najwyższa stopa zgonów wystąpiła w pierwszych latach powojennych. W 1948 r. na przykład w przeliczeniu na 1000 ludności umierało w Gdyni 8,5, a w 1950 r. — 8,3 osoby (tab. 6). Są to współczynniki nieco niższe od tych, jakie notowano w Gdyni pod koniec lat trzydziestych. Wpłynęły na to wysiłki społecznej służby zdrowia zmierzające do likwidacji chorób zakaźnych, np. duru brzusznego i plamistego²⁰, szybka odbudowa zdewastowanych szpitali, szczepienia ochronne, upowszechnienie oświaty sanitarnej itp.

Nie bez znaczenia była tu także struktura wieku ludności. Z danych pierwszego spisu ludności z 14 II 1946 r. wynika, że Gdynia posiadała bardzo niski odsetek ludzi w wieku 60 i więcej lat. Wynosił on wówczas 4,2% ogółu ludności, podczas gdy w województwie gdańskim — 8,0%.

Tu też tkwi jedna z przyczyn wyższej w pierwszych latach powojennych umieralności w województwie gdańskim aniżeli w Gdyni²¹.

Stopniowo natężenie zgonów zmniejszało się. W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych wystąpiły najniższe współczynniki zgonów 5—6‰ (tab. 6). Był to efekt poprawy warunków bytowych i mieszkaniowych, a także rozszerzenia opieki lekarskiej nad ludnością.

Wskutek postępującego procesu starzenia się ludności ów bardzo niski poziom umieralności uległ w ostatnich latach zwyżce. Wyniósł on w 1976 r. 7,6‰.

Niezwykle ciekawym wskaźnikiem stanu zdrowotnego ludności i warunków sanitarnych, w jakich ona żyje, jest umieralność niemowląt, czyli zgony dzieci, które nie dożyły jednego roku życia.

Polska przedwroześniowa należała do grupy krajów o najwyższej w Europie umieralności niemowląt²². Wysoką umieralność notowano także i w Gdyni. W 1936 r. na 1000 urodzeń żywych zmarło w tym mie-

¹⁹ Notowano nierzadko wypadki zachorowań na różne choroby zakaźne, m.in. na dur brzusny. W 1933 r. zarejestrowano 53, w 1934 r. — 50, a w 1935 r. — 111 zachorowań na tę chorobę. W 1934 r. na dur brzusny i rzekomy zmarło 9, a w 1935 r. 18 osób (zob. „Rocznik Statystyczny Gdyni”, 1936—1937, s. 22 i 25).

²⁰ W czerwcu 1945 r. zarejestrowano w Gdyni 36 zachorowań na dur brzusny i 24 zachorowania na dur plamisty (Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygn. UWG/VI, 1/1010).

²¹ W 1948 r. stopa zgonów wynosiła w województwie gdańskim 10,5‰, w 1950 r. zaś — 11,0‰.

²² Po uwzględnieniu luk w rejestracji szacuje się, iż w Polsce w latach 1936—1938 na 1000 urodzeń żywych umierało 163 niemowląt, podczas gdy w latach 1935—1939 umierało niemowląt: we Włoszech 103, w Danii 64, a w Szwecji 43 (zob. *Umieralność niemowląt w Polsce 1960—1967*, Warszawa 1968, s. 16).

¹⁸ Organ Ministerstwa Przemysłu i Handlu „Polska Gospodarcza” (1935, z. 14) szacował liczbę takich pomieszczeń na 2—2,5 tys., a ludność ją zamieszkującą na około 20 tys. osób, czyli około 40% stanu ludności z 1934 r.

ście 175 niemowląt, podczas gdy w Bydgoszczy 142, w Warszawie 114²³.

W umieralności niemowląt, gdzie struktura wieku ludności nie ma wpływu na poziom współczynnika, Gdynia okresu międzywojennego nie mogła w porównaniu z innymi miastami wykazać się — tak jak to było w przypadku ogólnego współczynnika zgonów — korzystniejszymi wskaźnikami. Jest to jeden z dowodów świadczących o tym, że na tle wielu innych miast Polski stan sanitarny i opieka zdrowotna w Gdyni kształtowały się niekorzystnie.

W Polsce Ludowej nastąpił dalszy postęp w walce z umieralnością niemowląt. Duży spadek zgonów niemowlęcych miał miejsce i w Gdyni. W 1950 r. na 1000 urodzeń żywych umierały 83 niemowlęta, w połowie lat siedemdziesiątych zaś około 25 niemowląt.

Wysoki współczynnik urodzeń i niski współczynnik zgonów dają w rezultacie bardzo wysoki przyrost

Tabela 8

Zgony niemowląt w Gdyni w latach 1950—1976

Lata	Liczby bezwzględne	Na 1000 urodzeń żywych
1950	287	82,6
1955	214	57,5
1960	105	39,1
1965	56	24,5
1970	73	30,1
1973	79	26,3
1976	94	24,5

Zródło: Przegląd ruchu naturalnego ludności w Polsce w latach 1948—1961, s. 33; „Rocznik Demograficzny” 1945—1966, s. 232; „Rocznik Statystyczny Województwa Gdańskiego”, 1970, s. 22; 1971, s. 36; dane WUS w Gdańsku.

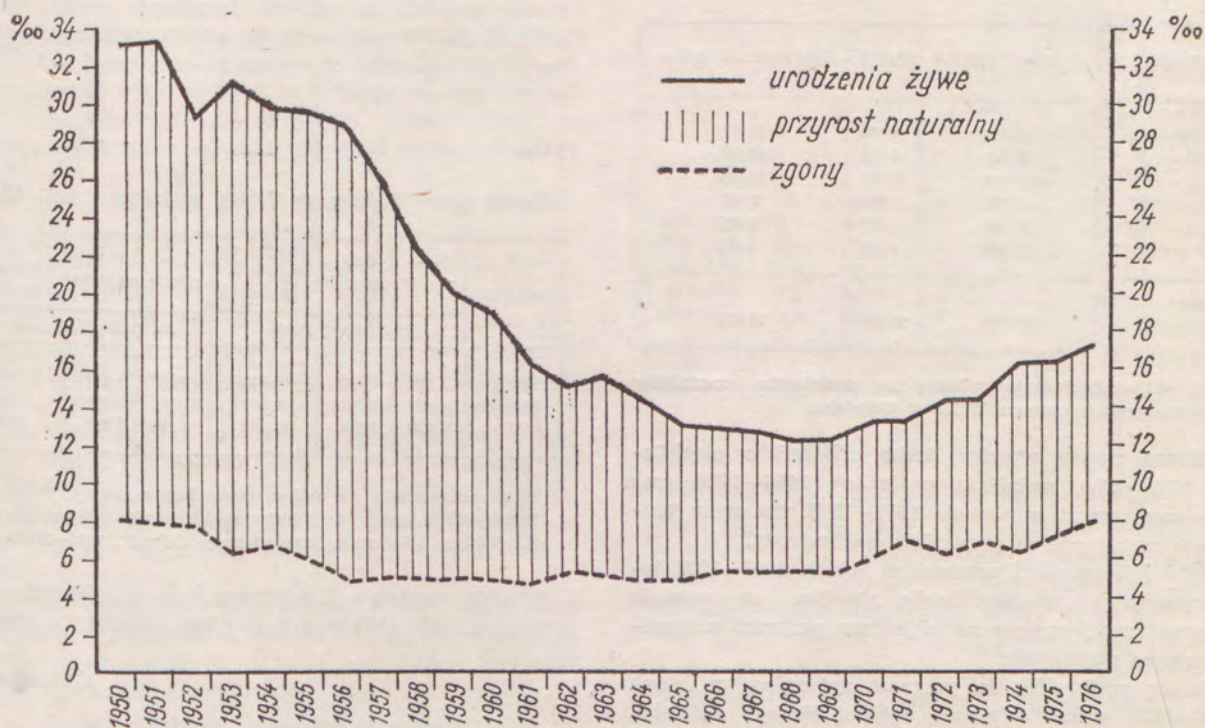


Tabela 9

naturalny ludności. Teza ta odnosi się w pełni do sytuacji demograficznej Gdyni lat trzydziestych i pięćdziesiątych. Potwierdzają to liczby zawarte w tabelach 6 i 9.

W latach trzydziestych stopa przyrostu naturalnego w Gdyni była kilkakrotnie wyższa aniżeli w innych miastach (tab. 9). Przewyższała ona także zdecydowanie ogólnokrajową stopę przyrostu naturalnego, gdyż w 1937 r. wynosiła: w kraju 10,9‰, w Gdyni zaś 22,7‰²⁴.

Przyrost naturalny w Gdyni po wyzwoleniu prezentuje tabela 6. Zwraca uwagę wysoka stopa przy-

Przyrost naturalny w Gdyni i innych miastach w latach 1931—1938 (przeciętne roczne)

Lata	Gdynia				
	liczby bezwzględne	na 1000 ludności			
1931—1935	998	20,3	7,8	7,4	2,3
1936—1938	2096	21,6	8,1	5,8	3,0

Zródło: „Mały Rocznik Statystyczny”, 1939, s. 44.

²³ „Rocznik Statystyczny Gdyni”, 1936—1937, s. 24.

²⁴ „Mały Rocznik Statystyczny”, 1938, s. 46 i 47.

rostu naturalnego w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych i stosunkowo niska w drugiej połowie lat sześćdziesiątych oraz ponowny jej wzrost w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych. Przyczyny tej ewolucji są nam znane. Wiążą się one z omówionymi wyżej zmianami w liczbie zawieranych małżeństw i urodzeń.

Rozważania dotyczące przyrostu naturalnego ludności w Gdyni kończymy bilansem reprodukcji ludności, tj. sumarycznym liczbowym zestawieniem urodzeń, zgonów i przyrostu naturalnego ludności za okres 1946—1975. Odpowiednie liczby w przedziałach pięcioletnich zawiera tabela 10.

Tabela 10

Sumaryczne liczby urodzeń żywych, zgonów i przyrostu naturalnego w Gdyni w latach 1946—1975 (w tys.)

Lata	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny
1946—1950	15 864	4 194	11 670
1951—1955	17 960	4 102	13 858
1956—1960	15 749	3 853	11 896
1961—1965	12 021	4 149	7 782
1966—1970	11 658	5 037	6 621
1971—1975	15 665	6 704	8 961
Razem 1946—1975	88 917	28 039	60 878

Zródło: Obliczenia własne na podstawie roczników statystycznych i danych WUS w Gdańsku.

Zwraca uwagę wysoka liczba urodzeń w pięcioleciu 1951—1955, najniższa w latach 1966—1970 oraz ponowny wzrost w okresie 1971—1975. Ta sama tendencja występuje w przyroście naturalnym.

Niskiej liczebności urodzeń w latach 1966—1970 towarzyszyła wzrastająca liczba zgonów, co musiało wywrzeć swój wpływ na najniższy przyrost naturalny w tym pięcioleciu.

Należy podkreślić, że przyrost naturalny w latach 1966—1970, mimo większej ogólnej liczby ludności, zamknął się wielkością wyraźnie niższą aniżeli w latach 1951—1955. Dowodzi to dużej ewolucji, jaka się dokonała w ruchu naturalnym ludności.

Łącznie bilans reprodukcji ludności w Gdyni za lata 1946—1975 daje nam w wyniku 88,9 tys. urodzeń żywych, 28,0 tys. zgonów, a w efekcie przyrost naturalny wyrażony liczbą 60,9 tys. osób.

Przedstawiony wyżej bilans reprodukcji ludności umożliwi nam w dalszej części artykułu ukazanie roli, jaką w rozwoju liczebnym ludności w Gdyni po 1945 r. odegrał przyrost naturalny i migracyjny ludności.

III. MIGRACJE LUDNOŚCI

Nie dysponujemy odpowiednimi danymi, na podstawie których można by dokładnie zobrazować wiel-

kość ruchu migracyjnego ludności w poszczególnych latach, a więc zarówno napływ, jak i odpływ, odgrywający w Gdyni — jak to już nadmieniliśmy przy analizie dynamiki rozwoju — zwłaszcza przed 1939 r., dominującą rolę w rozwoju liczebnym ludności. Dlatego dane ukazane w tabelach 11 i 12 dotyczą niektórych tylko lat i jedynie ogólnie orientują w rozmiarach tego ruchu.

Tabela 11, prezentująca odpowiednie dane z połowy lat trzydziestych, potwierdza znaną tezę o szybkim napływie ludności do Gdyni. W 1934 r. na pobyt stały zameldowano 11,7 tys., a dwa lata później 19,6 tys. osób.

Oprócz napływu miał miejsce odpływ ludności również znacznych rozmiarów. W 1934 r. wymeldowało się z pobytu stałego 5,9 tys., a w 1936 r. — 8,3 tys. osób. Stanowi to odpowiednio 50 i 42% stanu ludności zameldowanej na stały pobyt w tychże latach.

Wiele osób, na skutek istniejącego bezrobocia straciwszy nadzieję na szybkie uzyskanie pracy, opuszczało Gdynię i powracało do swych rodzinnych stron bądź też udawało się poza granice kraju, by tam szukać zatrudnienia.

Tabela 11

Ruch wędrowny w Gdyni w latach 1934—1936

Rok	Na- pływ*	Od- pływ**	Przyrost wędrow- kowy	Na- pływ*	Od- pływ**	Przyrost wędrow- kowy
	na pobyt stały			na pobyt czasowy		
1934	11 709	5 898	5 811	8 365	4 474	3 891
1935	17 863	8 781	9 082	11 114	6 566	4 548
1936	19 649	8 264	11 385	12 156	7 613	4 543

* Zameldowania na pobyt stały lub czasowy.

** Wymeldowania z pobytu stałego lub czasowego.

Zródło: „Rocznik Statystyczny Gdyni”, 1936—1937, s. 24.

Oprócz napływu i odpływu ludności istniał także ruch ludności związany z pobytym czasowym. Napływ

Tabela 12

Ruch wędrowny ludności w Gdyni w latach 1955—1976

Lata	Napływ* (w tys.)	Odpływ** (w tys.)	Przyrost wędrowny (w tys.)
1955	6,3	4,2	2,1
1960	4,1	2,9	1,2
1964	4,6	2,4	2,2
1968	4,5	2,5	2,0
1970	4,9	2,5	2,4
1973	5,1	2,5	2,6
1974	5,4	2,8	2,6
1976	7,4	5,1	2,3

* Zameldowania na pobyt stały.

** Wymeldowania z pobytu stałego.

Zródło: „Rocznik Statystyczny Gdyni”, 1957, s. 10; „Rocznik Statystyczny m. Gdyni”, 1965, s. 9; „Rocznik Statystyczny Województwa Gdańskiego”, 1969, s. 26; 1971, s. 48; 1972, s. 82.

na pobyt czasowy wynikał m.in. z sezonowości niektórych robót prowadzonych w porcie i budownictwie i wyrażał się również niemałymi liczbami. Na przykład w 1936 r. zameldowano na pobyt czasowy 12,2 tys. osób, wymeldowano zaś 7,6 tys. osób.

Ruch wędrowniczy w Gdyni w niektórych latach w warunkach Polski Ludowej przedstawiono w tabeli 12.

Napływ ludności na pobyt stały w latach 1955—1976 zamykał się w granicach 4,1—7,4 tys., odpływ zaś w granicach 2,4—5,1 tys.

W 1960 r. w porównaniu z 1955 r. zarejestrowano spadek zarówno zameldowań, jak i wymeldowań. Od 1960 r. obserwuje się jednak nieduży, ale stały wzrost napływu ludności do Gdyni. Podobnie rzecz ma się i z odpływem. Efektem powyższego jest ustabilizowane dodatnie saldo tego ruchu, wynoszące po 1960 r. 2—2,6 tys. osób.

IV. UDZIAŁ RUCHU NATURALNEGO I MIGRACYJNEGO W ROZWOJU LICZEBNYM LUDNOŚCI

Scharakteryzowaliśmy dotychczas rozwój liczebny ludności oraz ruch naturalny i migracyjny. Można więc obecnie odpowiedzieć na pytanie, jaki był udział przyrostu naturalnego i przyrostu migracyjnego w rozwoju liczebnym ludności Gdyni w okresie międzywojennym i po 1945 r.

Na ogół posiadamy pełne dane obrazujące przyrost naturalny ludności, zarówno dla lat przedwojennych jak i powojennych (wyjątek stanowią tu lata 1946—1947, dla których dokonaliśmy własnych oszacowań). Nie dysponujemy natomiast dokładnymi danymi ilustrującymi ruch migracyjny ludności, zwłaszcza w latach 1945—1954. Dlatego jego rozmiary ustalimy w sposób pośredni poprzez wykorzystanie zależności, jaka zachodzi między przyrostem rzeczywistym i jego składnikami: przyrostem naturalnym i migracyjnym ludności. Odejmując od przyrostu rzeczywistego przyrost naturalny otrzymamy różnicę, która stanowić będzie przyrost migracyjny (będzie to w tym wypadku saldo migracji).

Na stan liczebny ludności danego miasta mogą również wpływać zmiany administracyjne, które również uwzględniamy przy omawianiu składników rozwoju liczebnego ludności w Gdyni.

Tabela 13

Składniki przyrostu rzeczywistego ludności w Gdyni w latach 1921—1939

Okres	Przyrost rzeczywisty		W tym			
			przyrost naturalny		przyrost migracyjny i zmiany administracyjne	
	tys.	%	tys.	%	tys.	%
1921—1931	29,7	100,0	4,0	13,5	25,7	86,5
1932—1939	86,8	100,0	12,1	13,9	74,7	86,1
Razem 1921—1939	116,5	100,0	16,1	13,8	100,4	86,2

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS.

Wyniki dokonanych obliczeń ukazujących udział przyrostu naturalnego i migracyjnego w przyroście rzeczywistym ludności zawierają tabele 13 i 14. Dane dotyczące okresu międzywojennego (tab. 13) informują o małym udziale przyrostu naturalnego w ogólnym rozwoju ludności Gdyni.

W latach 1921—1931 jak i 1932—1939 udział przyrostu naturalnego wynosił zaledwie niecałe 14%. Natomiast udział przyrostu migracyjnego i zmian administracyjnych²⁵ jest tu dominujący, gdyż przekracza 86%.

Po 1945 r. istotną rolę w rozwoju liczebnym ludności Gdyni odegrał zarówno przyrost naturalny, jak i migracyjny. Zmiany administracyjne miasta nie miały tym razem tak dużego znaczenia²⁶. W porównaniu z latami przedwojennymi wzrósł wyraźnie udział ruchu naturalnego w rozwoju liczebnym ludności.

Tabela 14

Składniki przyrostu rzeczywistego ludności Gdyni w latach 1946—1975

Okres	Przyrost rzeczywisty		W tym			
			przyrost naturalny		przyrost migracyjny i zmiany administracyjne	
	tys.	%	tys.	%	tys.	%
1946—1950	25,7	100,0	11,7	45,5	14,0	54,5
1951—1955	26,1	100,0	13,9	53,3	12,2	46,7
1956—1960	18,0	100,0	11,9	66,1	6,1	33,9
1961—1965	18,5	100,0	7,9	42,7	10,6	57,3
1966—1970	25,1	100,0	6,6	26,3	18,5	73,7
1971—1975	29,9	100,0	9,0	30,1	20,9	69,9
Razem 1946—1975	143,3	100,0	61,0	42,6	82,3	57,4

Źródło: Obliczenia własne.

W pierwszym powojennym pięcioleciu (1946—1950) udział ten wynosił 45,5%, w następnym pięcioleciu — 1951—1955 wzrósł do ponad 53%. Lata 1956—1960 podniosły jeszcze bardziej znaczenie ruchu naturalnego, przynosząc rekordową liczbę ponad 66%.

Po 1960 r. wskutek wyraźnego spadku poziomu urodzeń malał udział przyrostu naturalnego, a rosło znaczenie przyrostu migracyjnego. W latach 1966—1970 udział ruchu naturalnego w ogólnym rozwoju ludności spadł do 26%, a w latach 1971—1975 nieznacznie wzrósł i wynosił przeszło 30%.

Jeśli cały przyrost rzeczywisty w powojennym 30-leciu (1946—1975) przyjmiemy za 100%, okaże się, że udział przyrostu naturalnego wynosi blisko 43%, a przyrostu migracyjnego i zmian administracyjnych 57%.

²⁵ Powierzchnia Gdyni rosła w szybkim tempie m.in. poprzez włączenie przyległych osad, np. Oksywia, Chyloni, Obłuża, Witomina, Orłowa, Redłowa, Małego Kacka, Cisowej. W dniu I VIII 1934 r. powierzchnia Gdyni liczyła już 30,6 km², a 1 I 1939 r. — 66 km².

²⁶ Powierzchnia Gdyni zwiększyła się z 66 km² w 1939 r. do 71 km² w 1970 r. i 124 km² w 1975 r.

Widać z powyższego, że wyżej wymienionemu składnikowi przypadła również i w okresie powojennym decydująca rola w rozwoju liczebnym ludności Gdyni.

V. PRZEMIANY W STRUKTURZE LUDNOŚCI WEDŁUG PŁCI I WIEKU

Rozwój gospodarczy Gdyni, wyrażający się głównie w szybkim rozwoju portu, przyciągał przede wszystkim ludzi młodych, i to głównie mężczyzn, wywierając tym samym określony wpływ na strukturę ludności według płci i wieku.

W warunkach europejskich najczęściej spotykana proporcja płci wyraża się w liczbach: 103 lub 104 kobiety na 100 mężczyzn. Według danych spisu powszechnego z 1931 r., odpowiedni współczynnik feminizacji w Polsce wynosił 107²⁷. Ciężyły na tych wartościach niezatarte ślady I wojny światowej. Tymczasem w Gdyni notowano zjawisko odwrotne — wysoką liczebną przewagę mężczyzn. Na 100 mężczyzn przypadały bowiem tylko 73 kobiety.

Deformacje w strukturze ludności według płci były niezwykle duże w młodszych grupach wieku produkcyjnego. W 1931 r. na przykład w grupie wieku 25—29 na 100 mężczyzn przypadały tylko 52 kobiety.

Nie mamy danych o strukturze ludności według płci w Gdyni w 1939 r. Można sądzić po dynamicznym rozwoju tego miasta w latach trzydziestych, że przewaga mężczyzn utrzymywała się nadal. Tymczasem dane pierwszego spisu ludności z 14 II 1946 r. nie wykazują ani przewagi, ani równowagi płci, lecz zjawisko odwrotne, mianowicie ubytek mężczyzn. Na 100 mężczyzn przypadało bowiem w Gdyni 110 kobiet. Było to m.in. skutkiem destrukcyjnego wpływu II wojny światowej.

Tabela 15

Ludność według płci w Gdyni w latach 1946—1975

Lata	Ludność (w tys.)		Nadwyżka kobiet (w tys.)	Na 100 mężczyzn przypada kobiet
	mężczyźni	kobiety		
9 XII 1931	19,2	14,0	5,2	73,0
14 II 1946	37,1	40,7	3,6	110,0
3 XII 1950	49,2	54,2	5,0	110,1
6 XII 1960	72,5	75,2	2,7	103,6
8 XII 1970	94,8	95,3	0,5	100,6
31 XII 1975	111,0	110,1	0,9	99,2

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych spisów powszechnych ludności i danych WUS w Gdańsku.

Z danych zaprezentowanych w tabeli 15 wynika, że w miarę upływu czasu istniejące w 1946 r. dysproporcje w strukturze ludności według płci stopniowo się zmniejszały. W 1960 r. współczynnik feminizacji wynosił w Gdyni 103,6, w 1970 r. notowaliśmy mini-

malną przewagę kobiet, w 1975 r. zaś — lekką przewagę liczebną mężczyzn.

W Polsce w 1975 r. na 100 mężczyzn przypadało 105,5 kobiet, w m. st. Warszawie — 114,1, a w Krakowie — 108,4. Widać z powyższego, że Gdynia ma korzystniejszą proporcję płci aniżeli inne miasta czy też kraj wzięty w całości. Jest to rezultat nie tylko normalnych procesów biologicznych, lecz także ruchów migracyjnych ludności.

Tabela 16

Struktura ludności według wieku w Gdyni w 1931, 1950, 1960 i 1970 r.

Grupy wieku	9 XII 1931	3 XII 1950	6 XII 1960	8 XII 1970	9 XII 1931	3 XII 1950	6 XII 1960	8 XII 1970
	w tys.				w %			
0—14	8,9	30,3	46,1	42,5	26,8	29,3	31,2	22,4
15—59	23,5	68,0	91,4	125,3	70,8	65,8	61,9	65,9
60 i więcej	0,8	5,1	10,1	22,3	2,4	4,9	6,9	11,7
Razem	33,2	103,4	147,6	190,1	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych spisów powszechnych ludności z 1931, 1950, 1960 i 1970 r.

Szybki rozwój gospodarki morskiej: floty, portów, przemysłu stoczniowego, stwarzając nowe miejsca pracy głównie dla mężczyzn, przyczynił się do napływu na teren województwa gdańskiego, w tym także i na teren Gdyni, szczególnie mężczyzn, co z kolei przyspieszyło proces wyrównywania wzajemnych proporcji między mężczyznami i kobietami.

Analiza liczb dotyczących struktury ludności według wieku zawartych w tabeli 16 wykazuje, że Gdynia wyróżniała się niezwykle niskim udziałem ludności w wieku 60 i więcej lat, wynoszącym w 1931 r. zaledwie 2,4%²⁸ i wysokim w wieku produkcyjnym — blisko 71%. Stosunkowo mały odsetek ludzi starych posiadała także Gdynia w 1950 r. — 4,9%²⁹.

O młodej strukturze wieku społeczeństwa Gdyni można także mówić na podstawie danych z 1960 r., kiedy to odsetek osób w wieku 0—14 wynosił 31,2%, a w wieku 60 i więcej lat — 6,9%. Jest to rezultat wysokiej rodności, jaką notowaliśmy w Gdyni w latach pięćdziesiątych.

Wyniki spisu ludności z 1970 r. informują o sytuacji odmiennej, mianowicie o szybko postępującym procesie starzenia się ludności w Gdyni. Wyrazem tego jest znaczny udział osób w wieku 60 i więcej lat, wynoszący 11,7%³⁰. Zbliżyło to wyraźnie ludność tego mia-

²⁸ W Polsce w 1931 r. odsetek osób w wieku 60 i więcej lat wynosił 7,8% (por. „Mały Rocznik Statystyczny”, 1938, s. 21).

²⁹ W kraju wziętym w całości udział osób w wieku 60 i więcej lat stanowił w 1950 r. 8,2% (por. „Rocznik Statystyczny”, 1972, s. 84).

³⁰ W kraju w 1970 r. odpowiedni odsetek wynosił 12,0% (por. „Rocznik Statystyczny”, 1972, s. 84).

²⁷ „Mały Rocznik Statystyczny”, 1938, s. 21.

sta do społeczeństw starych demograficznie³¹. Jest to naturalna konsekwencja spadku częstości urodzeń, jaka wystąpiła w Gdyni po 1960 r., jak też stałego przedłużania się przeciętnego wieku mieszkańców.

VI. PRZEMIANY W STRUKTURZE ZAWODOWEJ LUDNOŚCI

Wiedza o zawodzie i pozycji społecznej danej populacji ludzkiej ma duże znaczenie praktyczne i teoretyczne.

Dla praktyka pojęcie zawodu wiąże się z określonym rodzajem produkcji, określonymi kwalifikacjami, dla teoretyka zaś zawód jest podstawową cechą, na podstawie której określa się strukturę społeczno-gospodarczą kraju, województwa czy też danego miasta.

Bliższy opis struktury zawodowej ludności byłby niemożliwy, gdyby nie dokonano podziału ogółu ludności na dwie grupy, a mianowicie: na ludność czynną zawodowo, do której zalicza się osoby bezpośrednio angażujące się w stosunki społeczno-produkcyjne, i na ludność bierną zawodowo, do której należą osoby pozostające na utrzymaniu zatrudnionego (np. dzieci, żona pozostająca na utrzymaniu męża), oraz osoby mające niezarobkowe źródła utrzymania (emeryci, osoby utrzymujące się z zasiłków opieki społecznej itp.).

Ludność czynną zawodowo można z kolei sklasyfikować w sposób dwójaki:

- a) według zawodu obiektywnego
- b) według zawodu subiektywnego

Do zawodu obiektywnego zalicza się osoby na podstawie przesłanek obiektywnych, tj. przedsiębiorstwa czy instytucji, w której wykonywana jest praca osób zarabkujących. Dlatego też do osób zatrudnionych na przykład w przemyśle zalicza się nie tylko robotnika czy inżyniera zatrudnionego bezpośrednio w produkcji, ale i księgowego, kierowcę, dozorcę itp. Podobnie rzecz wygląda i w innych działach gospodarki narodowej.

Do podziału ludności według zawodu obiektywnego konieczna jest zatem klasyfikacja produkcji, przedsiębiorstw, instytucji, inaczej mówiąc — klasyfikacja gospodarki narodowej według działów.

Gdybyśmy dokonali podziału zatrudnionych według charakteru pracy, według ich osobistych czynności wykonywanych w przedsiębiorstwie wówczas klasyfikować ich będziemy według zawodu subiektywnego. Stąd też ślusarz rejestrowany będzie zawsze jako ślusarz bez względu na to, gdzie pracuje: w przedsiębiorstwie przemysłu metalowego w państwowym gospodarstwie rolnym czy w przedsiębiorstwie usługowym.

Precyzyjne ujęcie struktury ludności według zawodu subiektywnego jest niezwykle trudne, czasem nawet niemożliwe. Nie wszystkie bowiem czynności zostały adekwatnie nazwane, ponadto postęp technicz-

ny, stały wzrost kwalifikacji zatrudnionych różnicuje i tworzy nowe zawody. Stąd też z reguły brak jest odpowiednich opracowań, które prezentowałyby w skali kraju czy też miasta strukturę ludności według zawodu subiektywnego.

W tej sytuacji analizę przemian w strukturze zawodowej ludności można przeprowadzić tylko według zawodu obiektywnego. Wykorzystane tu będą dane obejmujące ludność czynną zawodowo zatrudnioną w poszczególnych działach gospodarki narodowej. Należy wyjaśnić, że do ludności czynnej zawodowo włączone zostały osoby utrzymujące się wyłącznie z pracy oraz pomagające stałe członkom rodzin (np. w rolnictwie indywidualnym i w rzemiośle osoby mające 14 i więcej lat).

Do ludności czynnej zawodowo włączono w okresie międzywojennym także bezrobotnych, którzy pracę utracili w Gdyni.

Fakty powyższe powodują, że liczba osób aktywnych zawodowo jest z reguły wyższa od liczby osób faktycznie zatrudnionych w gospodarce narodowej.

Wejrzymy obecnie w liczby obrazujące strukturę zawodową ludności Gdyni. Sięgnijmy do okresu przedwojennego. Odpowiednie dane na ten temat dla r. 1931 i 1936 prezentuje tabela 17.

Tabela 17

Ludność zawodowo czynna* według działów gospodarki narodowej w Gdyni w 1931 i 1936 r.

Wyszczególnienie	1931	1936	1931	1936
	w liczbach bezwzględnych		w procentach	
Rolnictwo, ogrodnictwo, leśnictwo	43	842	0,3	2,3
Rybnictwo	114	202	0,7	0,6
Przemysł, rzemiosło, budownictwo	7 172	12 029	42,3	33,4
Handel i ubezpieczenia	2 348	5 907	13,8	16,4
Komunikacja	3 262	8 310	19,3	23,1
Służba publiczna, kościół, organizacje i instytucje społeczne	1 094	1 654	6,5	4,6
Szkolnictwo, wychowanie, nauka, literatura, sztuka, prasa	292	562	1,7	1,5
Lecznictwo, profilaktyka, higiena, opieka społeczna	433	1 027	2,5	2,8
Służba domowa	1 003	2 415	6,0	6,7
Utrzymujący się bez pracy zarobkowej	210	1 072	1,2	3,0
Zawód niewiadomy	979	2 024	5,7	5,6
Ogółem	16 950	36 034	100,0	100,0

* Łącznie z bezrobotnymi, którzy uracili pracę w Gdyni.
Źródło: B. Polkowski, *Struktura zawodowa ludności Gdańska, Gdyni i Szczecina*, Gdańsk 1958, s. 12.

Z przedstawionych liczb wynika, że w 1931 r. źródłem utrzymania dla dużej części ludności była praca

³¹ Według skali E. ROSSETA (*Ludzie starzy, Studium demograficzne*, Warszawa 1967, s. 174). Ludność kraju, gdzie udział osób w wieku 60 i więcej lat przekracza 12%, zaliczyć należy do społeczeństw starych demograficznie.

w przemyśle, rzemiośle i budownictwie. W tych działach gospodarki zatrudnionych było 42,3% ogółu ludności czynnej zawodowo. Na drugim miejscu wymienić trzeba komunikację — 19,3%. W dziale tym oprócz pracowników kolei i poczty znajdowali się także pracownicy portów i żeglugi morskiej. Handel i ubezpieczenia, dające zatrudnienie 13,8% ludności czynnej zawodowo, zajęły trzecie miejsce.

Rozwój portu pociągnął za sobą silny wzrost czynnych zawodowo w komunikacji (z 3,3 tys. w 1931 r. do 8,3 tys. w 1936 r.). Zbliżone tempo wzrostu odnotowano także w handlu i ubezpieczeniach. Nie można natomiast odnieść tego tempa do przemysłu, rzemiosła i budownictwa, gdzie w tym samym czasie odnotowano dużo mniejszy wzrost czynnych zawodowo.

Rezultatem tego jest wyraźne zmniejszenie udziału osób czynnych zawodowo utrzymujących się z prze-

mysłu, rzemiosła i budownictwa (z 42,3% w 1931 r. do 33,4% w 1936 r.), a wzrost udziału pracujących w komunikacji (z 19,3% do 23,1%) oraz w handlu i ubezpieczeniach (z 13,8% do 16,4%).

Mimo tych zmian przemysł, rzemiosło i budownictwo pozostały nadal — podobnie jak w 1931 r. — działami gospodarki zapewniającymi źródło utrzymania największemu odłamowi społeczeństwa gdyńskiego, na drugim miejscu uplasowała się komunikacja, na trzecim — handel i ubezpieczenia.

Strukturę zawodową ludności w Gdyni w okresie powojennym, opartą na wynikach spisów powszechnych z 1950, 1960 i 1970 r., prezentuje tabela 18. Na podkreślenie zasługuje bardzo duży wzrost czynnych zawodowo w przemyśle: z 9,6 tys. w 1950 r. do 31,3 tys. w 1970 r., tj. o 226,0%. Takiego wzrostu nie odnotowano w żadnym innym dziale gospodarki narodowej w Gdyni. Na przykład w budownictwie liczba czynnych zawodowo wzrosła w tym samym czasie o 71%, w transporcie i łączności zaś o 68%. Tak duży wzrost zawodowo czynnych w przemyśle spowodowany został stworzeniem po 1945 r. nowych gałęzi przemysłu, takich jak morski przemysł rybny i przemysł okrętowy.

Szybki wzrost zatrudnienia w przemyśle miał miejsce w okresie planu 6-letniego (1950—1955); dotyczyło to zresztą nie tylko Gdyni, lecz całego przemysłu okrętowego, a także i rybnego. Jak wykazał Mirosław Krzysztofiak, średnie ogólnokrajowe tempo wzrostu zatrudnienia wynosiło w wyżej wymienionych latach w przemyśle okrętowym 20,0%, w przemyśle rybnym 9,9%, łącznie zaś w gospodarce morskiej 8,2%³².

Liczby bezwzględne dotyczące ludności czynnej zawodowo w przemyśle, pochodzące ze spisów ludności z 1960 i 1970 r. (tab. 18) potwierdzają, że dynamiczny wzrost zatrudnienia w tym dziale gospodarki miał również miejsce w dziesięcioleciu 1960—1970. Dlatego też procentowy udział tej ludności wśród ogółu czynnych zawodowo stale rósł: z 22,4% w 1950 r. do 31,4% w 1960 r. i 34,8% w 1970 r.

Należy podkreślić wysoki wzrost czynnych zawodowo w oświacie, nauce i kulturze — z 1795 osób w 1950 r. do 5532 w 1970 r., a więc o przeszło 208%.

Był to drugi dział gospodarki narodowej, który swym tempem przyrostu dorównywał przemysłowi. Kryje się za tymi liczbami dynamiczny rozwój szkolnictwa podstawowego, średniego i wyższego, rozwój kultury i związane z tym duże nakłady finansowe państwa, umożliwiające szybki wzrost zatrudnienia.

Konsekwencją powyższych procesów jest — podobnie jak w przypadku przemysłu — stały wzrost udziału utrzymujących się z tego działu gospodarki wśród ogółu czynnych zawodowo (z 4,2% w 1950 r. do 6,2% w 1970 r.).

Analiza liczb bezwzględnych i względnych z 1970 r. zawartych w tabeli 18 wykazuje, że największy od-

Tabela 18

Ludność zawodowo czynna* według działów gospodarki narodowej w Gdyni w 1950 i 1960 r.

Dział gospodarki narodowej	1950	1960	1970	1950	1960	1970
	w liczbach bezwzględnych			w procentach		
Przemysł	9 603	18 817	31 316	22,4	31,4	34,8
Budownictwo	3 485	4 954	5 957	8,1	8,3	6,6
Rolnictwo	806	717	1 064	1,9	1,2	1,2
Leśnictwo	58	93	133	0,1	0,1	0,2
Transport i łączność	10 072	11 974	16 894	23,5	20,0	18,8
Obrót towarowy	7 539	7 092	10 460	17,5	11,8	11,8
Oświata, nauka, kultura	1 795	3 302	5 532	4,2	5,5	6,2
Ochrona zdrowia, opieka społeczna, kultura fizyczna	1 220	2 276	3 160	2,8	3,8	3,5
Pozostałe działy**	8 366	10 718	15 381	19,5	17,9	17,1
Ogółem	42 944	59 943	89 897	100,0	100,0	100,0

* Łącznie z pomagającymi członkami rodziny.

** Gospodarka komunalna, administracja, organizacje społeczne itp.

Źródło: Obliczenia własne na podstawie: Narodowy Spis Powszechny z dnia 3 XII 1950 r. Struktura zawodowa i demograficzna ludności. Indywidualne gospodarstwa rolne. Województwo gdańskie, Warszawa 1954, s. 68; Spis Powszechny z dnia 6 XII 1960 r. Ludność gospodarstwa domowego. Województwo gdańskie, część II A, Tablice powiatowe, Warszawa, s. 102; Narodowy Spis Powszechny 3 XII 1970. Struktura demograficzna i zawodowa ludności. Gospodarstwa domowe. Województwo gdańskie, część II, tablice powiatowe, Warszawa 1972, s. 112.

³² M. KRZYSZTOFIK, *Proporcje i dysproporcje rozwoju gospodarki morskiej Polski Ludowej*, Gdynia 1964, s. 70.

setek czynnych zawodowo — 34,8% — znajduje pracę w przemyśle, na drugim miejscu wymienić należy transport i łączność — 18,8%, na trzecim obrót towarowy 11,6%, na czwartym budownictwo — 6,6%.

Zwraca uwagę — na tle struktury zawodowej innych miast Polski — duży odsetek utrzymujących się

w Gdyni z przemysłu, transportu i łączności oraz obrotu towarowego.

O takim charakterze zatrudnienia zadecydowały funkcje Gdyni jako miasta portowego, a zarazem ośrodka przemysłu stoczniewego i ruchu turystycznego.

IZYDOR SOBCZAK
(Gdańsk)

DEMOGRAPHIC AND METAGENETIC DYNAMICS OF THE GDYNIA TOWN

SUMMARY

The Author discusses the demographic processes in Gdynia during 1921 through 1976, focussing his attention on the growth of population, its natural and migration movements. He presents the evolution in the contracted marriages, birth rate and deaths and the reproduction effects among people.

The article presents metagenesis in the composition

of the Gdynia town inhabitants, by their sex and age groups and the intensifying process of ageing of this population. Discussed are the migrations and their role in the development of the Gdynia population, as well as changes in its professional setup. The material is documented by absolute figures and coefficients to denote the development rate of the particular demographic phenomena.

Translated by Krystyna Wilkoszewska

Artykuł niniejszy stanowi próbę ukazania genezy i charakteru największej „morskiej” imprezy propagandowej w okresie międzywojennym, organizowanej od 1932 r. przez Ligę Morską i Kolonialną. Obchody te początkowo nosiły nazwę Święta Morza, później Tygodnia Morza i wreszcie Dni Morza. Pomijam szczegółowe opisy przebiegu obchodów w poszczególnych latach, z wyjątkiem 1933 r., ponieważ spowodowałyby to znaczne rozszerzenie objętości artykułu. Skoncentruję się natomiast na wyjaśnieniu celów, jakie Liga zamierzała osiągnąć przez organizację tych obchodów. Na wstępie charakteryzuję w sposób skrótowy ligowy program rozwoju gospodarki morskiej, marynarki wojennej i żeglugi śródlądowej, ponieważ jednym z głównych celów obchodów Święta Morza była popularyzacja w szerokich rzeszach społeczeństwa polskiego tego właśnie programu, w małym stopniu uwzględniano natomiast sprawy emigracyjno-kolonialne.

I. POLSKA POLITYKA MORSKA W KONSEPCJACH LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Liga Morska i Kolonialna (LMiK) — druga co do wielkości organizacja społeczna po Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, skupiająca w czerwcu 1939 r. prawie milion członków¹ — w ciągu swego istnienia przechodziła szereg zmian organizacyjnych i programowych. Początków jej działalności należy dopatrywać się w Stowarzyszeniu Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”, organizacji na poły zawodowej, grupującej w swoich szeregach niektórych pracowników żeglugi wiślanej oraz marynarzy służących poprzednio we flotach państw zaborczych, która powstała 1 października 1918 r. W końcu maja 1919 r. „Bandera Polska” przekształciła się w Towarzystwo „Ligi Żeglugi Polskiej”, które z kolei 27 kwietnia 1924 r. przyjęło nazwę Liga Morska i Rzeczna (LMiR). Uchwałą Walnego Zjazdu Delegatów LMiR, obradującego w Gdyni w październiku 1930 r., zmieniono nazwę organizacji na Liga Morska

i Kolonialna. Liga koncentrowała swoją działalność na następujących problemach: walka z rewizjonizmem niemieckim i obrona praw Polski w Wolnym Mieście Gdańsku, rozwój polskiej gospodarki morskiej i rozbudowa marynarki wojennej, wychowanie morskie społeczeństwa, rozwój żeglugi śródlądowej oraz sprawy emigracyjno-kolonialne².

Dominującą rolę w całokształcie działalności Ligi przez cały okres jej istnienia odgrywały bez wątpienia szeroko rozumiane sprawy morskie. Hasło „Frontem do morza” przyświecało zdecydowanej większości jej poczyną. Priorytet dla spraw morskich w Lidze nie został zachwiany nawet w momencie podjęcia przez organizację szerokiej akcji na rzecz realizacji polskiego programu kolonialnego, który wprowadzono w 1928 r.

Zasadniczą myślą przewodnią, która określała charakter „morskiej” działalności Ligi, było przekonanie, że pełna niezależność gospodarcza, a zatem i polityczna, Polski, jest możliwa tylko w sytuacji posiadania własnego i w pełni przez Polskę wykorzystanego dostępu do morza.

Liga z niezwykłą konsekwencją przestrzegała społeczeństwo polskie przed niebezpieczeństwem ze strony Niemiec dla integralności terytorialnej Rzeczypospolitej. Liga czyniła to przez cały okres swej działalności. Jej działalność w tym względzie miała jednak charakter głównie defensywny. Kampanie propagandowe przeciwko niemieckim poczynaniom rewizjonistycznym Liga podejmowała dopiero w momencie, kiedy strona niemiecka nasilała akcję w tym kierunku. Dojście Hitlera do władzy — zdaniem Ligi — w niczym nie osłabiło zagrożenia dostępu Polski do morza ze strony niemieckiego imperializmu. Działacz LMiK B. Krzywiec twierdził, że „chwilowa pokojowość Hitlera jest tylko pozorem — istotnym jego celem na przyszłość jest chęć rewanżu i zabór Pomorza”³. Stosunek Ligi do Niemiec hitlerowskich nie uległ również zmianie po podpisaniu 26 stycznia

¹ „Morze i Kolonie”, 1939, nr 7, s. 30.

² Por. „Rocznik Morski i Kolonialny”, Warszawa 1939, s. 399—417.

³ B. KRZYWIEC, *Podstawy polityki wojenno-morskiej państwa polskiego*, Warszawa 1933, s. 7—8.

1934 r. polsko-niemieckiej deklaracji o nieagresji. W dalszym ciągu zwracano uwagę społeczeństwa polskiego na niebezpieczeństwo ze strony niemieckiego imperializmu dla polskiego stanu posiadania nad Bałtykiem⁴.

Stosunek Ligi do Wolnego Miasta Gdańska był konsekwencją stanowiska organizacji wobec problemu dostępu Polski do morza. Prawa Polski w Gdańsku traktowano jako integralną część tego problemu, a każdą próbę ograniczenia tych praw — jako naruszenie suwerenności Rzeczypospolitej. Takie stanowisko Liga zajmowała zwłaszcza konsekwentnie od połowy lat trzydziestych, kiedy coraz większą rolę w Wolnym Mieście zaczęła odgrywać partia hitlerowska⁵.

Charakteryzując ligowe koncepcje rozwoju polskiej gospodarki morskiej musimy pamiętać, że miały one przede wszystkim charakter propagandowy. Liga, jako organizacja masowa, nie rościła w zasadzie pretensji do samodzielnego wypracowania polskiego programu morskiego. To, co robiono w tym zakresie w Lidze, było przede wszystkim propagandowym powielaniem założeń polskiej polityki morskiej, wypracowanej i rozwijanej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, w którego gestii leżały sprawy gospodarki morskiej. Wysokimi urzędnikami tego ministerstwa byli główni publicyści i działacze Ligi, podejmujący problematykę rozwoju tej gospodarki. Wystarczy wymienić nazwiska: Stanisław Łęgowski, Feliks Hilchen, Feliks Rostkowski, Tadeusz Ocioszyński, Julian Rummel, Leonard Możdżeński, gen. Roman Górecki, czy wreszcie Józef Kożuchowski, wieloletni prezes Rady Głównej LMiK.

Dla Ligi rozbudowa polskiej gospodarki morskiej stanowiła zasadniczy argument, mający świadczyć o konieczności posiadania przez Polskę niczym nie skrepowanego dostępu do morza. Obecność gospodarcza Polski nad Bałtykiem uniemożliwiała bowiem Niemcom podnoszenie argumentu, że dostęp do morza jest Polsce niepotrzebny, ponieważ wykorzystuje ona dla wymiany handlowej porty Rzeszy.

Rozważania podejmowane w Lidze na temat rozwoju gospodarki morskiej uwarunkowane były wyraźnie stopniem jej rozwoju. Do momentu podjęcia decyzji o budowie portu w Gdyni działalność propagandowa Ligi koncentrowała się przede wszystkim na wskazywaniu konieczności budowy tego portu. Po podjęciu decyzji o budowie tego portu z kolei postulowała konieczność szybkiej jej realizacji, a także podejmowała próby określenia kierunków rozwoju gospodarki morskiej, wskazując zwłaszcza na potrzebę budowy floty handlowej i przemysłu związanego z morzem.

S. Łęgowski już w 1926 r. na łamach „Morza” postulował konieczność założenia stoczni w Gdyni⁶.

⁴ Por. B. SROCKI, *Na froncie zachodnim*, „Morze”, 1936, nr 4, s. 10–11.

⁵ Por. J.D., *Swawole gdańskie*, „Morze”, 1935, nr 8–9, s. 2; R. CZECZOTT, *Gdańsk w akcji krzyżackiej XX w.*, „Morze i Kolonie”, 1939, nr 7, s. 3.

⁶ S. ŁĘGOWSKI, *Budowa statków morskich. Potrzeba założenia własnej stoczni*, „Morze”, 1926, nr 2, s. 5–7.

Przed wszystkim publicystyka ligowa podkreślała jednak potrzebę budowy floty handlowej. F. Rostkowski, abstrahując od motywów natury politycznej i wojskowej — jak sam pisał — podnosił argument, że „bez własnej żeglugi morskiej nie może powstać i istnieć własny handel w międzynarodowym tego słowa znaczeniu. Brak marynarki handlowej utrudnia, a nieraz wręcz uniemożliwia ekspansję handlową danego kraju”⁷.

A. Uziembło w 1928 r. pisał, że już dzisiaj należy zacząć myśleć o budowie nowych portów, ponieważ Gdynia w przyszłości nie rozwiąże wszystkich problemów wynikających z rozwoju gospodarki morskiej. Autor widział konieczność budowy portu rzeczno-godzińskiego w Tczewie i portu rybackiego nad Jezioro Żarnowieckim⁸.

Budowę i rozwój portu w Gdyni Liga traktowała z jednej strony w sposób instrumentalny, jako środek nacisku na Gdańsk, z drugiej zaś podkreślała, że port w Gdańsku nie mógł w pełni zaspokoić polskich potrzeb gospodarczych, dlatego zaistniała konieczność budowy nowego portu. Gdańsk — zdaniem Ligi — miał stanowić uzupełnienie Gdyni. Takie stanowisko wobec zadań Gdyni i Gdańska dominowało w publicystyce ligowej przez cały okres działalności organizacji⁹. Trafnie wyraził to stanowisko F. Rostkowski, który na akademii z okazji 10-rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza, zorganizowanej przez gdański oddział Ligi Morskiej i Rzeczej, powiedział:

Gdynia nie jest niebezpieczeństwem dla Gdańska. Wprost przeciwnie, jest jego uzupełnieniem. Daje nam przy tym Gdynia gwarancję, że nie na jednej nodze nad morzem stać będziemy, tylko na dwóch [...]. Daje to nam, razem wzięwszy, pewność i gwarancję, że nie jesteśmy jako państwo na łasce i niełasce tego miasta, od bram którego kluczy nie posiadamy¹⁰.

Po zakończeniu zasadniczego etapu budowy portu w Gdyni oraz po powstaniu zaczątków floty handlowej (początek lat trzydziestych) publicystyka ligowa skoncentrowała swoją uwagę na określeniu kierunków dalszego rozwoju gospodarki morskiej. Podnieszono zwłaszcza problem harmonijnego rozwoju wszystkich działów tej gospodarki.

Dalszy rozwój portu widziano w uzyskaniu przez niego charakteru uniwersalnego, dyspozycyjno-rozdzielczego, a nie przelotowego. Popularyzowano koncepcję przekształcenia Gdyni i Gdańska w porty tranzytowe dla państw naddunajskich¹¹, a nawet dostrze-

⁷ F. ROSTKOWSKI, *Realny program twórczej pracy Polski na morzu*, Warszawa 1926, s. 2–3.

⁸ A. UZIEMBŁO, *Nasza przeszłość i przyszłość na morzu*, Warszawa 1923, s. 16.

⁹ Por. P. BOMAS, *Dlaczego Polsce potrzebny port własny*, „Morze”, 1924, nr 1, s. 4–5; A. UZIEMBŁO, *Praca Polski nad morzem*, Warszawa 1926, s. 15–23; Gdynia — Gdańsk, „Morze”, 1935 nr 3, s. 2–3; K.I., *Gdańsk a Polska*, „Morze i Kolonie”, 1939, nr 6, s. 9.

¹⁰ F. ROSTKOWSKI, *Dziesięć lat pracy Polski na morzu*, [Gdańsk 1930], s. 10.

¹¹ Por. J. ŁOKUCIEJEWSKI, *Praca Polski na morzu*, Warszawa 1934, s. 10; K. JEZIORAŃSKI, *Gdynia portem tranzytowym*, „Morze”, 1935, nr 8–9, s. 5–6.

gano potrzebę nawiązania współpracy handlowej między Gdynią a Leningradem¹².

Odnosnie do floty handlowej podkreślano konieczność jej dalszego rozwoju, ponieważ w całości polskich obrotów towarowych drogą morską zaledwie kilka procent towaru przewożone jest statkami polskimi, kiedy w innych krajach procent ten sięga 50¹³.

Dużo uwagi publicystyka ligowa przywiązywała do sprawy rozwoju rybołówstwa. Podnieszono zwłaszcza problem rozbudowy dalekomorskiej floty rybackiej, przemysłu przetwórczego i zaplecza handlowego¹⁴. Wyrazem znaczenia, jakie LMiK przywiązywała do spraw rybołówstwa, była budowa Domu Rybaka we Władysławowie (budowę w zasadzie zakończono w 1938 r.), który miał być ośrodkiem pracy kulturalno-oświatowej i zawodowej dla ludności rybackiej¹⁵.

Publicystyka ligowa zwracała uwagę, że harmonijny rozwój gospodarki morskiej w Gdyni powinien także uwzględniać konieczność rozwoju samego miasta, a nie tylko portu. Jak to określili A. Wojtecki na łamach „Morza”:

[...] Gdynia powinna stać się rzeczywistą stolicą morską, powinna stać się ogniskiem samodzielności pracy naukowo-badawczej we wszystkich dziedzinach [...] ¹⁶.

W kompleksie spraw morskich, które podejmowała w swojej działalności Liga, wiele miejsca poświęcano zagadnieniom rozwoju polskiej marynarki wojennej. Silna flota wojenna miała być — zdaniem Ligi — zasadniczym czynnikiem gwarantującym posiadanie przez Polskę niczym nie skrepowanego dostępu do morza.

Generalnie można powiedzieć, że LMiK w swoich koncepcjach rozwoju polskiej marynarki wojennej nawiązywała do doktryn wojennomorskich wielkich marynarek wojennych, zwłaszcza do doktryny Mahana, której podstawowym elementem było pojęcie tzw. fleet in being (floty w działaniu), co oznaczało w zasadzie flotę słabszą od floty przeciwnika, która jednak prowadzi aktywne działania, nękając wroga w miarę swoich możliwości, unikając natomiast rozstrzygającego z nim spotkania w sytuacjach nie rokujących szans zwycięstwa. W warunkach polskich przyjęcie tej koncepcji oznaczało, że polska flota miała być równa jakościowo flotom wielkich mocarstw, choć znacznie słabsza liczbowo¹⁷. Dlatego też Liga postulowała rozbudowę polskiej floty wojennej w

stosunku do Niemiec jak 35:100, tzn. do 150 tys. ton. W składzie takiej floty znalazłyby się okręty wojenne wszystkich klas, choć w ograniczonej liczbie. Postulowano również konieczność fortyfikacji wybrzeża, budowę okrętów wojennych we własnej stoczni oraz rozbudowę lotnictwa morskiego¹⁸.

Program i poczynania Ligi w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej można określić jako dążenie do przystosowania bogatej sieci dróg wodnych śródlądowych dla celów komunikacyjno-transportowych zarówno przez regulację Wisły, jak i przez budowę szeregu kanałów, które by łączyły polskie drogi wodne w jedną całość, skierowaną ku Bałtykowi, a w przyszłości łączącą go z Morzem Czarnym¹⁹.

II. GENEZA DNI MORZA

Liga dla realizacji swego programu w zakresie rozwoju gospodarki morskiej, marynarki wojennej i żeglugi śródlądowej prowadziła bardzo różnorodną i bogatą działalność propagandową. Można tu wskazać na liczne wydawnictwa prasowe i publikacje książkowe, propagandę filmową i radiową, szkolenie żeglarskie dla młodzieży czy działalność turystyczno-propagandową, jak np. organizacja masowych i tanich wycieczek nad morze. Główną jednak formą popularyzacji tego programu wśród szerokich rzesz społeczeństwa polskiego były organizowane przez Ligę obchody propagandowe i masowe imprezy, wśród których zasadniczą rolę odgrywało Święto Morza.

Warto dodać, że całokształt działalności zmierzającej do wykształcenia w społeczeństwie zrozumienia dla programu morskiego nazywano oficjalnie w Lidze wychowaniem morskim społeczeństwa. Było to pojęcie bardzo szerokie, obejmujące wszystkie formy oddziaływania na społeczeństwo, których celem było, „by Polaków, naród od wieków lądowy i rolniczy, przemienić na twardych i śmiałych ludzi morza”²⁰.

Święto Morza po raz pierwszy odbyło się w 1932 r., jednak w okresie poprzedzającym Ligę organizowała szereg różnego rodzaju obchodów okolicznościowych i imprez. Warto im poświęcić trochę uwagi, ponieważ doświadczenie zdobyte przez Ligę przy ich organizowaniu procentowało później przy urządzaniu obchodów Święta Morza.

Pierwszą masową imprezą propagandową zorganizowaną przez LMiR były obchody rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza, przypadającej na dzień 10 lutego. Zgodnie z uchwałą zwyczajnego walnego zebrania LMiR z 30 stycznia 1925 r. do corocz-

¹² E. WIERZBICKI, *Port Leningrad*, „Morze” 1934, nr 11, s. 10.

¹³ Por. J. ŁOKUCIEJEWSKI, *Praca Polski na morzu*, s. 14–15; J. KOROLKIEWICZ, *Potrzeba rozbudowy floty handlowej*, „Morze”, 1937, nr 3, s. 4–6.

¹⁴ Por. S. JAROCKI, *Zagadnienie rybnego przemysłu przetwórczego*, „Morze”, 1928, nr 7, s. 2–4; B. KUŹMIŃSKI, *Polska bierze udział w wielkim rybołówstwie światowym*, „Morze”, 1932, nr 4, s. 6–7; T. DZIESZKO, *Port rybacki w Wielkiej Wsi*, „Morze”, 1938 nr 5, s. 5–6.

¹⁵ *Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej 1.I.1937–1.I.1939*, Warszawa 1939, s. 39.

¹⁶ A. WOJTECKI, *Gdynia jako ośrodek kultury umysłowej*, „Morze”, 1938, nr 3, s. 17.

¹⁷ S. ORDON, *Polska Marynarka Wojenna w latach 1918–1939*, Gdynia 1966, s. 64–66.

¹⁸ Por. *Memoriał Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej do Rządu Rzeczypospolitej w sprawie ustalenia programu morskiego* (na prawach rękopisu), Warszawa 1936; B. KRZYWIEC, *Podstawy polityki wojenno-morskiej ...*, s. 9–10; J. GINSBERT, *Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym*, Warszawa 1938, s. 133–136; A. POTYRAŁA, *Przemysł okrętowy, jego istota i znaczenie dla gospodarki krajowej*, Warszawa 1937.

¹⁹ „Rocznik Morski i Kolonialny”, Warszawa 1939, s. 411–412.

²⁰ *Organizacja Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonialnej*, Warszawa 1939, s. 5.

nego obchodzenia tej rocznicy zobowiązano wszystkie oddziały Ligi²¹. Począwszy od 1925 r. do końca działalności Ligi obchody organizowały corocznie — zawsze w sposób bardzo uroczysty — wszystkie ogniwa organizacyjne Ligi. Od 1936 r. obchody tej rocznicy zmieniły nieco swój charakter. Zarząd Główny LMiK okólnikiem z 9 stycznia 1936 r. określił w sposób następujący cel obchodów: „Obchód organizowany winien być pod kątem wciągnięcia w orbitę bezpośredniej współpracy z Ligą najszerszych mas młodzieży szkolnej i pozaszkolnej”. Uzasadniano to tym, że w organizowanych przez LMiK uroczystościach Święta Morza młodzież ze względu na okres wakacyjny nie może brać udziału. Dlatego obchody rocznicy 10 lutego miały nabrać charakter Święta Morza dla młodzieży zorganizowanej w Kołach Szkolnych LMiK i drużynach harcerskich²².

W 1925 r. LMiR zorganizowała w dniach od 7 do 14 czerwca, po raz pierwszy na taką skalę, masowe obchody Tygodnia Bandery, poświęcone spopularyzowaniu wśród społeczeństwa głoszonych przez nią idei. Dodatkowym celem Tygodnia Bandery miało być zebranie środków finansowych na zakup statku szkolnego²³. Obchody Tygodnia Bandery, ze względu na ich charakter ogólnokrajowy i bogactwo form propagandowych, można traktować jako pierwowzór późniejszych Dni Morza.

W 1926 i 1927 r. LMiR zorganizowała także obchody rocznicy bitwy pod Oliwą. Duży zwłaszcza zasięg miały uroczystości z okazji 300 rocznicy tej bitwy²⁴. Celem tych obchodów było przypomnienie społeczeństwu, że dzieje Polski nad Bałtykiem nie zaczynają się w 1920 r.

Organizowane przez Ligę po 1928 r. różnego rodzaju obchody i imprezy propagandowe uwzględniały także, w związku z wprowadzeniem do programu Ligi hasła emigracyjno-kolonialnych, i ten aspekt działalności stowarzyszenia.

W 1930 r. Zarząd Główny LMiR, bezpośrednio po rewizjonistycznym wystąpieniu niemieckiego ministra Treviranusa, zalecił wszystkim oddziałom Ligi zorganizowanie w dniach od 14 do 28 września „dwutygodnia propagandowego” dotyczącego „spraw morskich i zamorskich naszego kraju”, uważając to za jedną z najlepszych form odpowiedzi na zakusy niemieckie na całość granic Rzeczypospolitej. W odpowiedzi oddziały LMiR w całym kraju urządziły szereg manifestacji, często wspólnie z innymi organizacjami społecznymi, w trakcie których uchwalono rezolucje wyrażające gotowość całego narodu do obrony granic Polski wszelkimi rozporządzalnymi środkami. Wzywano rząd polski do dalszego intensywnego rozbudowywania portów polskich, polskiej floty handlowej i marynarki wojennej oraz do „wystąpienia o schedę po byłym dominium kolonialnym byłego cesarstwa niemieckiego”²⁵.

„Dwutydzień propagandowy”, w trakcie którego popularyzowano w społeczeństwie ważność zagadnień morskich, żeglugi śródlądowej i emigracyjno-kolonialnych, Liga zorganizowała jeszcze dwukrotnie: w 1931 r. (14—18 października) i po raz ostatni w 1932 r. (2—16 października). Od 1933 r. jego zadania propagandowe przejęło Święto Morza, które w 1932 r. miało jeszcze charakter lokalny — obchodzone było tylko w Gdyni.

Święto Morza było największą imprezą propagandową LMiK, organizowaną z niezwykle dużym rozmachem i nakładem środków. Służyło ono w zasadzie propagowaniu wszystkich założeń programowych Ligi, z tym że dominującą rolę odgrywały sprawy morskie. Pierwsze Święto Morza odbyło się w Gdyni w dniu 31 lipca 1932 r. Od 1933 r. Święto Morza nabrało charakteru imprezy ogólnokrajowej. Obchodzono je corocznie na przełomie czerwca i lipca. W 1937 r. zmieniono nazwę Święto Morza na Tydzień Morza, a w 1938 r. na Dni Morza. Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych wyznaczyło LMiK stały termin od 23 czerwca do 3 lipca na organizowanie wszelkiego rodzaju zbiórek, imprez i obchodów związanych z dorocznymi uroczystościami morskimi²⁶.

W rok czy dwa lata po zorganizowaniu pierwszego święta — jak wspomina B. Kasprowicz — wybuchł spór o jego autorstwo, które „różne ambitne osoby” sobie pragnęły przypisać. Zwracano się nawet do gen. G. Orlicz-Dreszera, prezesa Zarządu Głównego LMiK, aby sprawę rozstrzygnął. Miał on odpowiedzieć: „Nie wiem, w każdym razie nie ja”. Kasprowicz wyjaśnia, że w końcu 1931 r. albo na początku 1932 r. wziął udział jako gość w jednym z zebrań zarządu gdyńskiego oddziału LMiK pod przewodnictwem Juliana Rummla, pierwszego dyrektora „Żeglugi Polskiej”. Na zebraniu tym Andrzej Wachowiak, działacz Ligi oraz później Związku Zachodniego, poruszył sprawę ustanowienia instytucji dorocznego Święta Morza, wskazując jako przykład Belgii, gdzie dawniej mieszkał. Zapadła jednomyślna uchwała. Kasprowicz podkreśla, że czynny udział w organizacji tej imprezy brało szereg osób, lecz tym, który pierwszy wystąpił z tą inicjatywą, był A. Wachowiak²⁷.

Nieco inną wersję — akcentując rolę swojej osoby — przedstawia J. Rummel, który wspomina, że od kilku lat myślał o urządzeniu w Gdyni wielkiego święta na wzór świąt organizowanych w różnych portach krajów katolickich.

Święta te, przyciągające setki tysięcy osób, posiadają przede wszystkim charakter uroczystości religijnej, święci się morze i statki, przy czym mają one bogatą oprawę folklorystyczną. Z inicjatywą zorganizowania takiego święta w Gdyni wystąpił Rummel jesienią 1931 r. na forum Związku Propagandy Turystycznej, którego był prezesem (Związek powstał w 1931 r. i skupiał przedstawicieli organizacji społecznych z Gdyni; jego zadaniem była propaganda

²¹ „Morze” 1925, nr 3, s. 16.

²² Sprawozdanie z działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej 1.1.1935—1.1.1937, Warszawa 1937, s. 84—85.

²³ „Morze”, 1925, nr 7, s. 12.

²⁴ Por. „Morze”, 1928, nr 1, s. 23—25.

²⁵ „Morze”, 1930, nr 10, s. 15—16.

²⁶ Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej..., s. 100.

²⁷ B. KASPROWICZ, Byłem juniorem, Gdynia 1965, s. 192.

ruchu turystycznego do Gdyni). Natomiast w LMiK koncepcję tę wysunął potem Andrzej Wachowiak²⁸.

Sprawozdania z przebiegu pierwszego Święta Morza stwierdzają, że na jednym z posiedzeń zarządu oddziału LMiK w Gdyni wczesną wiosną 1932 r. padła myśl zorganizowania w Gdyni, na wzór państw zachodnich, Święta Morza. Nie wymienia się jednak nazwiska osoby, która rzuciła tę myśl²⁹.

Sądzę, że trudno będzie ustalić rzeczywistego inicjatora Święta Morza. Nie ulega natomiast wątpliwości, że decyzja o organizacji tych obchodów zapadła na jednym z posiedzeń zarządu oddziału LMiK w Gdyni, które odbyło się wiosną 1932 r., i że osobą, która wystąpiła na tym posiedzeniu z wnioskiem o urządzenie święta, był Andrzej Wachowiak. Z drugiej strony należy przypuszczać, iż koncepcja organizacji Święta Morza nie pojawiła się od razu i że wielu działaczy ligowych już przed 1932 r. dostrzegało potrzebę organizacji takich obchodów. J. Rummel wspomina, że Limbach, były sekretarz Ligi Żeglugi Polskiej w Gdyni, porządkując papiery tej organizacji, znalazł jego list z 1922 czy 1923 r., w którym wskazywał na konieczność urządzenia w Gdyni Święta Morza³⁰. A inż. M. Filipowicz wspomina o lokalnej uroczystości mającej charakter Święta Morza, która odbyła się 24 czerwca 1923 r. w Gdyni z inicjatywy Antoniego Abrahama i wójta gdyńskiego Radtkego³¹. Myślę dlatego, że trudno przyznać tylko jednej osobie inicjatywę zorganizowania Święta Morza.

Po podjęciu decyzji o organizacji święta Liga zwróciła się do księdza biskupa chełmińskiego dra Stanisława Okoniewskiego z prośbą o wyznaczenie dnia obchodów. Biskup życzliwie potraktował inicjatywę Ligi i ustalił dzień 29 czerwca, tzn. dzień apostołów Piotra i Pawła — patronów rybaków, jako stały termin urządzania obchodów Święta Morza. Wyjątkowo w 1932 r. Święto Morza odbyło się 31 lipca, ponieważ biskup, który wyraził chęć osobistego celebrowania uroczystego nabożeństwa, miał przebywać w końcu czerwca na kongresie eucharystycznym w Dublinie; na jego życzenie przesunięto obchód święta na koniec lipca³².

III. CHARAKTER I PROGRAM OBCHODÓW

W 1933 r. Zarząd Główny LMiK nadał Świętu Morza charakter masowej imprezy ogólnokrajowej. W ocenie J. Rummla Zarząd Ligi wypaczył w ten sposób pierwotną ideę Święta Morza, które miało być świętem lokalnym, religijnym, którego sens polegał

na poświęceniu morza — „jako pola pracy polskiej oraz statków, jako narzędzi tej pracy”. Zarząd Ligi przekształcił ten obchód w „święto, mające właściwie na myśli ubóstwianie morza, złożenie mu hołdu, w czym było już coś pogańskiego. W związku z tym, we wszystkich miejscowościach, gdzie były oddziały Ligi, odbywały się pochody do wszelkiej wody, która była w pobliżu, i tam się odbywały uroczystości. Działo się to z oczywistą szkodą dla Gdyni i zupełnie paczyło naszą myśl. Wytwarzało to dziwną sytuację, że Święto Morza odbywało się nie nad morzem, a od Gdyni odciągało przyjezdnych”. I dalej, iż Liga „przeweksłowała to święto, robiąc go uroczystością do pewnego stopnia polityczną”, oraz że „urządzały go nie organizacje społeczne, a władze”³³.

Jest to ocena, z którą trudno w pełni się zgodzić. Dziwnie brzmi zarzut Rummla, że Święto Morza stało się uroczystością polityczną. Liga była przecież organizacją prorządową, co wyraźnie można zaobserwować zwłaszcza od gdyńskiego zjazdu w 1930 r., kiedy prezesem Zarządu Głównego LMiK został gen. G. Orlicz-Dreszer, jeden z prominentów obozu piłsudczykowskiego. Od tego też zjazdu następuje coraz większy udział we władzach Ligi przedstawicieli władz państwowych i gospodarczych oraz oficerów służby czynnej. Miało to niewątpliwie wpływ na szereg poczynąń Ligi. Liga w latach trzydziestych zaczyna odgrywać dość istotną rolę w życiu politycznym II Rzeczypospolitej, stanowiąc ośrodek kształtowania polskiej opinii publicznej w duchu określonych koncepcji politycznych. Mam tu na uwadze wyrastające z aspiracji nacjonalistycznych hasła mocarstwowe, z którymi obóz piłsudczykowski wychodził do społeczeństwa polskiego, a które w działalności Ligi miały charakter morsko-kolonialnych. Z tej racji jej działalność popierana była przez władze państwowe³⁴. Trudno w tej sytuacji byłoby oczekiwać, aby Liga prowadziła działalność propagandową nie nasyconą treściami politycznymi, zgodnymi z koncepcjami obozu rządzącego. Z tej także racji przy organizowaniu uroczystych obchodów Liga otrzymywała znaczną

²⁸ J. RUMMEL, op. cit., s. 311—312 i 325—326.

³⁴ Przykładem może być okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z 1 kwietnia 1931 r., podpisany przez dyrektora departamentu Hauke-Nowaka, w którym proszono wojewodów, aby poczynaniom LMiK „okazywali należytą pomoc i życzliwość”, (Centralne Archiwum Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, [dalej: CAMSW], Starostwo Powiatowe Krotoszyn. Liga Morska i Kolonialna 1931 r., sygn. 506/36, s. 1, Okólnik MSW do wojewodów z 1 kwietnia 1931 r.).

Wojewoda poznański Roger Racyński w piśmie wykonawczym z 10 czerwca 1931 r. do zarządzenia MSW (podobne pisma musieli wystosować i inni wojewodowie), adresowanym do wszystkich starostów powiatowych i prezydentów miast, o wiele bardziej jednoznacznie określił zadania administracji terenowej w organizowaniu LMiK niż wspomniane zarządzenie MSW. „Przystępując do organizacji LMiK na podległym terenie — pisał wojewoda — zechce Pan Starosta zmontować oddział z zarządem, opartym przede wszystkim na jednostkach ideowych społeczeństwa, pozostawiając sobie obiektywny wgląd na celowość i charakter pracy oddziału. Nadmieniam, że [...] skład organizacji, a nade wszystko jej kierownictwa, musi nosić charakter bezwzględnie państwowotwórczy”. (ibid., s. 2, Wojewoda R. Racyński do Starostów Powiatowych i Prezydentów Miast z 10 czerwca 1931 r.).

²⁸ Archiwum Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku, Wspomnienia Juliana Rummla pt. *Powstanie i rozwój Gdyni, żegluga i portu w latach 1920—1939*, (maszynopis), t. II, s. 311.

²⁹ *Święto Morza w Gdyni w dniu 31 lipca 1932 r.*, [w:] *Kalendarz Morski i Kolonialny na rok 1933*, Warszawa 1933, s. 35; *Święto Morza w Gdyni w dniu 31 lipca 1932 r.*, „Morsze”, 1932, nr 9, s. 7.

³⁰ J. RUMMEL, op. cit., s. 326.

³¹ M. FILIPOWICZ, *Relacja z działalności w LMiK* (w posiadaniu autora).

³² *Święto Morza w Gdyni ...*, s. 7 i 35.

pomoc ze strony wszystkich władz państwowych i wojskowych, bez której nie byłoby rzeczą możliwą zorganizowanie tych uroczystości na tak masową skalę. Wystarczy, iż podam, że w pierwszym Święcie Morza w 1932 r. uczestniczyło około 100 tys. osób (Gdynia w tym czasie liczyła niewiele ponad 30 tys. mieszkańców). Odnosnie do lat późniejszych brak jest danych, nie będzie jednak przesadą stwierdzenie, że obchody organizowane były prawie w każdej większej miejscowości kraju.

Dla zobrazowania rozmiarów pomocy, jakiej udzielały Lidze władze państwowe i wojskowe przy organizacji obchodów, posłużę się dwoma przykładami.

W maju 1937 r. dowódca Okręgu Korpusu nr VII gen. E. Knöll-Kownacki wydał polecenie komendantom garnizonów, aby: 1) ściśle współpracowali z miejscowymi Komitetami Dnia Morza w sprawach związanych z ustaleniem programu obchodów, 2) zarządzili dostarczenie orkiestr wojskowych (bezpłatnie), środków przewozowych (samochody za zwrotem materiałów pędnych), 3) zarządzili dekorację budynków wojskowych, 4) zapewnili udział oddziałów wojskowych w nabożeństwach i defiladzie, 5) udzielili pomocy technicznej przy budowie trybun itp., 6) zarządzili zorganizowanie w oddziałach pogadanek, poranków lub wieczornic, których tematem winno być morze i kolonie³⁵.

W czerwcu tego samego roku wojewoda poznański polecił starostom i prezydentom miast udzielić „jak najdalej idącego poparcia” miejscowym Komitetom Dnia Morza. Starostowie i prezydenci miast winni spowodować: 1) dekorację budynków, okien, środków transportowych itp., 2) zorganizowanie masowych zebrań, 3) udział przedstawicieli władz i społeczeństwa w uroczystej mszy i defiladzie, 4) zbiórkę pieniędzy na Fundusz Obrony Morskiej, 5) oprawę artystyczną dla obchodów i — co najważniejsze — werbunek członków do LMiK³⁶.

J. Rummel zwraca uwagę, że przekształcenie Święta Morza z obchodów lokalnych w imprezę o charakterze ogólnopolskim wypaczyło pierwotną ideę uroczystości. Jest to sprawa niewątpliwie dyskusyjna. Sądzę jednak, że decyzja Zarządu Ligi była słuszna. Liga uzyskała w ten sposób możliwość bardzo szerokiego oddziaływania na społeczeństwo polskie, któremu obce były idee morskie. Nie można również twierdzić, że urządzenie obchodów Święta Morza w całym kraju odciągnęło turystów od Gdyni, ponieważ Liga nie tylko zachęcała do zwiedzania polskiego wybrzeża, ale i organizowała w tym celu masowe i tanie wycieczki nad morze.

Jakie cele stawiała sobie LMiK przed organizowanymi przez siebie obchodami Święta Morza? Przede wszystkim każde obchody były wielkimi manifestacjami politycznymi, wyrażającymi gotowość narodu polskiego do obrony Pomorza przed rewizjonizmem

niemieckim. Drugim celem było uzmysłowienie społeczeństwu faktu, że pełna niezależność gospodarcza Polski, a zatem i polityczna, jest możliwa tylko w sytuacji posiadania własnego i w pełni przez Polskę wykorzystanego dostępu do morza. Trzecim — popularyzacja określonego programu rozwoju gospodarki morskiej, marynarki wojennej i żeglugi śródlądowej, z tym że w poszczególnych latach akcentowano w czasie obchodów różne aspekty tego programu.

Świadczą o tym najlepiej naczelne hasła, pod którymi odbywały się poszczególne obchody. W 1933 r. było hasło „przeciwstawienia się wszelkim próbom ze strony niemieckiej uszczuplenia stanu posiadania na terenie Pomorza”; w 1934 r. — Święto Morza poświęcono „stworzeniu podstaw finansowych dla rozbudowy siły zbrojnej na morzu i zaproszenia młodzieży do walki o zdobycze morskie” (1 lipca 1934 r. w ramach Święta Morza odbył się w Gdyni wielki zlot młodzieży)³⁷; w 1935 r. — „Budujemy okręty na własnej stoczni”; w 1936 r. — „Musimy Polskę dobroić na morzu”³⁸; w 1937 r. — „Chcemy silnej floty wojennej i kolonii” i „Płucami Śląska Gdynia i Gdańsk — puklerzem okręty Rzplitej”; w 1938 r. — „Żądamy upowszechnienia świadczeń na rozbudowę floty wojennej”³⁹. Zagadnienie emigracyjno-kolonialne (z wyjątkiem r. 1939) i rozwoju żeglugi śródlądowej znajdowały się na dalszym planie.

Takie były intencje Zarządu Głównego LMiK, który — jak pisał 30 kwietnia 1936 r. gen. Orlicz-Dreszer do Komisarza Rządu w Gdyni — „Każdemu Świętu Morza nadawał charakter odpowiadający w danym roku specjalnie ważnemu wypadkowi dziejowemu, odnośnie polskiej racji stanu w zakresie rozwoju naszej ekspansji morskiej”⁴⁰.

Ramy artykułu nie pozwalają na szczegółowe omówienie przebiegu każdego Święta Morza. Dlatego ograniczam się jedynie do zwrócenia uwagi na najbardziej charakterystyczne momenty, które miały miejsce w czasie poszczególnych obchodów.

W czasie pierwszego Święta Morza najważniejszym akcentem propagandowym było ślubowanie, które w imieniu kilkudziesięciu przedstawicieli wszystkich miast i powiatów pomorskich na ręce prezydenta RP Ignacego Mościckiego złożył pomorski starosta krajowy Łącki. Przedstawiciele Pomorza ślubowali, że „zahartowani w dobie ostatniej uporczywą obroną języka i ziemi, kultury i mienia oraz całej tradycji przed chciwym spadkobiercą rycerzy krzyżackich wzmacniamy dziś nierozetwalność węzłów naszych z Polską i ślubujemy Jej wierność i wytrwałość niezłomną [...]”⁴¹.

37. Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku, Komisariat Rządu w Gdyni, sygn. I 87, nr 1207, s. 22, Gen. Orlicz-Dreszer do Komisarza Rządu w Gdyni, 30 kwiecień 1936 r.

38. Sprawozdanie z działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej..., s. 80–81.

39. Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej..., s. 101.

40. WAP w Gdańsku, Komisariat Rządu w Gdyni, sygn. I 87, nr 1207, s. 22, Gen. Orlicz-Dreszer do Komisarza Rządu w Gdyni, 30 kwiecień 1936 r.

41. Święto Morza w Gdyni..., s. 41.

35. Ibid., Starostwo Powiatowe Międzychodzkie. Referat Ogólny, sygn. 508/75, s. 14 (gen. Knöll-Kownacki do Komendantów Garnizonów, 24 maja 1937 r.).

36. Ibid., s. 34–35, Wojewoda poznański do Starostów Powiatowych i Prezydentów Miast, 8 czerwca 1937 r.

W czasie tych obchodów był to w zasadzie jedyny akcent skierowany przeciwko rewizjonizmowi niemieckiemu. Dlatego gazeta „Danziger Neueste Nachrichten” wyraziła nawet zdumienie z powodu „nadszpodziewanego powstrzymania się od wszelkich napaści na Niemcy i na Gdańsk”⁴².

Jednak już w r. 1933 w związku z napięciem w stosunkach polsko-niemieckich i polsko-gdańskich uroczystości Święta Morza przekształciły się w wielką manifestację społeczeństwa polskiego protestującego przeciwko niemieckim tendencjom rewizjonistycznym. W czasie obchodów uchwalono 31 700 rezolucji⁴³, w których manifestanci ślubowali, że „nigdy i za żadną cenę nie zezwolimy na oderwanie od Rzplitej chociażby jednej piędzi ziemi polskiej, a na każdą próbę zamachu na całość granic Rzeczypospolitej odpowiemy orężem w dłoń. Pomorze było, jest i pozostanie polskim”⁴⁴.

Wymownym akcentem propagandowym w 1933 r., mającym symbolizować płonącą granicę Polski, było zalecenie Zarządu Głównego LMiK, aby 28 czerwca w czasie obchodów Święta Morza na większych wzgórzach położonych wzdłuż zachodniej granicy rozpalic ogniska⁴⁵.

Świętu Morza w 1933 r. należy poświęcić nieco więcej uwagi, ponieważ doświadczenie organizacyjne, jakie Liga zdobyła przy jego urządzaniu, pozwoliło jej wypracować ramowy schemat organizacyjny obchodów, który w zasadzie powielano z niewielkimi zmianami w latach następnych. Zmieniały się jedynie akcenty propagandowe. Dlatego na podstawie listu okólnego nr 4 z 22 maja 1933 r. Komitetu Wykonawczego Święta Morza omówię ramowy program obchodów w 1933 r., co da wyobrażenie o organizacji tych obchodów w latach następnych.

W dniu 28 czerwca — zalecał okólnik — wszystkie komitety obchodów przeprowadzają, w miarę możliwości wspólnie z istniejącymi klubami sportów wodnych, tradycyjne uroczystości „wianków”. Puszczenie wianków na wodę należało poprzedzić okolicznościowym przemówieniem, podkreślającym obecny cel dawnej tradycji — obchód Święta Morza „jako święta mocy i siły Polski oraz jej tendencji rozwoju dróg wodnych i przywiązanie do morza”. W miarę możliwości należało przewidzieć sztuczne ognie, iluminacje, korowód łodzi, sobótki etc. O godzinie 20 wyrusza capstrzyk wszystkich orkiestr ulicami miasta, w którym biorą udział członkowie LMiK, organizacje pokrewne oraz wojsko z pochodniami i transparentami z napisami: „Święto Morza”, „Rewizja granic — to wojna”, „Wara od polskiego Pomorza” etc.

⁴² Cyt. wg T. EHRENBURG, *Gdańsk wobec Święta Morza*, „Morze”, 1932, nr 9, s. 15.

⁴³ „Rocznik Morski i Kolonialny”, Warszawa 1939, s. 415.

⁴⁴ WAP w Gdańsku, Komisarjat Rządu w Gdyni, sygn. I 87, nr 2069, Wzór rezolucji do uchwalenia na akademii okolicznościowej z okazji Święta Morza w 1933 r.

⁴⁵ CAMSW, Magistrat miasta Margonin pow. Chodzież, sygn. 486/5, s. 181, List okólny nr 2 ZG LMiK. Na postawie pisma wojewody pomorskiego S. Kirtiklisa do starostów powiatowych, polecającego rozpalenie takowych ognisk, sądzić można, że to zalecenie Ligi zostało zrealizowane (WAP w Gdańsku, Komisarjat Rządu w Gdyni, sygn. I 87, nr 2069, S. Kirtiklis do starostów powiatowych, 21 czerwiec 1933 r.).

W dniu 29 czerwca wszystkie budynki i środki transportowe powinny być bogato udekorowane. Cały kraj — jak stwierdzano — ma mieć wygląd odświeżony. O godzinie 10 biją wszystkie dzwony, rozpoczynają się uroczyste nabożeństwa, po których ruszają pochody z odpowiednimi transparentami zawierającymi hasła propagandowe ku najbliższej wodzie, a jeśli to nie-możliwe — na plac publiczny, celem wysłuchania przemówień i uchwalenia rezolucji. Rozrzućane są ulotki i odezwy propagandowe. O godzinie 12 odbywają się akademie. W godzinach przedpołudniowych ze wszystkich większych ośrodków wyjeżdżają także prelegenci i orkiestry celem przeprowadzenia wieców i przyjęcia odpowiednich rezolucji w najbliższych wsiach i miasteczkach. Po południu odbywają się zabawy ludowe, regaty na rzekach i jeziorach oraz różne imprezy, z których czysty dochód przeznaczony jest na Fundusz Obrony Morskiej i Fundusz Akcji Kolonialnej.

W okólniku zwracano uwagę, że „najistotniejszym dorobkiem i rzeczywistym sukcesem Święta Morza będzie nie ilość przeprowadzonych uroczystości, które należy traktować jako środek propagandowy, ale zmobilizowanie i poruszenie opinii całego społeczeństwa dla spraw morza”⁴⁶.

W latach 1934—1938 w obchodach świętomorskich dominowała problematyka wojennomorska. Wiązało się to z faktem powierzenia LMiK uchwałą Rady Ministrów z 20 stycznia 1933 r. zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, z tym że działalność w tym zakresie Liga rozpoczęła dopiero w lutym 1934 r. Fundusz Obrony Morskiej przeznaczony był wyłącznie na budowę okrętów wojennych⁴⁷.

Wokół zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej Liga prowadziła olbrzymią akcję propagandową i organizacyjną, przede wszystkim w czasie obchodów Święta Morza. Argumentowano, że silna flota wojenna będzie zasadniczym gwarantem posiadania przez Polskę nie-czym nie skrepowanego dostępu do morza. Podkreślano — nie tylko zresztą w czasie obchodów Święta Morza w 1935 r. — że okręty powinny być budowane we własnej stoczni, rękoma robotnika polskiego i z materiałów krajowych. Uzasadniono to nie tylko względami militarnymi (uniezależnienie się od dostaw zagranicznych) czy ochroną tajemnicy wojskowej, ale głównie — gospodarczymi. Uruchomienie własnej stoczni pociągnie za sobą rozwój wielu gałęzi przemysłu produkującego niezbędne wyposażenie dla okrętów, co w rezultacie zmniejszy bezrobocie⁴⁸.

Dzięki ofiarności społeczeństwa, a zwłaszcza członków Ligi, do 1 kwietnia 1939 r. na koncie Funduszu Obrony Morskiej LMiK zgromadziła 8 993 632,09 zł. co razem ze zbiórką prowadzoną przez Komitet Budowy Łodzi Podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego (Komitet swoją działalnością obejmował stan osobowy

⁴⁶ List okólny nr 4 z 22 maja 1933 r. Komitetu Wykonawczego Święta Morza (w posiadaniu autora).

⁴⁷ *Sprawozdanie z działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej 1.IV.1933—1.IV.1935*, Warszawa 1935, s. 8—9.

⁴⁸ *Święto Morza 1935 r.*, oprac. T. PISKORSKI, Warszawa 1936, s. 9—10.

wojska) dało w sumie dość poważną kwotę w wysokości 11 638 198,63 zł. Na budowę okrętu podwodnego ORP „Orzeł” przekazano ogółem 8 200 tys. zł; pozostałą kwotę LMiK postanowiła przeznaczyć na budowę ścigaczy⁴⁹. Dodam, że z tego funduszu w 1939 r. zostały zamówione w Wielkiej Brytanii dwa ścigacze, które weszły w skład polskiej marynarki wojennej już po wybuchu wojny.

W 1939 r. Dni Morza połączono z Dniami Kolonialnymi⁵⁰ w obchody o wspólnej nazwie Dni Morza i Kolonii. Odbyły się one w dniach od 25 czerwca do 2 lipca 1939 r. pod hasłem „Silni na morzu — gospodarni we własnych koloniach”⁵¹. O połączeniu tych imprez zadecydowały prawdopodobnie względy organizacyjne — trudność zorganizowania w tak krótkim odstępie czasu (w 1938 r. Dni Kolonialne odbyły się w kwietniu) dwóch tak wielkich imprez propagandowych. Nie można wykluczyć jednak i innych względów, przede wszystkim konieczności przesunięcia akcentów propagandowych na sprawę zmanifestowania gotowości do obrony polskiego stanu posiadania na Pomorzu. Świadczy o tym fakt, że decyzję o połączeniu Dni Kolonialnych z Dniami Morza podjęto dopiero na początku kwietnia, ponieważ jeszcze w marcu Okręg Stołeczny LMiK wysyłał zawiadomienia o mającym się odbyć 15 marca 1939 r. zebraniu organizacyjnym Stołecznego Komitetu Dni Kolonialnych⁵².

W okólniku nr 11 z 4 kwietnia 1939 r. ZG LMiK zawiadamiał:

[...] z uwagi na potrzebę mocnego zaakcentowania w roku bieżącym zarówno spraw morskich, jak i kolonialnych w społeczeństwie polskim tegoroczne Dni Kolonialne odbędą się wspólnie z Dniami Morza pod hasłem: Morze i kolonie podstawą rozwoju politycznego i gospodarczego Polski. [...] W schemacie organizacyjnym łącznych obchodów morza i kolonii musi być podkreślona ścisła łączność tych dwóch naszych zadań. Schemat organizacyjny połączonych dni Morza i Kolonii pod względem propagandowym musi dać w efekcie wyraz mocnego postanowienia i zdecydowanej woli społeczeństwa «trzymania się morza», obrony na morzu oraz uzyskania bezpośredniego dostępu do surowców⁵³.

W praktyce jednak i te ostatnie obchody nie straciły swego charakteru wybitnie morskiego, ponieważ w związku ze wzrostem zagrożenia ze strony niemieckiego imperializmu nastąpiło dalsze przesunięcie akcentów propagandowych na sprawę obrony polskiego stanu posiadania na Pomorzu. Rzecz charakterystyczna — zaczęto się też posługiwać nazwą Dni Morza, a nie Dni Morza i Kolonii.

LMiK w „Biuletynie Prasowym” z 14 czerwca 1939 r., rozsyłanym do wszystkich redakcji w Polsce,

podkreślała, że hasło tegorocznych obchodów Dni Morza (taką posługiwano się nazwą) jest zawarte w historycznych słowach: „Nie damy się odepchnąć od Bałtyku”⁵⁴. Tak też określał cele Dni Morza i Kolonii Urząd Wojewódzki w Poznaniu, który w piśmie poufnym z 21 czerwca 1939 r., skierowanym do wszystkich starostów powiatowych, stwierdzał, że Dni Morza winny stać się z „uwagi na powagę chwili [...] wykładnikiem całkowitego zjednoczenia około zadań całego narodu w walce o najżywniejsze interesy Polski w ogóle, a nad Bałtykiem w szczególności. Uroczystości muszą więc mieć charakter ogólnopolski i ogólnonarodowy. Z tych więc względów organizacja Dni Morza powinna objąć najszerszy wachlarz stowarzyszeń społecznych i ugrupowań politycznych, które z uwagi na dzisiejszą sytuację w zespole tym powinny zrezygnować z akcentowania swojej partyjnej czy grupowej odrębności na rzecz solidarności i zwartości całego narodu”⁵⁵.

Takie przeorientowanie celów Dni Morza i Kolonii, wyrażające odczucia nie tylko organizatorów, ale i całego społeczeństwa, spowodowało, że obchody stały się wielką manifestacją solidarności całego społeczeństwa polskiego, wyrażającą gotowość do obrony dostępu Polski do morza. O sprawach kolonialnych nie mówiono wcale albo mówiono niewiele. Taki charakter miały zwłaszcza Dni Morza w Gdyni, w których uczestniczyło blisko 100 tys. osób. We wszystkich miejscowościach, w których odbywały się obchody, składano przysięgę:

Przysięgamy odwiecznych praw Polski do Bałtyku i morskich przeznaczeń Rzplitej strzec! Nad ujściem Wisły straż niezłomną trzymać! Dorobek Polski na wybrzeżu i morzu pomnażać! Braci naszych za kordonem, nierozzerwalną część Narodu Polskiego, wspomagać i bronić. Tak nam dopomóż Bóg!⁵⁶

Obchody Święta Morza urządzone były także poza granicami kraju. Ich organizatorem były stowarzyszenia noszące nazwę Liga Morska, ewentualnie Koła Przyjaciół Morza Polskiego, które działały w poszczególnych środowiskach polonijnych, aktywnie zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych. Stowarzyszenia te powstały przede wszystkim z inicjatywy Zarządu Głównego LMiK i ich działalność była przez niego inspirowana. Stąd też charakter Święta Morza organizowanego w poszczególnych latach wśród Polonii był bardzo podobny do obchodów urządzanych w kraju. Zarząd Główny LMiK zwracał jedynie uwagę, aby Polonia wykorzystywała te obchody do spopularyzo-

⁵⁴ AAN, MSW/3234, s. 4, „Biuletyn Prasowy LMiK”, nr 4 z 14 czerwca 1939 r.

⁵⁵ CAMSW, Starostwo poznańskie, sygn. 513/105, s. 30, Urząd Wojewódzki w Poznaniu do starostów powiatowych, 21 czerwiec 1939 r.

⁵⁶ Porównaj: J. LEWANDOWSKI, *Po Dniach Morza „Morze i Kolonie”*, 1939, nr 8, s. 4–10. W sprawozdaniach o przebiegu obchodów, zamieszczonych na łamach „Gazety Polskiej”, również posługiwano się nazwą Dni Morza. Ze sprawozdań tych wynika, że w czasie obchodów nie podejmowano zagadnień emigracyjno-kolonialnych („Gazeta Polska”, nr 174 z 25 czerwca, nr 178 z 29 czerwca, nr 179 z 30 czerwca i nr 180 z 1 lipca 1939 r.).

⁴⁹ Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej..., s. 26.

⁵⁰ Dni Kolonialne były specjalną imprezą propagandową organizowaną przez LMiK od 1936 r., która służyła wyłącznie popularyzowaniu ligowego programu emigracyjno-kolonialnego.

⁵¹ „Morze i Kolonie”, 1939, nr 5, s. 29.

⁵² Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Spraw Zagranicznych [dalej: AAN, MSZ], 9741, nlb., List okólny Okręgu Stołecznego LMiK z marca 1939 r.

⁵³ AAN, MSZ/9742, nlb, Okólnik ZG LMiK nr 11 z 4 kwietnia 1939 r.

wania wśród społeczeństw krajów zamieszkania zagadnień związanych z dostępem Polski do morza oraz polskich potrzeb kolonialnych⁵⁷.

W sumie Święta Morza, ze względu na swoją atrakcyjną formę, nawiązującą do tradycyjnych wątków w kulturze ludowej, a jednocześnie przepojone treściami politycznymi: walką z rewizjonizmem niemieckim i dumą z osiągnięć Polski nad morzem — były dobrą i udaną metodą propagandowego oddziaływania na społeczeństwo.

⁵⁷ Porównaj: *Święto Morza 1934 r.*, oprac. W. NIWIŃSKI, Warszawa 1934, s. 32; AAN MSZ/9741, nrb., Z. Beczkowicz i J. Dębski do MSZ, 22 kwiecień 1939 r.; w załączeniu do pisma: instrukcja dotycząca organizacji Dni Morza i Kolonii wśród Polonii oraz wzór odezwy.

TADEUSZ BIAŁAS
(Gdynia)

SUMMARY

The article discusses the origins and character of propaganda festivities, styled, in Polish, the Days of the Sea, or Sea Festivals, organized under the auspices of the Maritime and Colonial League, one of the major social organizations acting in Poland between the wars (associating almost one million members in 1939).

The first festival of that type was organized by the League in Gdynia on the 31st July, 1932. The festivity was local in its character and one year later it was decided to transform it into an all-national event.

The Sea Festival as the main form of propaganda interaction of the League with the Polish society was aimed at demonstrating the Polish nation to be ready to defend Pomerania against the intensified German revisionism, making the society aware that Poland's complete economic and hence also political independence is impossible unless this country has a fully utilized access of its own to the sea; popularizing a definite program of maritime economy growth and navy expansion; actually in the particular years va-

Jednak oceny organizowanych przez Ligę uroczystości związanych ze Świętem Morza należy dokonać w kontekście jej wszystkich poczynąń w zakresie spraw morskich i żeglugi śródlądowej, ponieważ święto to służyło popularyzacji w społeczeństwie tej właśnie problematyki. I jeśli zdecydowanie negatywnie oceniamy nacjonalistyczny program mocarstwowo-kolonialny Ligi, to jej rola w popularyzowaniu spraw morza jest bezsprzecznie duża. Liga swą działalnością tworzyła podatny grunt do realizacji przez państwo programu morskiego. Udało jej się „przeorać” świadomość społeczeństwa i wykształcić w nim przekonanie, że z morzem związane są żywotne interesy Polski, a jego utrata będzie oznaczać przekreślenie suwerennego bytu narodu.

ORIGINS AND CHARACTER OF THE SEA
FESTIVALS
ORGANIZED DURING 1932—1939

rious aspects of this program were accentuated. These are best reflected in the watchwords under which the festivals were held; thus in 1935 the slogan was "We are building our ships in our own yard", in 1937 "Gdynia and Gdańsk — the lungs of Silesia; its shield — navy vessels of the Republic", and in 1939 "We'll not allow to be pushed away from the Baltic".

Altogether the sea festivals, in view of their attractive form, as of a sequel to popular culture traditions, simultaneously imbued with political content (fight against the Nazi revisionism and pride of Poland's attainments on the sea) were a positive and successful form of propaganda influencing of the society. The Author stresses that Poland's lasting achievements on the sea, first risen in the interwar period to become the outset point of maritime economy expansion in the Polish People's Republic, must also be credited to the League. The League, by its activities, prepared grounds for the implementation by the State of a maritime program — in a country almost devoid of maritime traditions and among a society of originally perfect strangers to these ideas.

Translated by Krystyna Wilkoszewska

1

W okresie zaboru pruskiego istniała wprawdzie na terenie Pomorza Gdańskiego grupa pisarzy ludowych, tworzących w dialekcie kaszubskim czy języku literackim, jednak główną rolę w rozwoju publicznego życia literackiego w międzywojennej Gdyni odegrali pisarze z centrum kraju, którzy na krótko zjawiali się nad morzem jako letnicy bądź na dłużej związali się z tym terenem podejmując pracę zawodową. Przy-

bywali tu z myślą tworzenia polskiej kultury literackiej, kształtowania emocjonalnego i intelektualnego stosunku społeczeństwa do morza i portu gdyńskiego. Pragnęli — wraz z muzykami, plastykami i przedstawicielami innych dziedzin sztuki — współtworzyć nad Bałtykiem silny ośrodek polskiego życia kulturalnego, promieniujący na całą północną część kraju, a tym samym osłabiać oddziaływanie kultury i propagandy niemieckiej.

Port w Gdyni, oprócz Centralnego Ośrodka Prze-



Ryc. 1. Wystawa w Marsylii obrazująca początki budowy Gdyni

mysłowego na południu kraju, stanowił w latach międzywojennych największą inwestycję przemysłową i dlatego postulat szerokiego propagowania polityki morskiej ówczesnego rządu i osiągnięć narodu polskiego nad morzem podniesiony został do rangi niemal najważniejszych zadań nie tylko prasy, publicystyki, ale wszelkiej działalności kulturotwórczej.

Szczególnie ważne zadania spadły na pisarzy, których utwory z reguły pełnią doniosłą funkcję w procesie przekształcania świadomości ludzkiej. Stefan Żeromski, inicjator i pierwszy prezes Związku Zawodowego Literatów Polskich w Warszawie, w odezwie pt. *Port w Gdyni* (1925) zwrócił się z apelem do kolegów literatów o utrwalenie w literaturze przeobrażenia się Polski w państwo morskie. Nakłaniał do wyjazdów nad morze, obserwowania tempa budowy portu i miasta, studiowania przeszłości Polski nadbałtyckiej i tworzenia utworów, których tematyka wiązałaby się z powyższymi kręgami zagadnień. Swą odezwę kończył słowami:

Powiedzą mi, oczywiście, iż to nie sprawa i zadanie poetów — porty budować. Lecz trzeba ten port, jego obraz, jego niezbędną konieczność, jego narodowe widziadło w duszach ludzkich wykuwać, ryc w sercach, ciosać w granicę woli. Trzeba otoczyć to dzieło pospólną miłością. Trzeba je za dnia i w nocy budować wszystkimi ziemiami i całym narodem¹.

W latach dwudziestych, kiedy przystępowano do budowy portu, przebywało w Gdyni wielu znanych pisarzy. Zjawiali się najczęściej latem jako turyści, kuracjusze bądź korespondenci centralnych pism. Latem 1921 r. uczestniczył w wycieczce młodzieży akademickiej nad morze Władysław Orkan, a swoje wrażenia opisał w reportażach *Znad Bałtyku* (1921). Dwa lata później zjawiła się Maria Dąbrowska (zbiór reportaży *Dwa tygodnie w Gdyni*, 1923). Wiosną 1921 r. po raz pierwszy odwiedził Gdynię Wacław Sieroszewski i wkrótce zamieszkał w własnym domu w Kamiennej Górze. Owocem jego bezpośrednich kontaktów z Gdynią są jego zbiory reportaży: *Z Gdyni do Pucka* (1926) i *Brama na świat* (1933). W latach 1920—1924 często bywał nad morzem Stefan Żeromski. Mieszkał w Orłowie, Gdyni i na Helu, z bliska poznając współtwórców gdynieńskiego portu. Trylogia bałtycka Żeromskiego, złożona z *Wisty* (1918), *Wiatru od morza* (1922) i *Międzymorza* (1923), zawiera wiele realistycznych obrazów ukazujących życie codzienne nadmorskiej osady, jej wygląd, ale przede wszystkim wyraża wprost ekstatyczny zachwyt pokolenia nad faktem powrotu Polski nad Bałtyk i stanowi liryczną apoteozę morza — symbolu wolności. Gdynię odwiedzało także wielu dziennikarzy (np. Julian Gombrowicz) i poetów (np. Tadeusz Peiper), jednak wszystkie te na ogół sporadyczne kontakty pisarzy i dziennikarzy z Gdynią nie stanowiły wystarczającej przesłanki, by mogło zrodzić się tu życie literackie, którego podstawą jest zawsze — oprócz czytelników i instytucji obiegu literatury — w miarę ustabilizowany teryto-

rialnie zespół ludzi połączonych specyficznym rodzajem pracy twórczej, zwany środowiskiem pisarskim.

2

Gdynia międzywojenna nie posiadała do końca własnego, pełnowartościowego środowiska pisarskiego, które charakteryzowałoby istnienie silniejszych więzi nieformalnych między literatami. Co najwyżej można mówić jedynie o powstaniu załazków takiego środowiska kulturotwórczego.

Próbę stworzenia zorganizowanego formalnie środowiska literatów podjął w początkach 1931 r. Kazimierz Śliwkowski, posiadający wyższe wykształcenie z zakresu prawno-handlowego i pracujący zawodowo jako radca prawny². Do Gdyni przyjechał z Warszawy w końcu 1930 r. i osiadł tu z całą rodziną. Mieszkał nad morzem do końca 1933 r., pracując początkowo jako samodzielny referent w Instytucie Rybackim w Gdyni, potem trudniąc się niemal wyłącznie literaturą i organizowaniem życia literackiego.

Z jego głównie inicjatywy powołano do życia Związek Literatów Polskich na Kaszubach z siedzibą w Gdyni. Zebranie założycielskie — z udziałem m.in. Mieczysława Jarosławskiego, pisarza i lekarza od dawna osiadłego nad morzem, dra Władysława Pniewskiego, polonisty z Wolnego Miasta Gdańska i Feliksa Nowowiejskiego, znanego kompozytora — odbyło się dnia 14 maja 1931 r.³ Obowiązki prezesa zarządu powierzono Ślikowskiemu. Sens powołania związku wyjaśniano następująco:

[...] wpatwienie się w dzieje i życie wyjarzmionej ziemi, w życie ludu, w jego obyczaj tak wieloraki na tym szerokim zagonie i oddanie go w słowie pisanym rozwijającej się literaturze kaszubskiej⁴.

Wkrótce, dnia 2 sierpnia 1931 r. na walnym zebraniu i zjeździe literatów, w którym udział wzięło dwadzieścia osób⁵, dokonano wyboru zarządu i komisji rewizyjnej na trzyletnią kadencję. Skład zarządu przedstawiał się następująco: Kazimierz Śliwkowski

² Kazimierz Śliwkowski urodził się 17 VI 1889 r. w Sielcach pod Będzinem. Ukończył Szkołę Handlową w Łodzi, Studium Prawno-Administracyjne w Warszawie i Wyższą Szkołę Oficerską dla oficerów sztabowych w Petersburgu. Do 1930 r. mieszkał w Warszawie, pracując jako skarbnik w fabryce karabinów. W latach 1930—1933 mieszkał wraz z rodziną w Gdyni, potem przeniósł się do Warszawy. Brał udział w kampanii wrześniowej 1939 r. i w powstaniu warszawskim w 1944 r. Był ciężko ranny. Po wojnie mieszkał w Łodzi i tu zmarł 25 VIII 1947 r. Zob. ankieta osobowa Kazimierza Śliwkowskiego, opracowana przez jego córkę mgr Danutę Nowicką w lutym 1977 r.; dane te wpisano do formularza Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego w Gdańsku — Archiwum Ludzi Morza. Wywiad z mgr Danutą Nowicką, zatrudnioną w Dziale Wydawnictw Uniwersytetu Gdańskiego, przeprowadziłem dnia 18 II 1977 r.

³ Zob. „Gazeta Gdynńska”, 1931, nr 112, s. 5.

⁴ A. ŚWIERKOSZ, *Z ruchu literackiego na Kaszubach i Pomorzu*, „Gazeta Gdynńska” 1931, nr 223, s. 3.

⁵ Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku, Akta Komisariatu Rządu w Gdyni, sygn. I/87, 1075, Protokół nr 2 z Walnego Zebrania i Zjazdu Literatów Polskich na Kaszubach, odbytego w dniu 2 sierpnia 1931 r. w Gdyni.

¹ S. ŻEROMSKI, *Port w Gdyni*, [w:] tegoż: *Elegie i inne pisma literackie i społeczne*, Przygotował do druku Wacław BOROWY, Warszawa—Kraków 1928, s. 207.



Ryc. 2. Kazimierz Śliwkowski, prezes zarządu związku gdyńskiego literatów (ze zbiorów Miejskiej Biblioteki Publicznej w Gdyni — Dział Historii Miasta Gdyni; reprod. Ewa Grabowska)

— prezes, Stanisław Tadeusz Kaczmarek (pseudonim Estejka) — sekretarz, Alfred Świerkosz — skarbnik. Komisję rewizyjną tworzyli: ks. Jan Sieg — przewodniczący, Mieczysław Bereśniewicz i Bronisław Karaszny jako członkowie (w grudniu 1932 r. przeprowadzono reorganizację zarządu i dokooptowano do jego składu Aleksandra Labudę⁶). Na sierpniowym zjeździe przyjęto statut związku i ustalono program działania. „Gazeta Gdyńska” pisała:

[...] na wniosek prezesa Wacława Sieroszewskiego⁷ zebrani uchwalili powołać do życia sekcję pośrednictwa sprzedaży utworów i nawiązywania kontaktów między autorami i wydawcami. Na wniosek p. prof. Feliksa Nowowiejskiego ze-

brani uchwalili rozpocząć akcję regularnych odczytów i stworzyć regionalny nakład literacki oraz postanowiono wejść w ścisłą współpracę z wydawnictwem „Gryf” w Gdańsku⁸.

Dostępne dziś, skromne źródła archiwalne nie stanowią wystarczającej podstawy umożliwiającej w pełni zrekonstruować skład osobowy całego związku literatów międzywojennej Gdyni. Według moich ustaleń i opinii osób należących wtedy do tegoż związku, liczba członków gdyńskiego ZLP nigdy nie przekraczała dwudziestu⁹. Zarząd miał swoją siedzibę w księgarni „Jabol” przy ul. Świętojańskiej (niedaleko kościoła).

Literaci gdyńscy, formalnie zorganizowani i tworzący poza związkiem, reprezentowali najróżniejsze zawody. Byli wśród nich pracownicy gospodarki morskiej (Kazimierz Śliwkowski, Tadeusz Nowacki), marynarze (komandor Mieczysław Bereśniewicz), lekarze (Mieczysław Jarosławski), nauczyciele (Alfred Świerkosz, Fryderyk Kulleschitz), dziennikarze (Albin Nowicki), artyści plastycy (Stanisław Brzęczkowski), księży (ks. proboszcz Jan Sieg) i inni.

3

Związek gdyńskich literatów istniał właściwie tylko trzy lata. Po wyjeździe Śliwkowskiego do Warszawy wyraźnie osłabła jego działalność. Wbrew jednak zakorzenionym opiniom praca stowarzyszenia literatów gdyńskich nie skończyła się w momencie rozdania legitymacji członkowskich¹⁰.

Niewątpliwą zasługą ZLP w Gdyni było zapoczątkowanie rozwoju miejscowej literatury. Śliwkowski obok Mieczysława Jarosławskiego, tworzącego od 1908 r., przejawiał stosunkowo największą aktywność twórczą. Wiele wierszy ogłosił w prasie lokalnej, zwłaszcza w „Gazecie Gdyńskiej”. Od 10 lutego 1932 r. zaczął wydawać wspólnie z ks. Janem Siegiem „Opowieści Morskich Fal”, ilustrowany dwutygodnik poświęcony sprawom morza i ziemi pomorskiej. Drukował tu utwory literackie przeznaczone przede wszystkim dla młodzieży szkolnej. W 1932 r. wyszedł w Gdyni zbiorek poezji marynistycznej Śliwkowskiego *Morze i przymorze* zawierający bogaty zestaw utworów poetyckich. Do ciekawszych należą wiersze opiewające uroki morza i Gdyni (*Rozumiem fal mowę, Morze w nocy, Morze*), pracę rybaków (*Nieudany połów*), piękno nadbałtyckich miejscowości (*Oksywie, Kościół w Pucku, Hel*), patriotyzm ludności kaszubskiej (*My lud kaszubski, Zaślubiny z morzem, Port w Oksywiu*). Śliwkowski ofiarował jeden z egzemplarzy zbiorku

⁸ [B.a.], *Wczorajszy zjazd literatów w Gdyni przy współudziale nestora literatów W. Sieroszewskiego*, „Gazeta Gdyńska” 1931, nr 177, s. 4.

⁹ Taką liczbę członków podaje Aleksander Labuda, członek tegoż związku, w liście adresowanym do mnie z Tłuszczu dnia 19 III 1977 r. Na końcu pracy zamieszczam imienny wykaz członków ZLP w Gdyni i literatów tworzących poza związkiem.

¹⁰ Pogląd powyższy reprezentował m.in. Alfred Świerkosz w artykule *Za kulisami Związku Literatów Polskich na Kaszubach w Gdyni*, („Gryf” 1933, nr 3, s. 40).

⁶ Odpis z oryginalnego zaproszenia Jana Trepczyka z dnia 30 XII 1932 r. na walne zebranie członków Związku Literatów Polskich w Gdyni, planowanego w dniu 8 I 1933 r. Odpis pisma, potwierdzony przez Jana Trepczyka, jest w moim posiadaniu. Otrzymałem go od pana Aleksandra Labudy.

⁷ Wacław Sieroszewski był prezesem Związku Zawodowego Literatów Polskich w latach 1927–1930, od 1933 r. — prezesem Polskiej Akademii Literatury.

FELIKS

NOWOWIEJSKI

op. 16. Nr. 5 i 6.

DWIE PIEŚNI

na solo z tow. fort.

a) Rozumiem fal mowę...

b) Gdy szedłem wśród doliny...

SKŁAD GŁÓWNY:

Księgarnia św. Wojciecha, Poznań, Pl. Wolności 1.

Własność kompozytora. Wszelkie prawa autorskie i nakładcze zastrzeżone.

Odpis wzbroniony.

Copyright by Feliks Nowowiejski, Poznań — Poland 1932.

Ryc. 3. Nuty melodii skomponowanej przez Feliksa Nowowiejskiego do wiersza Kazimierza Śliwkowskiego z dedykacją kompozytora (ze zbiorów rodzinnych Danuty Nowickiej)

KAZIMIERZOWI ŚLIWKOWSKIEMU
Prezesowi Związku Literatów Polskich na Kaszubach.

3

Rozumiem fal mowę...

Słowa KAZIMIERZA ŚLIWKOWSKIEGO.

FELIKS NOWOWIEJSKI,
Op. 16. Nr. 5.

Andante

Solo

Andante

Piano *pp dolcissimo*

tranquillo

Ro - zu - miem fal.

mo - - - wę, kie - dy w dzień ci - chy lekko ko - ły - sa - - - ne 1

Ryc. 4. Strona tytułowa nut do wierszy Kazimierza Sliwkowskiego (ze zbiorów rodzinnych Danuty Nowickiej)

Feliksowi Nowowiejskiemu, zaopatrując go dedykacją: „Profesorowi Feliksowi Nowowiejskiemu, twórcy opery *Legenda Bałtyku* w dowód głębokiego poważania tom niniejszy ofiarowuję. Gdynia, dn. 2 XI 1932”¹¹. Z kolei Nowowiejski skomponował melodię do wiersza Śliwowskiego *Rozumiem fał mowę*. Prasa gdyńska informowała o planie wydania zbioru pieśni opracowanych wspólnie przez obu twórców. „Gazeta Gdyńska” pisała: „Celem tej pracy jest umocnienie Kaszubów w miłości do wspólnej Macierzy naszej — Polski”¹².

Tematykę marynistyczną chętnie podejmowali niemal wszyscy literaci międzywojennej Gdyni. Wiersze marynistyczne tworzył Mieczysław Bereśniewicz (*Port w Gdyni*, 1931), obrazki liryczne o Wybrzeżu ogłaszał Alfred Świerkosz (*Wieczysta pieśń*, 1933), Fryderyk Kulleschitz drukował reportaże z podróży morskich (*Rejs dokoła świata*, 1936). Wiele miejsca w dorobku gdyńskich literatów zajmują utwory o współczesnej tematyce społeczno-obyczajowej, ukazujące przejawy codziennego życia ludności nadmorskiej Polski (m.in. powieść odcinkowa Stanisława Tadeusza Kaczmarka *Córka rybaka*, 1931, nowela A. Świerkosza *Radość i smutek życia*, 1932). Niektóre z utworów, utrzymane w duchu publicystyczno-propagandowym, tendencyjnie kreśliły wizję szczęśliwej i potężnej Polski (m.in. opowiadanie Śliwowskiego *Odrodzenie*, 1934) i przyszłej Gdyni (np. nowela futurologiczna Kulleschitza *Gdynia 10 lutego 2005 roku*, 1936).

Pod koniec lat międzywojennych, mimo że związek literatów w Gdyni zaprzestał swej działalności, nadal istniała grupa pisarzy, ogłaszających swoje utwory i artykuły najczęściej w lokalnej prasie¹³. Witold Mężnicki pisał w 1938 r.:

Literatów mieszka już w Gdyni spora gromadka. Mieszka i tworzy. Tęskne liryki pisze Swinarski [...]. Nad nowym tomikiem poezji pracuje Jasiński. Rzadko widuje się w mieście Wandę Karczewską, pewno autorka głośniejszych *Ludzi spod żagli* tworzy coś poważnego. Znany jako publicysta gospodarczy Tadeusz Nowacki wstydzi się jakoby, że i on zdradza czasem interesy, nie rozpracowuje poważnych tematów ekonomicznych, a gdzieś wieczorną porą, przetworzywszy się jakoby w innego człowieka, pisze nowele [...]. Ferdynand [Fryderyk — K.Ch.] Kulleschitz uczy angielskiego w Szkole Morskiej, ale ... Podobno jeden z gdyńskich policjantów napisał powieść [...]¹⁴.

4

Środowisko literackie jest jedną z odmian środowisk kulturotwórczych, których naturalny rozwój, uzależniony od wielu czynników społeczno-politycznych i estetycznych, może przybierać różne rozmiary.

W okresie międzywojennym zrodziły się niezbędne

podstawy życia kulturalnego w Gdyni¹⁵. Rozpoczęły swoją działalność środowiska muzyków i plastyków, czyniono próby stworzenia stałego teatru zawodowego, otwarto muzeum, powstały instytucje masowego obiegu literatury (prasa, drukarnie, księgarnie, biblioteki), działały instytucje spotkań pisarzy z czytelnikami (w latach 1935—1939 odbyło się ponad dziewięćdziesiąt Wieczorów Czwartkowych, organizowanych przez Zygmunta Cywińskiego). Ale Gdynia nie stała się prężnym ośrodkiem kulturalnym w północnej Polsce, jak zakładano na progu lat trzydziestych. Na pewno wojna i okupacja poważnie przeszkodziły w realizacji tych ambitnych zamierzeń. Źródła niedorozwoju Gdyni pod względem oświatowo-kulturalnym tkwiły w samej rzeczywistości społeczno-ustrojowej, nie pozwalającej na planowe i wszechstronne zaspokajanie również wewnętrznych potrzeb wszystkich grup społeczności gdyńskiej. Władze miejskie borykały się z ogromnymi trudnościami finansowymi. Nie były w stanie wybudować gmachu teatralnego, pomieszczeń na potrzeby publicznego życia kulturalnego, brakowało m.in. sal klasowych w szkołach, bibliotek i czytelni publicznych. Franciszek Sokół przyznawał w 1939 r.:

Tychczas dla miasta jako ośrodka życia i pracy poza portem — warunków tych nie przygotowano. A więc nie wykupiono terenów potrzebnych pod użyteczność publiczną tj. na drogi, ulice, place, gmachy, urzędy, szkoły [...], nie posiadamy dostatecznej ilości szkół powszechnych [...]. Dla życia kulturalnego nie znajdujemy w obecnym stanie majątkowym miasta możliwości zapewnienia teatru, jako też wielkiej sali koncertowej”¹⁶.

To, że nie powstało w miarę ustabilizowane i aktywne środowisko pisarzy w międzywojennej Gdyni, należy także przypisywać powyższym trudnościom finansowym i często nierozsądnej polityce kulturalno-oświatowej władz lokalnych. Potwierdzeniem niech będzie przykład mówiący o stosunku referatu oświatowego Komisarjatu Rządu w Gdyni do cennej inicjatywy wydawania przez Śliwowskiego „Opowieści Morskich Fał”, pomyślanych jako organ kształtującego się środowiska pisarzy. Śliwowski, realizując program budowy miejscowego środowiska pisarskiego i życia literackiego dla szerszego ogółu, nie tylko doprowadził do powołania związku pisarzy w Gdyni, ale i wiele uczynił, by stworzyć dla nich korzystne warunki twórczości. Dlatego z taką energią oddał się redagowaniu i wydawaniu wspomnianego periodyka literackiego. Niestety, popadł w ogromne zadłużenia i nie był w stanie dalej kontynuować swego dzieła. Kilkakrotnie zwracał się do władz miejskich o pomoc, ale jej nie otrzymywał. Leon Ordyniec, pełniący obowiązki referenta oświatowego, któremu podlegały m.in. sprawy literatury, ujemnie ocenił rolę Śliwowskiego, zarzucając mu grafomanstwo i załatwianie

¹¹ Egzemplarz *Morza i przymorza* z odrębną dedykacją dla Feliksa Nowowiejskiego odnalazłem w zbiorach Biblioteki Gdańskiej PAN.

¹² Dr W. St., *Sprawy literackie w Gdyni. Nowy śpiewnik o morzu i Kaszubach*, „Gazeta Gdyńska”, 1931, nr 204, s. 5.

¹³ Zob. „Gazeta Gdyńska” 1926—1939, „Dziennik Gdyński” 1928—1939, „Wiater od Morza”, 1931—1935, „Torpeda. Oczy i Uszy Gdyni”, 1936—1937, „Kurier Bałtycki”, 1937—1939 i inne pisma.

¹⁴ W. MĘŻNICKI, *Oblicze kulturalne Gdyni*, „Kurier Bałtycki”, 1938, nr 84, s. 5.

¹⁵ Szerzej zagadnienie omawiam w artykule *Półwiecze życia kulturalnego w Gdyni (1926—1976). Próba bilansu dokonania i potrzeb*, [w:] *50 lat miasta Gdyni*, pod red. Romana WAPIŃSKIEGO, Gdynia 1976.

¹⁶ F. SOKÓŁ, *Gdynia miasto aktualnych potrzeb*, [w:] *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, Toruń—Łwów 1939, s. 59 i 60.

pod pretekstem troski o rozwój życia literackiego w Gdyni spraw własnych. W rzeczywistości jednak Śliwowski był nieźle zapowiadającym się literatem, sprawnym organizatorem życia literackiego i człowiekiem myślącym kategoriami ogółu. Przekonał się o tym sam Komisarz Rządu Seweryn Czerwiński, o czym najlepiej świadczy jego adnotacja na piśmie L. Ordyńca z dnia 5 XI 1932 r. dotyczącym kłopotów finansowych redaktora „Opowieści Morskich Fal”:

Dosyć bujania! Cały referat przepojony subiektywizmem. Jest nierzeczowy¹⁷.

*

I. WYKAZ CZŁONKÓW ZWIĄZKU LITERATÓW POLSKICH NA KASZUBACH Z SIEDZIBĄ W GDYNI*

1. Mieczysław Bereśniewicz — komandor, poeta marynista (wiele wierszy ogłosił w „Dzienniku Gdynskim”)
2. Stanisław Brzęczkowski — artysta plastyk, związany z kaszubskim „Gryfem”
3. Janina Iwańska
4. Stanisław Tadeusz Kaczmarek, pseudonim Estejka — prozaik
5. Bronisław Karszny (pseudonim Sambor znad Bałtyku)
6. Aleksander Labuda — poeta i autor humoresek kaszubskich, urodzony 9 VIII 1902 r. w Mirachowie pod Kartuzami
7. Albin Nowicki — redaktor pisma dla młodzieży „Od naszego morza”, wydawanego w Grudziądzu
8. Barbara Owińska — poetka (wiersze drukowała m.in. w „Gazecie Gdynskiej”)
9. Ks. Jan Sieg — proboszcz w parafii Wielki Kack — poeta (wiele wierszy ogłosił w „Dzienniku Gdynskim”, po 1945 r. w wejherowskiej „Chęczy”)
10. Kazimierz Śliwowski (17 IV 1889—25 VIII 1947) — poeta, prozaik, recenzent i popularyzator literatury
11. Alfred Świerkosz (ok. 1900—23 III 1968) — prozaik, kry-

¹⁷ Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku, Akta Komisarjatu Rządu w Gdyni, sygn. I/87, nr 1307, Pismo urzędowe Leona Ordyńca, referenta oświatowego do Komisarza Rządu z dnia 5 XI 1932. Zob. także: Pismo Instytutu Wydawniczego Morskiego w Gdyni do Kazimierza Śliwowskiego z dnia 29 VIII 1932 r., (ibid.). Podanie Kazimierza Śliwowskiego do Komisarza Rządu miasta Gdyni z dnia 27 IX 1932 r. (ibid.).

* Wykaz opracowano na podstawie protokołu nr 2 z walnego zebrania i zjazdu literatów polskich na Kaszubach, odbytego w dniu 2 VIII 1931 r. w Gdyni (Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku, Akta Komisarjatu Rządu w Gdyni, sygn. I/87, 1075, k. 152). Być może, lista nie uwzględnia członków nieobecnych na zjeździe i tych, którzy wstąpili do ZLP w okresie późniejszym.

KAZIMIERZ CHRUSCIŃSKI (Gdańsk)

SUMMARY

The article, based on archive materials and local press communications, reflects on the early beginnings of a writers' milieu in Gdynia between the world wars. It depicts the merits of writers, formally associated with the Gdynia Men of Letters' Society

tyk literacki, autor zarysów monograficznych miejscowości nadbałtyckich

12. Jan Trepczyk (22 X 1907 r.) — poeta kaszubski

II. LITERACI NIE NALEŻĄCY W LATACH MIĘDZYWOJENNYCH DO GDYŃSKIEGO ZWIĄZKU LITERATÓW POLSKICH, ALE MIESZKAJĄCY W GDYNI, W GDAŃSKU LUB OKOLICY

1. Z. Bereźnicki — poeta (w latach 1936—1938 ogłosił w „Dzienniku Gdynskim” szereg utworów poetyckich)
2. H. Dołęga — prozaik (m.in. w „Gazecie Gdynskiej” z 1931 r. ogłosił nowelę Majówka)
3. Leon Heyke (1885—1939) — poeta kaszubski z Kościerzyny
4. Mieczysław Jarosławski (1887—1960) — lekarz i literat, członek warszawskiego ZZLP już przed 1931 r., od 1928 r. związany z Wybrzeżem (Reda)
5. Zbigniew Jasiński (ur. 1908) — poeta i prozaik, w latach 1937—38 pracował w Instytucie Bałtyckim
6. Edwin Jędrkiewicz (1889—1971) — literat i tłumacz, w roku 1928 przeniósł się ze Lwowa do Gdańska i do 1939 wykładał w Gimnazjum Polskim Macierzy Szkolnej
7. Wanda Karczewska — poetka i powieściopisarka (żona Zbigniewa Jasińskiego)
8. Jan Karnowski, pseudonim Woś Budzys (1826—1939) — poeta, historyk i krytyk literatury kaszubskiej
9. E. Kłosowski — autor cyklu wierszy o Gdyni i morzu (1933)
10. Fryderyk Kulleschitz — marynarz, wykładowca Szkoły Morskiej w Gdyni, prozaik
11. Anna Lutyńska
12. Aleksander Majkowski (1876—1938) — kaszubski poeta i prozaik
13. Tadeusz Nowacki — ekonomista i literat, od 1935 r. w Gdyni
14. Jan Patock (1886—1940) — zbieracz pieśni, bajek i powiastek kaszubskich, od 1934 r. wykładowca w gimnazjum prywatnym w Gdyni-Orłowie
15. Władysław Pniewski (1893—1940) — profesor Gimnazjum Polskiego w Gdańsku, historyk literatury kaszubskiej
16. Stanisława Przybyszewska (1901—1935) — literatka (córka poety Stanisława Przybyszewskiego, żona Jana Panieńskiego, nauczyciela Gimnazjum Polskiego w Gdańsku)
17. Jan Rompski (1913—1969) — etnograf, literat i działacz kaszubski
18. Leon Roppel (ur. 1912), pseudonim Piętów Tona — poeta kaszubski (opublikował wiele utworów w wejherowskiej „Gazecie Kaszubskiej” i „Gazecie Gdynskiej”)
19. Franciszek Sędzicki (1882—1957) — poeta kaszubski
20. Stanisław Suchorzewski — reportażysta
21. Bernard Sycha — kaszubski dramaturg i językoznawca
22. Artur Maria Swinarski (ur. 1900) — poeta poznański, od 1937 r. mieszkający w Gdyni i pracujący jako redaktor działu literackiego „Kurier Bałtyckiego”
23. Józef Watra-Przewłocki — prozaik
24. M. Zdzierz (lub Zgierz?) — Zuske — inżynier i poeta, współpracownik „Dziennika Gdynskiego”
25. Mieczysław Zydler (1899—1971) — prozaik, przed II wojną światową osiedlił się na Wybrzeżu, w Karwi
26. Żet. — bliżej nie znany autor satyrycznych wierszyków w „Dzienniku Gdynskim”

BEGINNINGS OF A LITERARY MILIEU IN THE INTERWAR GDYNIA

(founded 1931) and outside it, in having started and fostered the growth of local writing and literary public life there. The enclosed annexes contain a specification of the Gdynia literary men of the interwar period.

Translated by Krystyna Wilkoszewska

MATERIAŁY I PRZYCZYNKI

JULIAN RUMMEL

„PAMIĘTNIK”**

(Do druku przygotował i wstępem opatrzył
Zbigniew MACHALIŃSKI)

WSTĘP

Julian Rummel urodził się 29 września 1878 r. w Libawie. Pochodził z rodziny o tradycjach morskich. Jego ojciec, Władysław, był inżynierem; przez cały okres swojej pracy zawodowej budował i przebudowywał porty w Rosji (m.in. w Libawie, Rydze, Rewalu i Petersburgu); cieszył się uznaniem w kołach inżynierów budownictwa wodnego i był w tym zakresie uznanym autorytetem w skali światowej. Bezpośrednio po Wielkiej Rewolucji Październikowej w Rosji do 1921 r. był głównym inżynierem portu piotrogrodzkiego. Ojciec matki Juliana, Aleksander Narolski, ziemianin z Podola, posiadał w Odessie kilka okrętów żaglowych do przewozu zboża.

Julian Rummel gimnazjum ukończył w Rewalu. Tu rozpoczął uprawiać sport żeglarski; wydawał również wspólnie z kolegami gimnazjalnymi miesięcznik o tematyce morskiej. Studiował w Cesarskiej Szkole Komercyjnej w Petersburgu oraz na politechnice w Glasgow, gdzie również odbywał praktykę w jednej z miejscowych stoczní. Od 1906 r. był członkiem Państwowej Rady Żeglugi, od 1910 r. członkiem honorowym Cesarskiego Towarzystwa Popierania Żeglugi Handlowej w Moskwie. Do wybuchu I wojny światowej wielokrotnie delegowano Rummla na zjazdy konferencyjne i kongresy międzynarodowe dotyczące problematyki żeglugowej. Latem 1918 r. w czasie swojej bytności w Piotrogradzie wygłosił na zebraniu w tzw. naradzie ekonomicznej zrzeszającej polskie sfery gospodarcze referat dotyczący koncepcji przyszłej polskiej floty handlowej.

W listopadzie 1920 r. Rummel wraca do kraju. Był już wówczas człowiekiem dojrzałym, o ukształtowanych poglądach, szczególnie w kwestiach politycznych i gospodarczych. Po krótkim pobycie w Warszawie udaje się do Gdańska, gdzie pracuje w Towarzystwie Transportowym „Polbał”. W 1921 r. przenosi się do Warszawy. Po upadku w 1922 r. „Polbału” kieruje Ligą Żeglugi Polskiej. W ciągu 1922 i 1923 r. Rummel koncentruje swoją działalność na programowaniu koncepcji budowy portu w Gdyni — organizuje odczyty, spotkania i zebrania szerząc ideę budowy Gdyni.

W 1923 r. nakładem Ligi Żeglugi Polskiej ukazuje się jego praca pt. *Port w Gdyni*; jest to pierwsza tak obszerna publikacja w całości poświęcona problemom polskiej polityki portowej, ze szczególnym uwzględnieniem koncepcji budowy portu gdyńskiego. W pracy tej autor cytuje wnioski Ligi Żeglugi Polskiej z kwietnia 1922 r., domagając się ostatecznego opracowania projektu portu na polskim wybrzeżu, przy czym miał to być port przeznaczony głównie do obsługi ruchu emigracyjnego i linii regularnych. Rummel w tym czasie nie miał jeszcze jasno skryształizowanego programu w zakresie polityki portowej. Ciężko na nim uzasadnione historycznie piętno Gdańska — nowy własny port na polskim wybrzeżu miał spełniać rolę drugorzędną w stosunku do tradycyjnie monopolistycznej pozycji Gdańska w polskim handlu zagranicznym. Stanowisko takie nie było zresztą odosobnione w polskiej myśli morskiej z r. 1922.

W 1924 r. Rummel przenosi się do Poznania, gdzie zakłada Oddział Ligi Żeglugi Polskiej i zostaje wybrany na jego prezesa.

Gdy państwo przystąpiło do budowy portu gdyńskiego, napisał Rummel w 1925 r. książkę *Gdynia port polski*, wydaną staraniem ówczesnego wojewody pomorskiego Stanisława Wachowiaka. Po dwóch latach pobytu w Poznaniu przenosi się do Gdyni. Tu, pomijając okres okupacji, mieszkał aż do śmierci.

W 1926 r. ukazuje się następna książka Rummla pt. *Znaczenie ekonomiczne morza dla Polski*. Jest to praca określająca koncepcje związków Polski z morzem. Wiele miejsca poświęcił autor kwestii powstania własnego aparatu handlu morskiego, a szczególnie własnej floty handlowej.

Julian Rummel był pionierem w zakresie tego typu inicjatyw. Dla zobrazowania potrzeby rozwoju floty handlowej, a tym samym handlu drogą morską, autor ten, bardzo wiele publikujący, szczególnie w początkowym okresie tworzenia zrębów gospodarczych II Rzeczypospolitej, często posługiwał się dawnymi,

* Przedstawiając czytelnikom fragment dotychczas nie wydany drukiem „Pamiętnika” Juliana Rummla rozpoczynamy niniejszym publikowanie serii wspomnień ludzi zastąpionych dla polskiej gospodarki i polityki morskiej.

ugruntowanymi wśród narodów morskich stwierdzeniami, takimi jak: „Kraj bez statków morskich staje się niewolnikiem ludzkości”, „Handel po swojej drodze pozostawia złoto” czy najbardziej znanym, będącym samym w sobie dezyderatem pod adresem polityki gospodarczej państwa — „Handel idzie za banderą”. To ostatnie stwierdzenie stało się hasłem programowym publicystyki Rummla. Podstawowy cel polityki gospodarczej formułował on w słowach: „Skierować myśl polską w stronę morza, dążąc do tego, żeby przez morze — łączące kraje — zacieśnić ekonomiczne i kulturalne więzy z krajami zaprzyjaźnionymi, żeby nasza polityka uważała zawsze za swoje główne zadanie: rozwój handlu morskiego przez porty polskie pod polską banderą”.

Teza ta stanowiła ideę przewodnią publicystyki Rummla do końca istnienia Polski międzywojennej.

Na uwagę zasługuje również styl prac Rummla, szczególnie tych pierwszych do r. 1926 — bardzo plastyczny i konkretny. Walory jego publicystyki ukazującej braki, a zarazem perspektywy, często wręcz mobilizującej do konkretnego działania, były szczególnie cenne w warunkach powszechnego prawie niezrozumienia spraw gospodarki morskiej.

Sprawa powstania polskiej floty handlowej staje się podstawowym celem działalności Rummla po jego przeniesieniu się do Gdyni. Staje się on tu głównym organizatorem Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska”. Nadal uprawia też publicystykę. Podobnie jak w wypadku budowy Gdyni, rozwija intensywną działalność agitacyjną wśród sfer rządowych i zainteresowanych kół gospodarczych. Szczególną „opieką” otacza nowo mianowanego ministra przemysłu i handlu Eugeniusza Kwiatkowskiego. Pod koniec 1926 r. Rummel zostaje powołany do organizacji P. P. „Żegluga Polska”, a następnie mianowany dyrektorem zarządzającym tego przedsiębiorstwa. Na tym stanowisku pozostaje do lipca 1932 r. Będąc dyrektorem P. P. „Żegluga Polska”, organizuje również Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe. Czasowo pełni funkcję dyrektora zarządzającego tego przedsiębiorstwa i przez dłuższy okres prezesa Rady Nadzorczej. W pierwszej połowie 1930 r. wspólnie z Teodozjuszem Nosowiczem organizuje Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe. Szczególna rola przypadła Rummlowi w pertraktacjach z towarzystwem duńskim The East Asiatic Company w sprawie nabycia trzech statków dla tworzącego się Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego. Po zorganizowaniu tego przedsiębiorstwa zostaje prezesem jego Rady Nadzorczej.

Rummel był również pierwszym prezesem, później prezesem honorowym, Związku Armatorów Polskich. Działał też na forum międzynarodowym. Między innymi w 1928 r. przyczynił się waleśnie do przyjęcia Polski do Międzynarodowej Konferencji Morskiej. Został nawet wybrany na jednego z dyrektorów tej organizacji.

W 1932 r. ówczesny dyrektor Departamentu Morskiego Feliks Hilchen zwalnia Juliana Rummla ze stanowiska dyrektora zarządzającego P. P. „Żegluga Polska”. Ten brak zaufania Rummel przeżywa bardzo

boleśnie. Nie załamuje się jednak i z całą energią angażuje się w różnego rodzaju prace społeczne związane z Gdynią i polską gospodarką morską. Między innymi w 1932 r. jest głównym inicjatorem i organizatorem Dni Morza w Gdyni.

Aby zarabiać na życie, w 1933 r. Rummel wspólnie z agentem Lloyd Anglikiem Thomasem Burtonem zakłada firmę maklerską (75% akcji należało do Juliana Rummla, 25% — do T. Burtona). Po roku Burton opuszcza przedsiębiorstwo, a na jego miejsce jako wspólnik przechodzi Wincenty Bartosiak, późniejszy faktyczny kierownik firmy. Taki układ daje Rummlowi możliwość poświęcenia się pasjonującej go działalności społecznej. Działa w Lidze Morskiej i Kolonialnej, organizuje ognisko YMCA (Young Men's Christian Association). Zakłada Rotary Club w Gdyni, uczestniczy w międzynarodowych kongresach żeglugi, zajmuje się działalnością oświatową i wychowawczą na terenie Gdyni.

We wrześniu 1933 r. Rummel opuszcza Gdynię, a rok później wyjeżdża do Grecji. Po zakończeniu działań wojennych wraca do Gdyni i obejmuje powierzoną sobie przez ministra żeglugi funkcję doradcy do spraw żeglugowych.

Umiera w Gdyni 22 kwietnia 1954 r.

*

Oceniając całokształt pracy i działalności Juliana Rummla trzeba stwierdzić, że cechowało go wielkie zaangażowanie w sprawy rozwoju polskiej gospodarki morskiej, prawość charakteru, bezinteresowność, patriotyzm, poczucie odpowiedzialności. Interes państwa, dobro publiczne stawiał na pierwszym miejscu. Julian Rummel to zarówno dobry dyrektor przedsiębiorstwa, działacz społeczny wielkiego formatu, jak i człowiek pióra. Naoczny świadek jego działalności prof. dr Bolesław Kasprowicz tak o nim pisze: „Był on jednostką pionierską, tak jak byli pionierami Wenda, Łęgowski i Poznański. Jak oni nie przyszedł szukać w Gdyni pieniędzy, lecz chciał dać jej swoją najlepszą wolę i wiedzę. Jak oni kochał Gdynię. Był nie tylko pracownikiem morza, był jego wyznawcą. Wyżywał się w propagandzie Gdyni, stwarzał coraz to nową wizję jej rozwoju, nierzadko fantastyczną [...]. Jako działacz Ligi Morskiej i Kolonialnej był Rummel wszędzie, gdzie widział możliwość pchnięcia idei budowy Gdyni naprzód. Był przy tym ciętym, sarkastycznym krytykiem niedołęstwa i braku inicjatywy [...]”¹.

*

Rummel jako autor „Pamiętnika” nie ustrzegł się od cechującego niemal każdego pamiętnikarza subiektywizmu, wyrażającego się szczególnie jaskrawo w określonych sympatiach i antypatiach wobec poszczególnych ludzi i organizacji. Możemy łatwo zauważyć na przykład negatywny stosunek do zasłużonych skądinąd ludzi, jak Feliks Hilchen i Mariusz Zaruski.

¹ B. KASPROWICZ, *Byłem juniorem*, Gdynia 1965, s. 155.

Sądy swoje J. Rummel formułował na ogół na podstawie bezpośredniego kontaktu i obserwacji, był bardzo krytyczny wobec ludzi i zdarzeń, które rozgrywały się wokół niego.

Nie jest oryginalnym twierdzenie, że do źródeł narracyjnych należy podchodzić z dużą ostrożnością i krytycyzmem. W wypadku wspomnień Juliana Rummla taka przestroga jest konieczna, tym bardziej że zostały one spisane po r. 1945, czyli często 20 lat po określonym wydarzeniu. Trzeba również pamiętać, że Rummel po zwolnieniu go z funkcji dyrektora PP „Żegluga Polska” jest rozgoryczony, co miało zapewne wpływ na szereg jego poglądów, opinii i ocen znajdujących swoje odzwierciedlenie w „Pamiętniku”.

Wspomnienia te pisał wreszcie człowiek, którego nie wszystkie pomysły i koncepcje znajdowały w praktyce gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej akceptację i uznanie.

Należy także zadać pytanie, czy autor „Pamiętnika” liczył się z ich opublikowaniem. Na to pytanie trzeba odpowiedzieć twierdząco. Rummel, jako człowiek pióra, liczył na to. Fakt ten niewątpliwie w pewnym stopniu wpłynął na charakter „Pamiętnika”. Szereg problemów związanych z życiem publicznym wyraźnie eksponuje, sprawy dotyczące życia prywatnego celowo przemilcza.

Pełen tytuł pamiętnika brzmi: „Pamiętnik. Powstanie i rozwój Gdyni, żeglugi i portu w latach 1920—1939”. Maszynopis składa się z kilku części: część I:

s. 1—209, część II: s. 210—411, część III: s. 1—268 oraz załączniki: s. 1—99, czyli razem 778 stron maszynopisu. Z zasady Rummel nie wykracza poza nakreślone w tytule ramy chronologiczne. Konstrukcja wspomnień jest raczej nietypowa, z zasady nie podporządkowana układowi chronologicznemu. Autor omawia poszczególne zjawiska problemowo. Taki sposób pisania doprowadził do szeregu powtórzeń i nieścisłości, głównie chronologicznych.

Jednak mimo tych i szeregu innych niedostatków, od których nie są wolne żadne wspomnienia, „Pamiętnik” Rummla ma poważną wartość poznawczą. Szereg dotychczas znanych faktów historycznych w świetle „Pamiętnika” nabiera innego zabarwienia, np. kwestia autorstwa projektu portu gdyńskiego, sprawa utworzenia Konsorcjum Polsko-Francuskiego czy stosunek Józefa Piłsudskiego do rozwoju polskiej gospodarki morskiej.

Przedstawiony niżej fragment wspomnień przygotowano na podstawie maszynopisu znajdującego się w Archiwum KW PZPR w Gdańsku (sygnatura 197). Wydaje się on szczególnie interesujący ze względu na poruszaną w nim, istotną dla rozwoju polskiej gospodarki morskiej kwestię budowy portu gdyńskiego.

Przygotowując maszynopis do druku zmodernizowano ortografię i interpunkcję; poprawiono też niewątpliwie błędy maszynowe i gramatyczne. Uzupełnienia czy wyjaśnienia podano w nawiasach kwadratowych i w przypisach.

„PAMIĘTNIK” (FRAGMENT)

Było jasnym, że rozwinąć jakąkolwiek działalność na morzu można nie inaczej, jak posiadając nad morzem odpowiednią bazę, i to bazę własną. Było dla mnie jasnym, że Gdańsk, stosunki z którym nie układały się pomyślnie, za taką bazę uważanym być nie może i nie będzie odskocznią dla kroków polskich na morzu. Za jedyne wyjście odpowiadające interesom Polski uważałem budowę portu w Gdyni. Wychodziłem przy tym z założenia, że nie można tworzyć floty handlowej w Gdańsku, z góry nieprzychylnie usposobionego do pracy polskiej. W związku z tym postanowiłem cały swój wysiłek poświęcić budowie portu w Gdyni. Tak lub inaczej pod wpływem Ligi¹ sprawa portu dla

Polski została postanowiona². Lecz Gdynia miała swoich przeciwników i rywali. Niejaki inż. J. Rafalski napisał broszurę o porcie w Pucku³. Uzasadnienia nie było żadnego, lecz inż. Rafalski mapę Zatoki Puckiej — od rafy mew, narysował przecięcie Helu, nie przewidując zresztą żadnej ochrony wejścia od strony morza otwartego, i całą tę olbrzymią przestrzeń pokrył basenami. W rezultacie przestrzeń projektowa-

co z kolei spowodowało zmianę nazwy na Ligę Morską i Rzeczną.

² Rummel przecenia rolę LŻP w kwestii powstania portu gdyńskiego. Udział ten należy określić jako znaczący, jednak decydujący wpływ przypada centralnym organom wykonawczym oraz Sejmowi. Znane są już w 1920 r. konkretne poczynania w tym zakresie MRP oraz MSW.

³ J. RAFALSKI, *Własny port polski na Bałtyku*, Warszawa 1922.

¹ Chodzi tu o Ligę Żeglugi Polskiej. Organizacja ta powstała w 1919 r. Dnia 27 kwietnia 1924 r. na kolejnym walnym zebraniu LŻP wprowadzono zmiany w jej statucie,

niego portu okazała się większa niż przestrzeń wszystkich portów niemieckich razem wziętych⁴. Ale znacznie później myśl o porcie w innej formie — jako porcie rybackim, — znowu odżyła. O ile wykazanie tego nieaktualnego projektu [inż. J. Rafalskiego] nawet laikom nie było trudnym, trudniejszą była sprawa z projektem morskiego portu w Tczewie⁵, wykoncypowanego przez p. Klejnot Turskiego z Tczewa. Razem z inż. Tillingerem wydrukował on broszurkę o tym projekcie⁶, zainteresował nim dość duże grono osób i przekonał marszałka Sejmu Wojciecha Trąpczyńskiego do tego projektu. Marszałek W. Trąpczyński urządził nawet zebranie w swym mieszkaniu w Sejmie, gdzie ten projekt w szerokim gronie propagowano. Projekt ten polegał na tym, że z Gdańska poprowadzi się głęboki kanał do Tczewa, połączony szluzą z Wisłą. Ten projekt już dlatego nie był realny, że kanał musiał przechodzić przez terytorium Wolnego

⁴ Projekt ten nie wyszedł poza teoretyczne i wstępne propozycje. Wejście do tego portu miało znajdować się z jednej strony od otwartego morza poprzez kanał przecinający Półwysp Helski w okolicy wsi Kuźnica oraz z drugiej niejako wewnętrznej strony na wysokości Cypla Rewskiego przez pogłębiony Kanał Deepke (dziś Głępinka), czyli w najgłębszym miejscu Rąfy Czajczej (dziś mielizna Rybitwa) na linii Kuźnica—Rewa. Projekt ten przewidywał stworzenie jeziora-laguny w wyniku odcięcia zachodniej części Zatok Puckiej od jej wschodniego akwenu tamą długości 12 km, opartą na Rąfie Czajczej. W myśl projektowanych założen otrzymano by obszar wodny o powierzchni około 15,5 tys. ha. Linia kolejową łączącą port z lądem Julian Rafalski umiejscowił na dwunastokilometrowej tamie przecinającej zatokę. Prace nad całkowitym ukończeniem budowy tego tzw. Wielkiego Portu trwałyby około 25–30 lat i pochłonięłyby olbrzymie koszty. Z różnych względów koncepcja „Wielkiego Portu” nosiła znamiona wizjonerstwa i była praktycznie niewykonalna w ramach posiadanych przez Polskę środków. Również jego projektowana wielkość przekraczała potrzeby polskiego handlu zagranicznego kierowanego drogą morską.

⁵ Niejako na marginesie zasadniczego nurtu polskiej myśli morskiej w latach 1920–1923 dotyczącej budowy Gdyni ukształtował się nurt drugoplanowy, związany z projektem budowy portu w okolicach Tczewa na tzw. Tczewskich Łąkach. Kwestia ta, jak zauważa Rummel, faktycznie wywołała żywą dyskusję, zdobywając sobie zarówno gorących zwolenników, jak i antagonistów. Tych ostatnich było oczywiście więcej. Port ten według projektu inż. Tadeusza Tillingera miał być usytuowany na Tczewskich Łąkach po lewej stronie Wisły, bezpośrednio na północ od Tczewa, granicząc od zachodu z linią kolejową Tczew—Gdańsk, a od północy z terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Koncepcja ta została wysunięta przez T. Tillingera już w 1919 r. Gorącym zwolennikiem tego projektu był również mieszkaniec Tczewa Józef Klejnot-Turski. W 1921 r. wydał on własnym nakładem liczącą 41 stron broszurę pt. *Port Rzeczypospolitej poświęconą w całości zwalczaniu koncepcji budowy portu gdynieńskiego, a zarazem potrzebie budowy portu morskiego w Tczewie*. Poglądy obu wyżej wymienionych autorów są w zasadzie zbliżone, z tym że T. Tillingera można uważać za prekursora projektu tczewskiego, natomiast J. Klejnot-Turski starał się go rozwinąć. Ponadto jako wydawca miesięcznika „Żeglarski” udostępnił, szczególnie w latach 1922 i 1923, łamy tego czasopisma dla rozwijania koncepcji i propagandy budowy portu w Tczewie.

⁶ Tadeusz Tillinger jest autorem wydanej w 1923 r. w Warszawie broszury pt. *Port morski w Tczewie*, natomiast Józef Klejnot-Turski w 1921 r. napisał broszurę pt. *Port Rzeczypospolitej*. Wspólnie więc, mimo stwierdzenia J. Rummela, nie wydali broszury.

Miasta, które by nie pozwoliło przede wszystkim na wywłaszczenie terenów w celu stworzenia konkurencji dla Gdańska, a gdyby nawet ustosunkowano się do projektu przychylnie, na podstawie istniejących umów budowałoby i administrowało kanał samo, co wytworzyłoby zupełnie niemożliwą sytuację przy administrowaniu portem. Poza tym, jeśli sam Gdańsk nie mógł przyjmować większych okrętów oceanicznych — to i do Tczewa one nie mogłyby zachodzić. Przy współczesnej technice żeglugi morskiej i eksploatacji statków przechodzenie kanałem jest połączone z wielką stratą czasu, co odbija się na wysokości frachtów. W naszym zaś klimacie utrzymanie ruchu w kanale w czasie zimy (Wisła zamarza na 3 miesiące w roku) byłoby prawie niemożliwym. Budowa samego kanału zdolnego do przepuszczenia większych statków byłaby bardzo kosztowna, zaś te koszty trzeba byłoby dodać do kosztów budowy samego portu.

W moich przypuszczeniach przewidywałem możliwość budowy w Tczewie mniejszego portu rzecznego, co by się łączyło z pogłębieniem ujścia Wisły pod Schiewenhorsten, [dziś Świńno], ale to mogło by mieć miejsce później. Budowa zaś wielkiego portu w Tczewie byłaby po prostu niedorzecznością. Wszyscy prawdziwi fachowcy się ze mną pod tym względem zgadzali. Ale ruch zrobiony przez pana Klejnot Turskiego około portu w Tczewie był duży.

Po jednym z zebrań u marsz. Trąpczyńskiego napisałem mu obszerny list, dowodząc, że jeśli mamy budować własny port, to jedynym do tego miejscem jest Gdynia, a z drugiej strony rozpocząłem pisać broszurę uzasadniającą, że port gdański przy przewidywanym rozwoju handlu zewnętrznego Polski już prędko okaże się niewystarczającym, że aby rozwinąć nasz handel, potrzebujemy portu współcześnie urządzonego, w którym koszty obsługi przejścia towarów przez port byłyby możliwie niskie i w którym frachty mogłyby się kształtować korzystnie dla naszego handlu. Trudno było zebrać statystykę naszej produkcji i mniej więcej ustalić przypuszczalne obroty naszego handlu. Udało mi się jednak zadanie opanować. Treść tej broszury przed jej wydrukowaniem była przeze mnie wykorzystana dla szeregu artykułów i odczytów, które robiłem we wszystkich znaczniejszych miastach Polski.

Aby ostatecznie wyświecić sprawę portów, urządziłem w Lidzie wielkie zebranie, przez gen. Zaruskiego zaprosiłem prezydenta R.P. St. Wojciechowskiego. Na zebraniu było czterech ministrów i mnóstwo publiczności.

Sprawę portu w Tczewie referowali p.p. Klejnot Turski i inż. Tillinger. Sprawę Gdyni — inż. Pauli. W dyskusji wzięli udział: mój ojciec, inż. Ingarden⁷, starszy wiekiem doświadczony inżynier austriacki i kilku innych. Żaden głos nie padł za portem w Tczewie. Odnosiło się wrażenie, że projekt tczewski został ostatecznie pogrzebany. Na następnym posie-

⁷ Roman Ingarden przedstawił w czasopiśmie „Bandera Polska” 1919 nr 1, (s. 20–43) artykuł pt. *Znaczenie ekonomiczne wybrzeża i portów własnych dla Polski*. Praca ta stanowi pierwsze usystematyzowane ujęcie koncepcji polskiej polityki portowej po odzyskaniu niepodległości.

dzeniu Rady Ligi zjawił się marszałek T. Trąpczyński i napadł na mnie, uderzając pięścią w stół, na jakiej podstawie psuję mu sprawę portu w Tczewie, której on poświęcił tyle pracy. Oskarżał zwolenników portu w Gdyni o szkoderstwo interesom państwa. Odpowiedziałem mu również w energicznym tonie, również uderzając ręką w stół, już bez żadnych ogródek wykazując całą niedorzeczność i nierealność projektu tczewskiego i wyśmiewając jego słowa, że gdy port w Tczewie powstanie, Gdańsk zarośnie trawą (gdy administracja miasta i brzegów kanału pozostanie w rękach obcych, a administracja portu w rękach mieszanej Rady Portu, w której polscy członkowie dla braku odpowiednich kwalifikacji sami nie widzą, co leży w rzeczywistych interesach Polski). Marszałek się uspokoił i już więcej do sprawy Tczewa nie wracał. Przyjęta przez zebranych uchwała wyraźnie mówiła o porcie w Gdyni.

Moja broszura „Port w Gdyni” wyszła w roku 1923. W kwietniu tego roku umówiłem się z gen. Zaruskim, wówczas generalnym adiutantem prezydenta Rzeczypospolitej, że postara się on namówić prezydenta do odbycia podróży na polskie wybrzeże. Przygotowania do tego wyjazdu rozpoczęły się jeszcze w końcu roku 1922. Rządy warszawskie nie były popularne na Pomorzu. Więc trzeba było na miejscu przygotować odpowiednio teren. Przyszło mi na myśl urządzenie wycieczki Kaszubów z powiatów nadmorskich do Warszawy. W Gdyni Liga posiadała oddział, którym się zajmował p. Józef Limbach, urzędnik skarbowy. Skomunikowałem się z nim, sam pojechałem do Gdyni i ustaliłem, że należy się postarać, aby w wycieczce do Warszawy (a także do Częstochowy i Krakowa) wzięły udział osoby z różnych miejscowości i należący możliwie do różnych warstw społeczeństwa. Pan Limbach bardzo dobrze wszystko w Gdyni zaaranżował. Na czele wycieczki stanął Antoni Abraham, wybitny działacz polski na Kaszubach, ten sam, który jeździł do Wersalu i domagał się od Lloyd Gorge'a przyłączenia Pomorza do Polski. Byli tam i sędzia z Wejherowa, rybacy z wybrzeża, Grzegorzewski — restaurator z Gdyni itd. — razem około 30 osób. W tym kilka pań. W Warszawie postarałem się umieścić gości w domach prywatnych, tak że od razu trafili oni do ciepłej i przyjemnej atmosfery. Spotkałem wycieczkę na dworcu z orkiestrą, po czym goście rozjechali się do przydzielonych im kwater. Wiedziałem, co im trzeba pokazać. Byli oni na Zamku, gdzie zobaczyli bogactwo, byli w Teatrze Wielkim, zawiozłem ich do fabryki parowozów — zobaczyli wielki przemysł. W fabryce zaproponowano A. Abrahamowi dać sygnał do straży ogniowej i goście się mogli przekonać o świetnej organizacji straży — gdy za kilka minut zaczęły przyjeżdżać jej oddziały i przeprowadzać odpowiednie ćwiczenia. Abraham pchnął do strażaków — wówczas nastrojonych dość komunistycznie — silną mowę patriotyczną.

Punktem kulminacyjnym była herbatka u Prezydenta Rzeczypospolitej na Belwederze. Pan Prezydent ze wszystkimi rozmawiał, rozpytywał się każdego — jednym słowem goście byli oczarowani i już uważali prezydenta za swego osobistego przyjaciela.

Gdy wycieczka przybyła do Warszawy, każdy jej uczestnik otrzymał po pięć pocztówek ze znaczkami z widokami Warszawy — i w ten sposób ze 150 osób na Kaszubach otrzymało kartki z entuzjastycznym opisem przyjęcia. Z Warszawy Kaszubi pojechali do Częstochowy, która zrobiła na nich głębokie wrażenie, zaś dalej do Krakowa, gdzie przyjęto wycieczkę raczej formalnie i bez serdeczności. Pomijając to, że cel został w zupełności osiągnięty i dobre przyjęcie prezydenta na ziemi kaszubskiej zapewnione, o tej wycieczce pamiętano długie lata.

W tym samym czasie spowodowałem wybór na członków honorowych Ligi prezydenta Stanisława Wojciechowskiego, marszałka Józefa Piłsudskiego, który swoim rozkazem powołał do życia polską marynarkę wojenną, generała Józefa Hallera, który na czele wojsk objął w posiadanie Polski wybrzeże morskie. Dyplom na członka honorowego Ligi miał być doręczony Panu Prezydentowi w czasie jego pobytu w Gdyni na O.R.P. „Piłsudski” przez delegację Ligi w składzie St. Słowińskiego, b. ministra, który bardzo się interesował działalnością Ligi i ją wspierał finansowo, oraz mnie. (Również przyjmował w niej czynny udział mecenas Emil Weydel). Tych ludzi wspominam z wielkim uznaniem. W dniu 29 kwietnia ukazaliśmy się w Gdyni. Słowiński zatrzymał się u pp. Szmidtów w ich willi „Laguna”, ja zaś zamieszkałem u inż. Stodolskiego w jego willi, gdzie się później mieściła poczta. Mieliśmy możliwość być świadkami rywalizacji w różnych drobnych sprawach p. Stodolskiego i jeszcze kilku innych panów, którzy chcieli koniecznie zwrócić uwagę na siebie dostojników z Warszawy. Na ten temat można by było napisać operetkę. Pan Stodolski przedstawił mi projekt stoczni w Gdyni przez niego zrobiony. Była to zupełnie dziecinna rzecz, lecz nasza prasa traktowała go poważnie, przepowiadając, że będzie ona poważną konkurencją dla Stoczni Gdańskiej. Na razie walczone o arendę zbudowanego w Gdyni rusztowania do podnośzenia małych barek.

Rano 29 kwietnia 1923 roku liczne tłumy zajęły wybrzeże koło przystani, którą pokryto deskami. W przedniej części przystani postawiono małą kapliczkę, przy której miało być odprawiane przez kardynała prymasa Dalbora nabożeństwo.

W przystani stała kanonierka „Piłsudski” i jeden trawler, na których Prezydent i goście mieli zrobić objazd zebranych na redzie okrętów. Zebrano całą naszą flotę wojenną: sześć torpedowców, dwie kanonierki, cztery trawlerzy. Z boku wyrysowywały się maszty okrętu szkolnego „Lwów”. Dalej stały dwa kontrtorpedowce francuskie, jeden angielski, większy, i jeden kontrtorpedowiec estoński (były rosyjski). Po poświęceniu kamienia węgielnego nowego dworca kolejowego w Gdyni Pan Prezydent w powozie, w asyście szwadronu szwoleżerów, wyruszył do portu.

Przy bramach, których było kilka, urządzonych przeważnie z flag i sieci, spotkały prezydenta różne delegacje. Na jakie dziewięć minut przed przyjazdem prezydenta do przystani hałaśliwie zajechał przed przystań rozklekotany ford, z którego prędko — prędko wyciągano czerwony chodnik, który zdaje

się odbywał podróż — razem z prezydentem i służył do uświetnienia wszystkich po kolei uroczystości. Gdy tylko rozciągnięto ten chodnik — pokazał się orszak prezydenta. Ustawiano przy przystani oddziały honorowe marynarzy polskich, angielskich i estońskich — prezentowały broń, orkiestra grała hymn. Rozpoczęła się msza. Był silny wiatr, który rwał flagi. Pan Śliwiński ze mną staliśmy dalej na przystani z naszym oprawionym w dość ciężką ramę dyplomem w oczekiwaniu objazdu floty i przyjęcia przez prezydenta delegacji. Prezydent był w cylindrze, najmniej dogodnym ubiorze głowy na morzu, przytrzymując go ręką, aby wiatr nie porwał. Tłumy spotykały prezydenta z prawdziwym entuzjazmem. Legenda przyjęcia Kaszubów w Warszawie zrobiła swoje — spotykano go jak swego. Po skończonym nabożeństwie prezydent udał się ze swoją świtą, w której byli przedstawiciele Anglii, Francji i Estonii, na ORP „Piłsudski”, na którym w tym momencie podniesiono sztandar prezydenta, a jednocześnie rozpoczęły swój salut zebrane na redzie okręty. „Piłsudski” odcumował, za nim trawler z resztą gości i rozpoczął się objazd zakotwiczonych w kilku liniach okrętów. Prezydent zwiedził niektóre okręty, znowu salutowano, załogi stały wzdłuż burt. Po skończonej ceremonii „Piłsudski” i konwojujący go trawler przybił do przystani. Rozpoczęło się na „Piłsudskim” przedstawienie delegacji. Prezydent siedział na mostku kapitańskim w swoim cylindrze, który od czasu do czasu przytrzymywał ręką. Z niektórymi delegacjami rozmowa była długa, gdyż widocznie korzystano ze sposobności opowiedzenia prezydentowi wszystkiego, co leżało na duszy. Gdy kolej doszła do nas, w kilku słowach zkomunikowaliśmy mu o wyborze go na członka honorowego Ligi i doręczyliśmy nasz piękny dyplom, wyrażając przekonanie, że Polska zdobędzie się na wybudowanie w Gdyni, na terytorium Polski, portu, w którym nikt nie będzie kwestionował i w którym sami się zagospodarujemy, jak nam będzie potrzeba. Po przyjęciu delegacji Pan Prezydent udał się do sali Skwiercza, przy jego starym szynku (lokalu), przez który trzeba było przechodzić. Była to jedyna sala, a właściwie buda, w której można było umieścić większą ilość osób. W sali już czekały zaproszone osoby i wkrótce rozpoczął się obiad. Trwał on dość długo, z przerwami pomiędzy daniami i z mało doświadczoną służbą. Pod koniec Pan Prezydent wygłosił przemówienie (treści „Gdynia — port Polski”). Było to pierwsze oświadczenie głowy państwa na temat zainteresowania Polski morzem i o budowie portu w Gdyni. Gdy obiad miał się już ku końcowi, niektóre osoby przewidujące, że gdy wszyscy wstaną od stołu, zrobi się natłok w szatni, zaczęły cichutko wstawać od stołu i kierować się do szatni, znajdującej się w najdalszym od wejścia kącie sali. Generalny adiutant pana prezydenta gen. Zaruski to zauważył i aby tę rozpoczętą wędrówkę zatrzymać, wstał i oświadczył, że Pan Prezydent opuści salę za 10 minut. To oświadczenie odniosło jednak skutek odwrotny. Miejscowi ludzie zaczęli się właśnie teraz zrywać z miejsc i lecieć w stronę szatni. Z trudem powstrzymano ten pęd.

Po obiedzie odbyły się zawody sportowe, a wieczorem Pan Prezydent wyjechał z Gdyni. Mało kto zdawał jednak sobie sprawę ze znaczenia tej chwili.

Po powrocie do Warszawy zacząłem się zastanawiać, że wszystkie słowa i uchwały — najbardziej piękne — zostaną martwą literą, jeśli nie będzie siły decyzji i woli, a także dużo środków materialnych dla zrealizowania budowy portu w Gdyni, za czym, jak przypuszczałem, już znacznie łatwiej pójdzie realizacja dalszych zamierzeń, jak np. stworzenie floty handlowej itd.

Skarb państwa był pusty i nie było mowy o tym, aby można było obciążyć budżet bardzo znacznymi sumami na budowę portu. Inflacja trwała. Adm. Porębski⁸ proponował utworzenie wielkiego, ze 200 osób złożonego komitetu, który by się zajął budową portu.

Postarałem się tę myśl utracić w samym zarodku, wiedząc z góry, że przy takim Komitecie nigdy portu nie będziemy mieli. Dużo i długo rozmawialiśmy z ojcem i inż. T. Nosowiczem w tej sprawie. Było też jasnym, że w Polsce nie istniała ani jedna firma budowlana, która by mogła dać gwarancję wykonania mniej więcej przyzwoitego niezbędnego robót portowych. Nie miały one ani potrzebnego sprzętu, ani tym bardziej pieniędzy. Więc gdy z polskimi przedsiębiorstwami mówiono, okazało się, że przed przystąpieniem do robót musiałyby otrzymać od rządu znaczne sumy na nabycie niezbędnego sprzętu, jak to drag, urządzeń dla produkowania betonu, kolejek itd., a poza tym otrzymywać awanse na samą budowę. W tych warunkach prościej byłoby prowadzić roboty po prostu przez instytucje rządowe. Lecz skarb państwa był pusty i gdyby rozpoczęto akcję w tym kierunku, byłaby ona w kołach rządowych bardzo niepopularna i właściwie niemożliwa do przeprowadzenia. Nie można było nawet znaleźć pieniędzy na prace przedwstępne dla zorganizowania czegoś w rodzaju „Bureau d'etudes”. W danym wypadku przyszedł z pomocą Polski Bank Przemysłowy, który miał zainteresowanie w tym, że gdyby się udało zorganizować jakie towarzystwo budowy portu, przez ten Bank mogłyby być dokonywane operacje finansowe.

Opisując pobyt prezydenta Rzeczypospolitej w Gdyni zapomniałem wspomnieć, że jednocześnie z doręczeniem prezydentowi dyplomu Ligi wręczyłem mu tylko co wydrukowaną swoją broszurę „Port w Gdyni” w pięknej skórzanej oprawie. Później ta broszura została rozesłana przez Ligę Żeglугi Polskiej

⁸ Kazimierz Porębski w momencie powstania II Rzeczypospolitej należał do nielicznych ludzi posiadających gruntowne wykształcenie i bogate doświadczenie w pracy w marynarce wojennej. Uczestniczył on w wojnie rosyjsko-japońskiej i I wojnie światowej, podczas której dosłużył się stopnia kontradmirała. Dzięki wysokiemu poziomowi wiedzy fachowej i praktycznym umiejętnościom organizacyjnym zyskał sobie bez wątpienia w latach 1919—1920 największy autorytet w gronie ludzi morza. Ze względu na szczupłe zastępy ludzi morza, a zarazem wielkość zadań w marynarce wojennej oraz w gospodarce morskiej zabiegał we władzach centralnych o nadanie Departamentowi Spraw Morskich większej autonomii, a zarazem i zwiększenie jego rangi do podsekretariatu stanu podporządkowanego bezpośrednio Radzie Ministrów. Starania te zakończyły się niepowodzeniem.

szeregowi wpływowych osób. Jeszcze przed tym odwiedziłem osobiście różnych ministrów, starając się ich zainteresować budową portu w Gdyni. Prawie nikt (a właściwie nikt) z tych ministrów nie orientował się zupełnie w zagadnieniu. Minister robót publicznych Gabriel Narutowicz nie nie rozumiał. Sprawy morza, portów itd. były mu widocznie zupełnie obce. Jednym z niewielu, którzy zrozumieli doniosłość zagadnienia, był ówczesny minister S.[spraw] W. [wewnętrznych] generał Sosnkowski, z którym miałem w Pałacu pod Blachą długą rozmowę.

W tym okresie byłem przyjęty razem z adm. Kazimierzem Porębskim przez Naczelnika Państwa J. Piłsudskiego. Ponieważ posiadałem większą łatwość słowa, wypadało mi przedstawić całą sprawę. Marszałek uważnie mnie wysłuchał, potem zwrócił się do mnie zapytaniem: „Zna Pan Pacanów?” „Tak Panie Marszałku — to tam, gdzie kozy kują” — odpowiedziałem. — „Tak, tak, to było właśnie tam. Otóż w tym Pacanowie był plac, na którym zawsze było błoto i ponieważ wieczorami tam było ciemno, przechodnie ciągle do tego błota trafiali. Ojcowie miasta z roku na rok debatowali nad tym, że na placu trzeba postawić latarnie. Pisano memoriały i składano raporty. Lecz latarni tam dotąd nie ma i ludzie jak przed dziesięć lat tak i obecnie grzęzną w błocie” — na to odpowiedziałem Panu Marszałkowi, że nie mogę sobie pomyśleć Polski bez własnego portu, który jest niezbędny jako pierwszy stanowczy krok w stronę morza, i że jestem przekonany, że ten port powstanie. Audiencja była skończona, wychodziłem pod wrażeniem, że nie zdołałem przekonać marszałka i że on nie wierzy nawet w możliwość powodzenia jakiegokolwiek akcji na morzu. Takie samo wrażenie odniósł i adm. K. Porębski. Właśnie na skutek tej rozmowy podwoiłem swe usiłowania.

Rozmowa ta miała miejsce przed wyborem pierwszego prezydenta Rzeczypospolitej. Pamiętam dzień wyborów Narutowicza. W mieście nie było spokojnie, przygotowywały się i miały miejsce demonstracje i na ulicach ustawiono kulomioty. Wybór Narutowicza w pewnej części społeczeństwa popularnym nie był. Wkrótce prezydent Narutowicz padł ofiarą zamachu.

Wracam do narodzin Gdyni. Kilkakrotnie zbieraliśmy się w Polskim Banku Przemysłowym, naradzając się, w jaki sposób można by było jednak zrealizować budowę naszego portu. Na tych naradach był często obecny adm. Porębski, mój ojciec, dyr. Słuszkiewicz z Banku, inż. T. Wenda⁹, dyrektor Departamentu

⁹ Tadeusz Wenda (1863—1948) urodził się w Warszawie, gdzie też uczęszczał do gimnazjum, a następnie ukończył Wydział Matematyczno-Fizyczny Szkoły Głównej. Na dalsze studia przenosił się do Petersburga. W wyniku studiów w tamtejszym Instytucie Komunikacyjnym uzyskuje tytuł inżyniera komunikacji. Pracuje początkowo przy budowie kolei w Rosji. Następnie podejmuje różnorodne prace związane z przebudową i budową portów morskich. Między innymi kieruje budową portu w Windawie. Po uzyskaniu niepodległości pracuje początkowo w Departamencie Spraw Morskich w sekcji technicznej MSWojsk. W latach 1920—1932 kieruje budową portu w Gdyni. Po zlikwidowaniu Biura Naczelnika Budowy Portu, którego był kierownikiem, zostaje mianowany naczelnikiem Wydziału Techniczno-Budowlanego w Urzędzie Morskim. W 1937 r. przechodzi na emeryturę. Zmarł w Komorowie pod Warszawą.

mentu Morskiego G. Chrzanowski¹⁰, inż. T. Nosowicz¹¹ i ja.

Mniej więcej w tym czasie miała być przedstawiona do decyzji Sejmu ustawa o budowie portu w Gdyni. Na kilka dni przed zebraniem sejmowym zgłosiło się do mnie do Ligi kilku panów, którzy się przedstawili jako delegaci jednego z wpływowych wówczas stronnictw i zwrócili się do mnie zapytaniem: „Pan tak dużo mówi i pisze o porcie w Gdyni. Mamy wrażenie, że się pan na tej sprawie dobrze zna. Mamy wkrótce głosować w sprawie ustawy o budowie portu w Gdyni. Pragnęlibyśmy wiedzieć, jakie korzyści realne mogą mieć osoby, od których będą zależały dalsze decyzje”.

Jak zrozumiałem, od charakteru uzyskanych informacji byłoby zależne ustosunkowanie się stronnictwa do projektu ustawy. Domyślając się, o co chodzi, rozwinąłem najbardziej zachęcające horoskopy. Opowiedziałem, jak portowe miasta się szybko bogacą. Jak w portach, przy odpowiednich wpływach, można uzyskać piękne koncesje — na składy elewatory, chłodnie, magazyny wszelkiego rodzaju itd. Na tym wszystkim można się dorobić milionowych majątków (zresztą w tym okresie inflacji o miliony nie było trudno) — a ileż posad będzie do rozdania w różnych instytucjach. Mówiłem obrazowo i z werwą. Żegnając się ze mną i dziękując za wyjaśnienia, ci panowie oświadczyli, że ich stronnictwo będzie głosowało bez zastrzeżeń za ustawą.

Ustawa przeszła 29 listopada 1923 r.¹² Lecz to nie było jeszcze realizacją budowy portu.

¹⁰ Gabriel Chrzanowski był pierwszym dyrektorem Departamentu V Marynarki Handlowej, działającego od 3 II 1922 r. przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Uniwersytet ukończył w Odessie. Karierę zawodową rozpoczął w Towarzystwie Księcia Jurija Gagarina, przekształconym później na Dunajskie Towarzystwo Żeglugi. Następnie był kierownikiem agentury w porcie odeskim. Stamtąd przeszedł do największego rosyjskiego Towarzystwa Żeglugi ROPIT (Roskoje Obszczestwo Parochodstwa i Torgowli). Przez szereg lat był kierownikiem agentury linii zagranicznych tego towarzystwa. Później zajmował stanowisko wicedyrektora, a po Rewolucji Październikowej pełnił funkcję dyrektora tego przedsiębiorstwa.

¹¹ Teodozy Nosowicz, inżynier hydrograf, był dyrektorem Departamentu Morskiego przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, w latach 1926—1930.

¹² Ustawę tę Sejm uchwalił jednogłośnie 23 IX 1922 r., a nie — jak podaje J. Rummel — 29 XI 1923 r. Tekst ogłoszonej uchwały brzmi:

Art. 1. Upoważnia się rząd do poczynienia niezbędnych zarządzeń celem wykorzystania budowy portu morskiego w Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej.

Art. 2. Budowa portu wykonywana będzie stopniowo, wg planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy.

Art. 3. Wywłaszczenie gruntów niezbędnych pod budowę portu przeprowadzone będzie według ustawy i przepisów obowiązujących na terenie województwa pomorskiego.

Art. 4. Kredyty niezbędne dla budowy portu, będą corocznie wstawiane do budżetu.

Art. 5. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się ministrowi przemysłu i handlu w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych, Skarbu i Robót Publicznych (DzURP 1922, nr 90, poz. 827). Z cytowanej wyżej ustawy wynika, iż ustawodawcy chodziło przede wszystkim o uzyskanie podstawy prawnej niezbędnej do prowadzenia budowy portu.

Gdy stało się jasnym, że ani rząd, ani polskie firmy prywatne nie są w stanie zbudować portu, co oczywiście wymagałoby bardzo dużo środków pieniężnych, zaczęto myśleć, czy nie można by było zbudować za pomocą firm i środków zagranicznych. Początkowo została rzucona myśl, że pewna grupa finansowa mogłaby zbudować port i go później eksploatować. Wpływy z eksploatacji amortyzowałyby koszty budowy i dawały grupie odpowiedni zarobek. Należy było charakterystycznym, że ta myśl była rzucona przez czynniki rządowe, które ostatecznie zdając sobie sprawę z tego, że byłoby być może pożytecznym mieć port w Gdyni, nie widziały jednak żadnej możliwości uzyskania potrzebnych na to funduszy. Przykładów portów prywatnych było sporo, ale w danym wypadku miał to być port jedyny na terytorium danego kraju, innymi słowy instrumentem o bardzo dużym znaczeniu gospodarczym. W tym wypadku jedynym prawidłowym rozwiązaniem był port eksploatowany przez rząd z udziałem odpowiednich przedstawicieli społeczno-gospodarczych. Więc tak lub inaczej państwo, a nie kto inny musiało zapłacić za budowę portu. W każdym razie państwo musiałoby zbudować podstawowe urządzenia portu, jak to nabrzeża, baseny, falochrony itd.

Przedsiębiorczości prywatnej mogłoby być pozostawione wyposażenie części portu, to jest urządzenia magazynów, elewatorów, chłodni, placów drzewnych, instalacji przeładunkowych itd. w sposób nie mogący zaszkodzić interesom ogólnym. Ta teza była gorąco podtrzymywana przez mego ojca. Ostatecznie zostało ustalone, że jeśli nie można mieć portu nie płacąc za niego, należy szukać możliwości aby płacić nie zaraz i rozciągnąć zapłatę na okres dłuższy, innymi słowy znaleźć takiego przedsiębiorcę, który by się zgodził budować port na kredyt. Zadanie było trudne, gdyż w owym czasie państwo polskie kredytu za granicą nie miało, gdyż nie miano do niego zaufania. Wówczas inż. T. Nosowicz zdecydował się zwrócić do swego przyjaciela inż. Knuda Hoygaarda, współwłaściciela firmy Hoygaard i Schultz w Kopenhadze, którzy przed wojną 1914—1918 pracowali w Rosji, wykonując w portach różne budowle — przeważnie żelazobetonowe, co do których mieli opinię jednej z najlepszych firm w Europie, a nawet i poza Europą.

Mój ojciec znał tych panów z robót wykonywanych w portach rosyjskich z jak najlepszej strony, reprezentowali oni bardzo wysoki poziom techniczny i moralny. Inż. Hoygaard przyjechał do Warszawy i ojciec mój, p. Nosowicz i ja odbyliśmy z nim szereg rozmów, wynikiem których było to, że p. Hoygaard pojechał do Paryża, aby tam wysondować grunt, w jaki sposób można by było znaleźć rozwiązanie. Przypuszczał on, że jeśli koła techniczno-finansowe nie mają zaufania do rządu polskiego, to mają na pewno zaufanie do inż. Władysława Rummela, który jest im dobrze znany, i będą miały pewność, że sprawa, w której przyjmuje on udział, będzie traktowaną poważnie.

Moja broszurka została przetłumaczona na język francuski i służyła jako podstawa do rozmów. Za podstawę został przyjęty projekt inż. T. Wendy (który był swego czasu inżynierem u przedsiębiorcy por-

towego inż. Piercowa i w tym charakterze wykonywał roboty w Rewlu, gdzie naczelnikiem robót portowych był mój ojciec, zaś później był samodzielny przedsiębiorcą i wykonywał roboty w porcie windawskim). Inż. T. Wenda będąc dobrym fachowcem nigdy jednak portów nie projektował i nie miał sposobności sprawę projektu portu ujmować szerzej, w związku z zagadnieniami komunikacyjnymi i gospodarczymi. Więc i jego projekt portu w Gdyni trzeba było nieco skorygować. Ponieważ te poprawki były zrobione przez mego ojca, do którego inż. Wenda miał duży szacunek, więc ambicje autorskie inż. Wendy nie zostały zadrażnione, o co oczywiście nam bardzo chodzilo.

Wkrótce inż. Hoygaard wrócił z Paryża. Rozmówił się on tam z kilkoma dużymi firmami portowymi, które wyraziły gotowość utworzenia konsorcjum, o ile w nim przyjmie udział mój ojciec. Były to firmy — Hersant, Batignolles i Schneider-Oreusot oraz Acerman Van Haaren (bagrowanie). To konsorcjum nie posiadało tak wielkich środków, jakich wymagała budowa portu, ale posiadały one dużą wagę gatunkową, która otwierała możliwości uzyskania kredytu. Ten kredyt mógłby okazać Bank Morgana, który jednak wymagał gwarancji. Ostatecznie okazało się możliwym utworzenie Konsorcjum Francusko-Polskiego budowy portu, do którego ze strony polskiej weszli inż. Władysław Rummel i inżynier Teodozy Nosowicz. Konsorcjum złożyło Ministerstwu Przemysłu i Handlu ofertę — i w ten sposób sprawa budowy portu w Gdyni stanęła na realnej tory. O ile sobie przypominam, jako gwarancję rząd zaproponował hipotekę na lasy pomorskie. Konsorcjum podejmowało się budowy portu według projektu obejmującego jeden basen wewnętrzny, falochron i molo w awanporcie (późniejsze molo węglowe). Pierwsza rata miała być zapłacona w styczniu 1926 r., zaś spłata reszty rat miała nastąpić w ciągu 10 lat z oprocentowaniem 7%, co na owe czasy nie było dużym. Rozumie się, że warunki i szczegóły były omawiane w ciągu dłuższego czasu. Dyrektor Departamentu i naczelnik wydziału portowego inż. St. Łęgowski nigdy w życiu ze sprawami portowymi się nie stykał, więc przede wszystkim bali się odpowiedzialności. Kilkakrotnie się wydawało, że pertraktacje zostaną zerwane — nieprzyjemny był przedstawiciel Schneidera, który stale dawał wyraz swej nieufności względem rządu polskiego i ciągle wysuwał nowe żądania.

Natomiast inż. Roger Le Goff z firmy Batignolles wykazywał dużo dobrej woli, starając się razem z inż. K. Hoygaardem wpływać hamująco na przedstawiciela Schneidera. Sprawy musiały kilkakrotnie opierać się o Paryż. Dzięki z jednej strony autorytetowi mego ojca, który stanowczo bronił interesów państwa polskiego, i głównie dzięki inż. K. Hoygaardowi, który wyrażał największą wiarę w przyszłość Polski, a jako osoba neutralna miał możliwość wpływania na francuskich kontrahentów, została ustalona ostateczna redakcja umowy pomiędzy konsorcjum a rządem; warunki w nich zawarte były najlepsze, jakie w owych czasach, przy inflacji i nie ustalonych wahaniami cen można było osiągnąć. Późniejsze umowy

na dalszą rozbudowę portu były zawierane na tych samych głównych podstawach.

Po licznych konferencjach i pertraktacjach minister przemysłu i handlu na koniec podpisał umowę dnia 24 lipca 1924 roku. Po podpisaniu umowy mój ojciec, który był przy tym obecny, wziął pióro, którym minister Kiedroń podpisał umowę, i napisał kartkę stwierdzając ten fakt. To pióro znajdowało się potem u mnie, a wyjeżdżając 4 lutego 1940 roku z Warszawy do Aten pozostawiłem go swemu synowi, inż. Aleksandrowi Rummlowi, z prośbą o przechowanie. (Zginęło w czasie powstania warszawskiego). Moją myślą było przekazanie tego historycznego pióra do muzeum morskiego lub gdyńskiego, gdyby takowe powstało.

Gdy przypominam sobie stosunki z lat 1923—1924, gdy jeszcze tak wiele rzeczy było w Polsce nie ustalonych, gdy sprawy morskie były zupełnie nie znane i nie zrozumiane, nie mogę oprzeć się wrażeniu, że min. Kiedroń wykazał dużo charakteru podpisując umowę i przyjął na siebie wielką odpowiedzialność. Między innymi jednym z przeciwników budowy portu w Gdyni było Ministerstwo Spraw Zagranicznych, o czym jeszcze w roku 1938 wspominał jeden z urzędników MSZ, który był członkiem Zarządu Instytutu Bałtyckiego i który w imieniu tegoż ministerstwa złożył protest, zdaje się w roku 1937, w Izbie Przemysłowo-Handlowej Gdyńskiej, gdy ona wystąpiła z myślą zbadania technicznej możliwości zbudowania kanału Gdynia—Bydgoszcz (co do skali tych robót — odpowiadałaby ona robotom budowy Kanału Alberta w Belgii, od Liège do Antwerpii). Wydało się, że i Komisariat Generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku również wypowiadał się przeciwko stworzeniu portu w Gdyni¹³, chociaż nie mógł nie zdawać sobie sprawy z

tego, że port gdański nie odgrywa względem Polski tej roli, jaką winien był być odgrywać, i że nasze wpływy w Gdańsku stale maleją.

Przed podpisaniem umowy, gdy już było wiadomym, że to ma nastąpić, zwróciłem się do dyr. Gabriela Chrzanowskiego a także do innych osób, podając im myśl, że należałoby puścić do prasy pogłoskę, że myśl o budowie portu w Gdyni upadła, a jednocześnie posłać do Gdyni upoważnioną osobę, która by miała za zadanie skupić tam wszystkie tereny, jakie by się dało uzyskać. Można by było je wówczas skupić za bezcen i uzyskać w ten sposób obszerne place, które bardzo by były pożyteczne przy rozbudowie miasta, z uniknięciem wywłaszczeń co jest zawsze skomplikowane i czym później, tym drożej by kosztowało. Jednak tego nie zrobiono. Było nader charakterystyczne, że nie znalazł się nikt (spośród tych, którzy byli poinformowani o biegu spraw i mieli ku temu możliwości), który by nabył wówczas w Gdyni tereny na spekulację. Jest to dowodem, że nikt właściwie nie wierzył w przyszłość Gdyni i jeśli rozpoczęto ją budować, to raczej pod naciskiem poruszanej przez propagandę Ligi Żeglugi Polskiej opinii społecznej, aby się na koniec pozbawić ciągle natrętniej brzęczącej muchy¹⁴.

Mówiąc o konieczności budowy portu w Gdyni nie można było ze względów taktycznych mówić o budowie tam dużego portu. Mówiono więc o Gdyni jako porcie pomocniczym dla Gdańska. Chociaż zawsze przewidywałem znacznie szersze projekty. Szersze koncepcje, bardziej śmiałe posunięcia straszyły ludzi.

Po podpisaniu umowy Konsorcjum zaczęło się przygotowywać do podjęcia robót, które się na dobre rozwinęły dopiero w roku 1925.

¹³ Stanowisko Rummla w tej kwestii jest niesłuszne. Zarówno Polska Delegacja Rady Portu, jak i Komisariat Generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku jeszcze przed podpisaniem umowy rządu polskiego z Konsorcjum Polsko-Francuskim, jak i później wypowiadały się za budową i rozbudową portu gdyńskiego. Koła te uważały, że Gdynia i Gdańsk mogą z sobą współpracować, a nie konkurować.

Opowiadano się jednak za specjalizacją dwu portów polskiego obszaru celnego. Natomiast zarówno Komisariat Generalny w Gdańsku, jak i Polska Delegacja Rady Portu ostro zwalczały konkurencję portów niemieckich w stosunku do Gdańska.

¹⁴ Por. przypis 2.

Jednym z najbardziej enigmatycznych eksponatów w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku jest model małego statku wiosłowo-żaglowego używanego nad Morzem Śródziemnym, popularnie nazywanego feluką. Wszystko wskazuje na to, że jest to także najstarszy model okrętu w polskich zbiorach muzealnych, a nawet jeden z najstarszych modeli z czasów nowożytnych w Europie.

Do wybuchu II wojny światowej model ten znajdował się w Dworze Artusa w Gdańsku. Wkrótce po zakończeniu działań wojennych został odnaleziony w okolicach Szczecina i wraz z drugim modelem z tej samej kolekcji „Heldenmodige”, przekazany do zbiorów Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie¹. Obydwa te modele były poważnie uszkodzone i zdekompletowane. W tym też stanie przekazano je w 1965 r. do zbiorów Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Już od zamierzonych czasów modele okrętów były częstym szczegółem wystroju wnętrz. Umieszczano je w salach ratuszowych, domach zebrań bractw kupieckich, kościołach itp. Także i w gdańskim Dworze Artusa znajdowało się kilka modeli. Niestety, zbiór ten został poważnie przetrzebiony jeszcze przed wybuchem wojny, reszty dopełniły działania wojenne w 1945 r. Do dziś udało się odnaleźć tylko cztery z sześciu modeli, które w początkach XX w. znajdowały się w Dworze Artusa, i tylko jeden z pięciu modeli z pobliskiej Sieni Gdańskiej².

Każdy z tych modeli zasługuje na oddzielne opracowanie, ale bez wątpienia perłą w kolekcji modeli w Dworze Artusa był wspomniany wyżej model feluki śródziemnomorskiej. Trudno dziś ustalić okoliczności i datę pojawienia się tego ciekawego modelu w Gdańsku. Dysponujący jeszcze pełnym zestawem materiałów źródłowych badacz dziejów sztuki gdańskiej P. Simson podał w swoich publikacjach, że model galery (bo tak dawniej tę felukę nazywano) w Dworze

Artusa występował już w 1577 r.³. Stwierdzenie to, potwierdzone w następnych pracach już jako data umieszczenia tego modelu w Dworze Artusa, nie było zapewne oparte na dokładnym materiale źródłowym. Tezę swą oparł P. Simson na zapisach bractw rezydujących w Dworze Artusa. Jeden z takich, odnotowany w księdze wydatków Bractwa Św. Rajnolda (4 października 1579), dotyczy rozliczenia kwoty 2 marek 5 groszy, wyasygnowanych na organizację festynu ku czci króla Stefana Batorego. Zapis cytowany przez P. Simsona mówi o sztucznych ogniach, rakietach i salwach z małych armatek modeli znajdujących się we wnętrzu Dworu Artusa⁴. Na tego rodzaju zapisach oparł on swoją wypowiedź. Wydaje się, że wiadomości przekazane przez księgi bractw, a nie precyzujące choćby szczegółowych opisów modeli, nie mogą być przyjmowane bezkrytycznie. Wprawdzie pewne przesłanki historyczne mogą potwierdzać hipotezę występowania tego modelu już od II połowy XVI w., to jednak chyba nie uda się wyświecić okoliczności i dokładnej daty pojawienia się tego modelu w Gdańsku.

Czy wśród modeli, których armatki strzelały na cześć polskiego króla, była feluka? Technicznie było to możliwe. Model ten, jak widać na załączonym zdjęciu (ryc. 1), posiadał na pokładzie, w dziobowej części, trzy armatki osłonięte tarczą. Takie ustawienie na modelu umożliwiało swobodny dostęp do nich. Można je było ładować i odpalać bez narażenia modelu na zapalenie się. Także typologicznie, uwzględniając tylko poprawki w takielunku, model ten mógł już istnieć w XVI w.

Powszechnie przyjęło się nazywać model ten feluką. Po raz pierwszy nazwy tej użył B. Meyer w przewodniku po Dworze Artusa⁵. Znany autor pracy poświęconej budownictwu okrętowemu J. Furtenbach (wydanej w 1629 r.) usystematyzował jednostki wio-

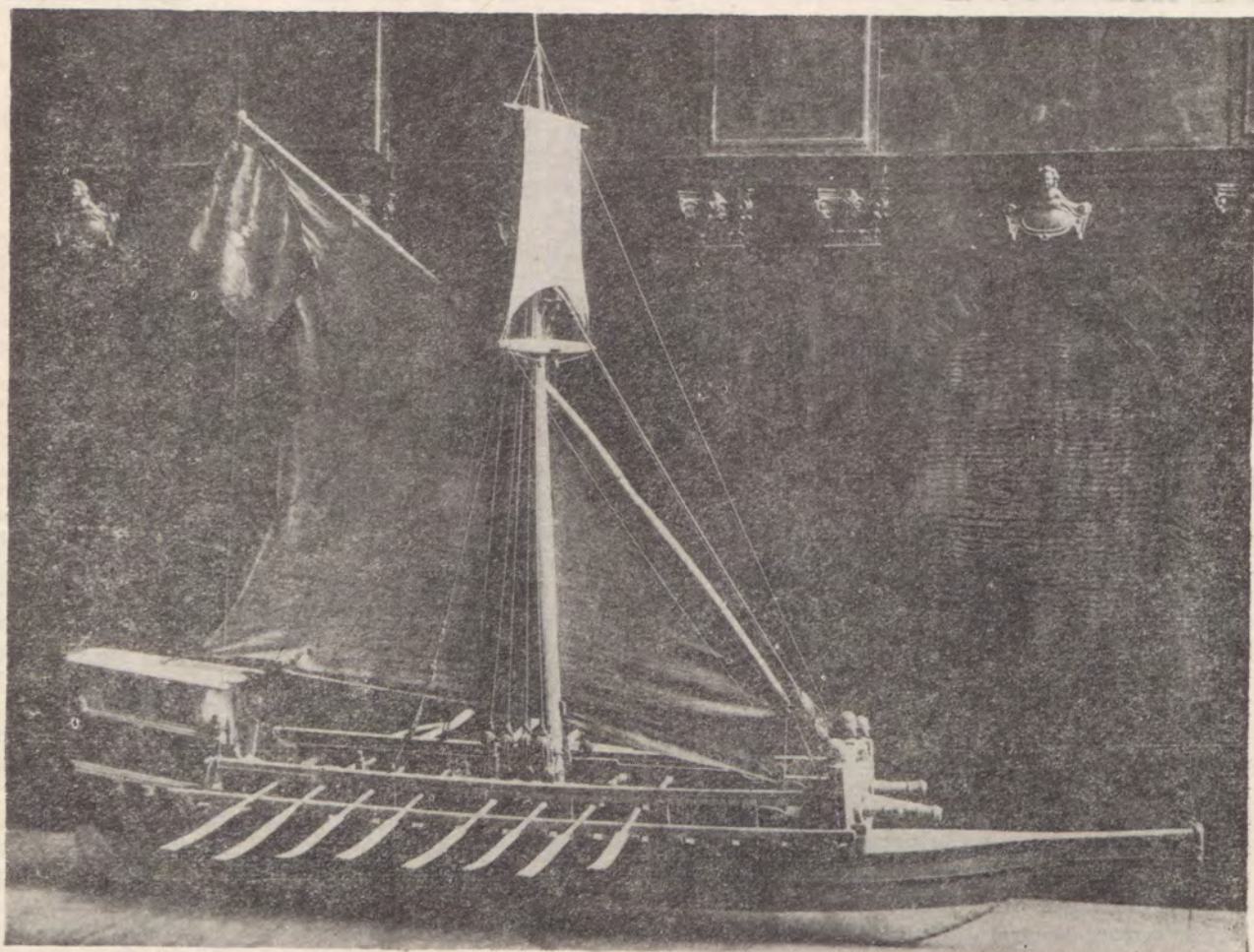
¹ Według relacji mgra Stanisława Ludwiga, który w latach 1946–1948 przeprowadzał poszukiwania materiałów dla Instytutu Bałtyckiego, w okolicach Szczecina napotkał dwa modele, które przekazane zostały Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie.

² J. LITWIN, *Kolekcja z Dworu Artusa*, „Morze”, 1975, nr 9, s. 5–6.

³ P. SIMSON, *Der Artushof in Danzig und seine Bruderschafen, die Banken*, Danzig, 1900, i TEGOŻ, *Führer durch den Danziger Artushof*, Danzig 1902, s. 38.

⁴ TENŻE, *Der Artushof ...*, s. 138.

⁵ B. MEYER, *Der Artushof in Danzig*, Danzig 1929, s. 9.



Ryc. 1. Model feluki śródziemnomorskiej z Dworu Artusa w Gdańsku; stan z końca XIX w.

słowo-żaglowe według liczby wioseł⁶. I tak feluka miała mieć 6–7 wioseł na burcie, nieco mniejsza fregata — 5 wioseł, a większa od feluki bergantino — 10 wioseł. Klasyczna galera według tej systematyki posiadała na burcie 30 wioseł. A. Roding określa felukę jako jednostkę o 12 wiosłach na burcie, wyposażoną nadto w dwa maszty z żaglami łacińskimi⁷. Widać z tego, że typ feluka nie był ściśle zdefiniowany i stosowany jest do dziś jako określenie małych jednostek rybackich z Francji południowej i Hiszpanii. Nie wdając się w dalsze analizy, można przyjąć nazwę feluka w odniesieniu do zabytkowego modelu jako poprawną.

Zachowane materiały dotyczące modeli w Dworze Artusa można podzielić na dwie grupy. Do pierwszej zaliczam wszelkie zapisy dotyczące organizacji i działalności bractw rezydujących w Dworze Artusa, wśród których znajduje się kilka wzmianek o modelach. Druga grupa, stosunkowo młoda, dotyczy ikonografii wnętrza Dworu i pochodzi z połowy XIX w. Z końca

XIX i początku XX w. zachowało się także wiele zdjęć przedstawiających modele.

Na podstawie tych materiałów można wnioskować, że modele były ważnym uzupełnieniem wystroju, aczkolwiek nie stanowiły one stałego i jednolitego elementu dekoracyjnego. Często je zdejmowano, zamieniano, a te, które zachowały się do dziś, pojawiły się, z małymi wyjątkami, stosunkowo późno. Zasadnicza, znana z ikonografii kolekcja utworzona została u schyłku XIX w.; liczyła wówczas sześć modeli. W tym też czasie w pobliskiej Sieni Gdańskiej zawieszono pięć modeli pochodzących głównie ze zbiorów kolekcjonera Giełdzińskiego⁸. W publikacjach okresu międzywojennego łączono oba te zespoły modeli w jedną całość. A. Köster w dziele poświęconym zabytkowym modelom okrętów w zbiorach europejskich nie prezentuje feluki, choć przedstawia inne okręty, znacznie późniejsze i bardziej powszechnie spotykane⁹. W wydanym dwa lata później artykule poświęconym zabytkowym modelom w Dworze Artusa stosunkowo

⁶ J. FURTENBACH, *Architectura Navalis*, Frankfurt 1629, s. 81.

⁷ J. H. RODING, *Allgemeines Wörterbuch der Marine*, Hamburg 1796, s. 571.

⁸ P. SIMSON, *Der Artushof...*, s. 293.

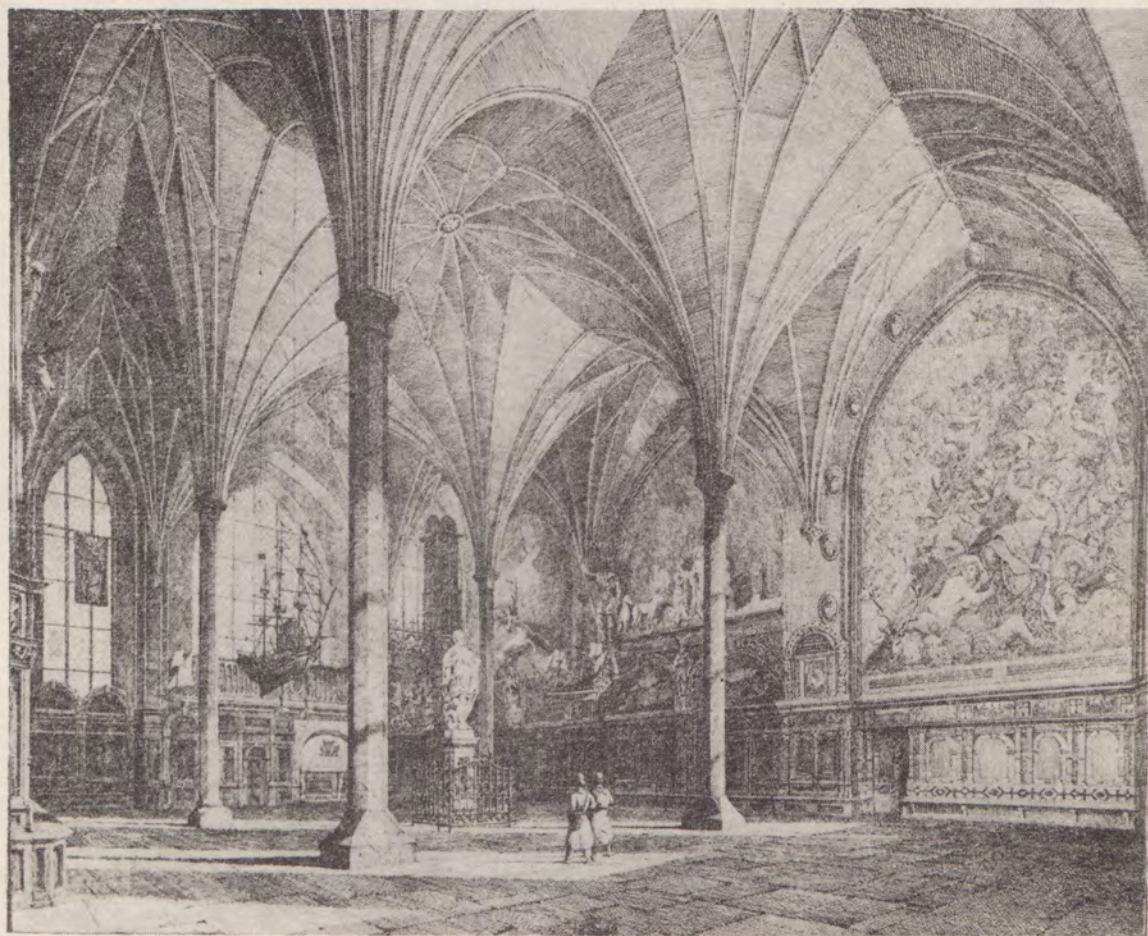
⁹ A. KOSTER, *Modelle alter Segelschiffe*, Berlin 1924.

dużo miejsca poświęca feluce¹⁰. W obu tych publikacjach modele zawieszone w Sieni Gdańskiej podpisane są jako eksponaty z Dworu Artusa.

Najstarszy dotychczas znaleziony zapis dotyczący szczegółów związanych z modelami pochodzi z 1697 r. Wtedy to odnotowano wydatek 5 florenów i 20 groszy na remont galery i innych modeli¹¹. Wcześniej, w latach 1616–1618, przebywał w Gdańsku węgierski nauczyciel Marton Csombor; swoje spostrzeżenia zawarł w pamiętnikach z podróży¹². Podaje w nich stosunkowo obszerny opis wnętrza Dworu Artusa, jednak nie wspomina nic o modelach, które pięknie opi-

było ich mało i wisiały w głębi, tak jak model feluki (ryc. 2). Model ten, zawieszony w pobliżu ławy Bractwa Św. Rajnolda, choć tę lokalizację znamy dopiero z XIX w., mógł być nie zauważony przez młodego podróżnika. Wspomnę tu, że właśnie Bractwo Św. Rajnolda jako pierwsze przystąpiło w 1531 r. do dekoracji wnętrza Dworu¹⁴, a może z działalnością tego bractwa wiąże się pojawienie tam modelu feluki? (ryc. 3).

Dokumentacja ilustracyjna pochodząca z połowy XIX w. i późniejsza przedstawia felukę jako jednostkę jednomasztową z żaglem łańskim i rozpiętym



Ryc. 2. Grafika J.C. Schultza z połowy XIX w. przedstawiająca wnętrze Dworu Artusa w Gdańsku. W głębi, częściowo przysłonięta filarem feluka.

sały w XIX w. Deotyma (J. Łuszczewska) i K. Bieracka¹³. Być może w czasie pobytu M. Csombora w Gdańsku modeli w Dworze Artusa wcale nie było albo

wyżej żaglem rejowym. Otaklowanie jest typowe dla jednostek europejskich, a zwłaszcza holenderskich. Nie wykluczyłbym tu udziału w przetaklowaniu — uzupełnieniu modelu Mattisa Ewerta z przytułku przy szpitalu Św. Jakuba (patron żeglarzy), który w latach 1790/1791 przeprowadzał renowację modeli¹⁵. Pewne przesłanki sugerują oryginalność tego ożaglowania.

¹⁰ TENZE, *Die Modelle alter Segelschiffe im Artushof*, „Ostdeutsche Monatshefte”, H. 6, 1926, s. 560.

¹¹ P. SIMSON, *Der Artushof...*, s. 252.

¹² M. CSOMBOR, *Podróż po Polsce*, w tłumaczeniu J. ŚLASKIEGO: *Martona Csombora podróż po Polsce*, Warszawa 1961 r.

¹³ J. FABIANI-MADEYSKA, *Odwiedziny Gdańska w XIX wieku*, Gdańsk 1957, s. 63 i 190.

¹⁴ L. KRZYŻANOWSKI, *Dokumentacja Dworu Artusa w Gdańsku* (maszynopis PKZ, Oddział), Gdańsk 1959/1960.

¹⁵ P. SIMSON, *Der Artushof...*, s. 275.



Ryc. 3. Wystrój ławy Bractwa Św. Rajnolda

Plansze 90 i 25 pracy *Souvenirs de Marine*¹⁶ przedstawiają szebeki, których bezanmaszty mają identyczny osprzęt jak feluka. Szebeka, typ wywodzący się z rejonu Morza Śródziemnego, był szczególnie chętnie stosowany przez algierskich piratów. Podobne jednostki z racji swych walorów eksploatacyjnych przyjęły się we flocie francuskiej, a później i w innych. Mniejszymi jednostkami stosowanymi przez piratów śródziemnomorskich były m.in. feluki, a model z Dworu Artusa przedstawia właśnie taką jednostkę. Ciekawe, że w konkurującej w przeszłości z Gdań-

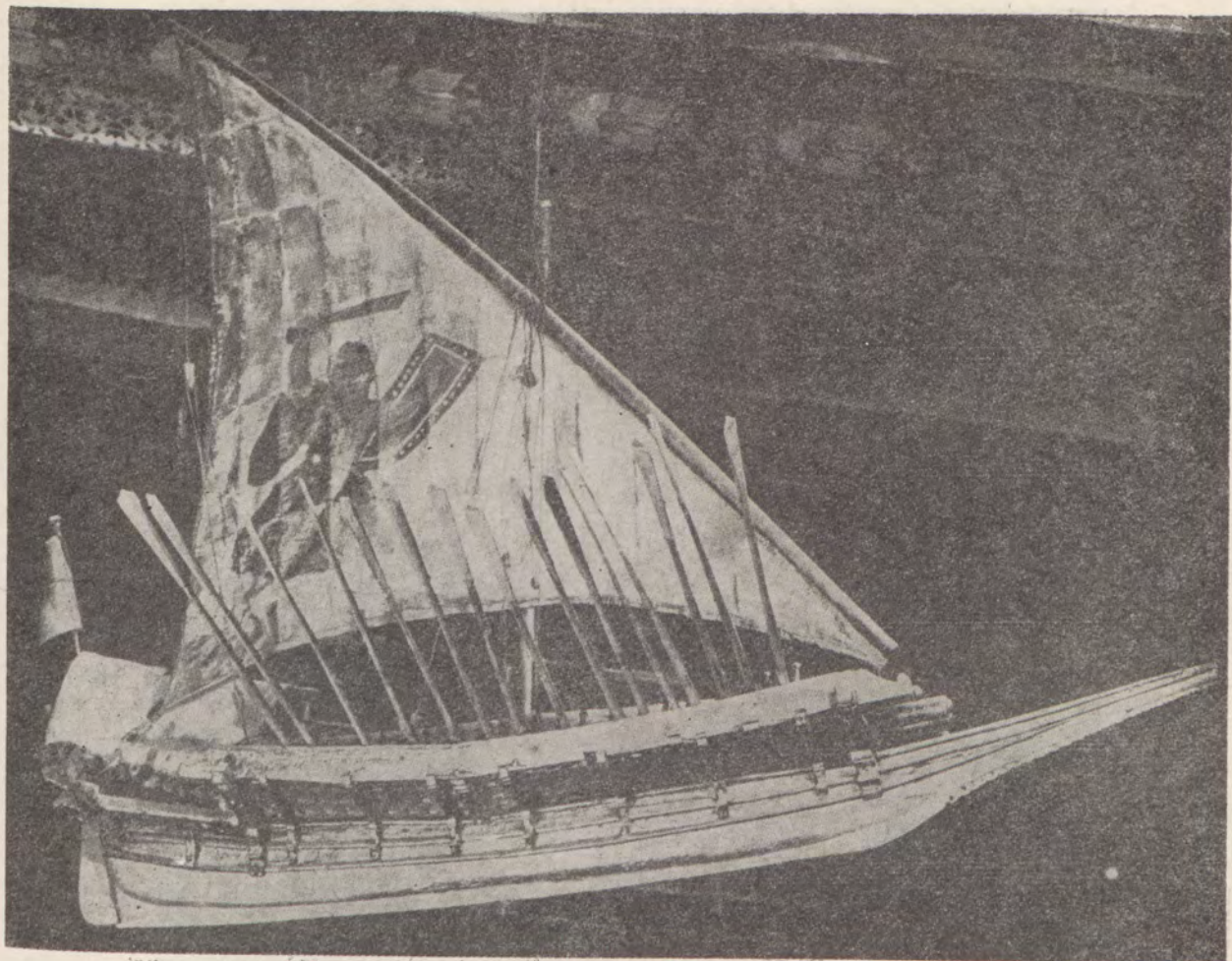
skiem Lubecę zachował się do dziś model galery, który jak przypuszcza H.J. Hansen, został przywieziony do Lubeki bądź wykonany przez marynarza znającego wygląd okrętów pirackich¹⁷ (ryc. 4).

O ile można snuć rozważania nad zmianami w takielunku i ożaglowaniu poczynionymi przed połową XIX wieku, o tyle należy stwierdzić fakt niewątpliwego zdewastowania tego modelu w połowie lat trzydziestych XX w.¹⁸ Zachowana dokumentacja fotograficzna modelu z początku XX w. oraz opublikowana

¹⁶ E. PARIS, *Souvenirs de Marine*; Paryż 1882–1908 (plansze 25 i 90).

¹⁷ H. J. HANSEN, *Schiffsmodelle*, Hamburg s. 69.

¹⁸ J. LITWIN, *Kolekcja z Dworu Artusa*, s. 5–6.



Ryc. 4. Model berberyjskiej galery w Domu Marynarza w Lubece

w 1926 r.¹⁹ przedstawia model jeszcze nie zmieniony. Następna, pochodząca z okresu po 1934 r., przedstawia wnętrza Dworu Artusa bez modeli. Pojawiające się w czasie okupacji hitlerowskiej wydawnictwa przedstawiają już uzupełnione wnętrza. Model feluki przewieszono w inne miejsce, po uprzednim upodobnieniu go do typowej galery²⁰ (ryc. 5).

Aktualnie model jest zdekompletowany i wykazuje liczne ślady przeróbek, dokonanych po 1933 r. Brak dokładnej dokumentacji z okresu przedwojennego utrudnia przeprowadzenie prawidłowej rekonstrukcji. Jakich dokonano przeróbek na modelu?

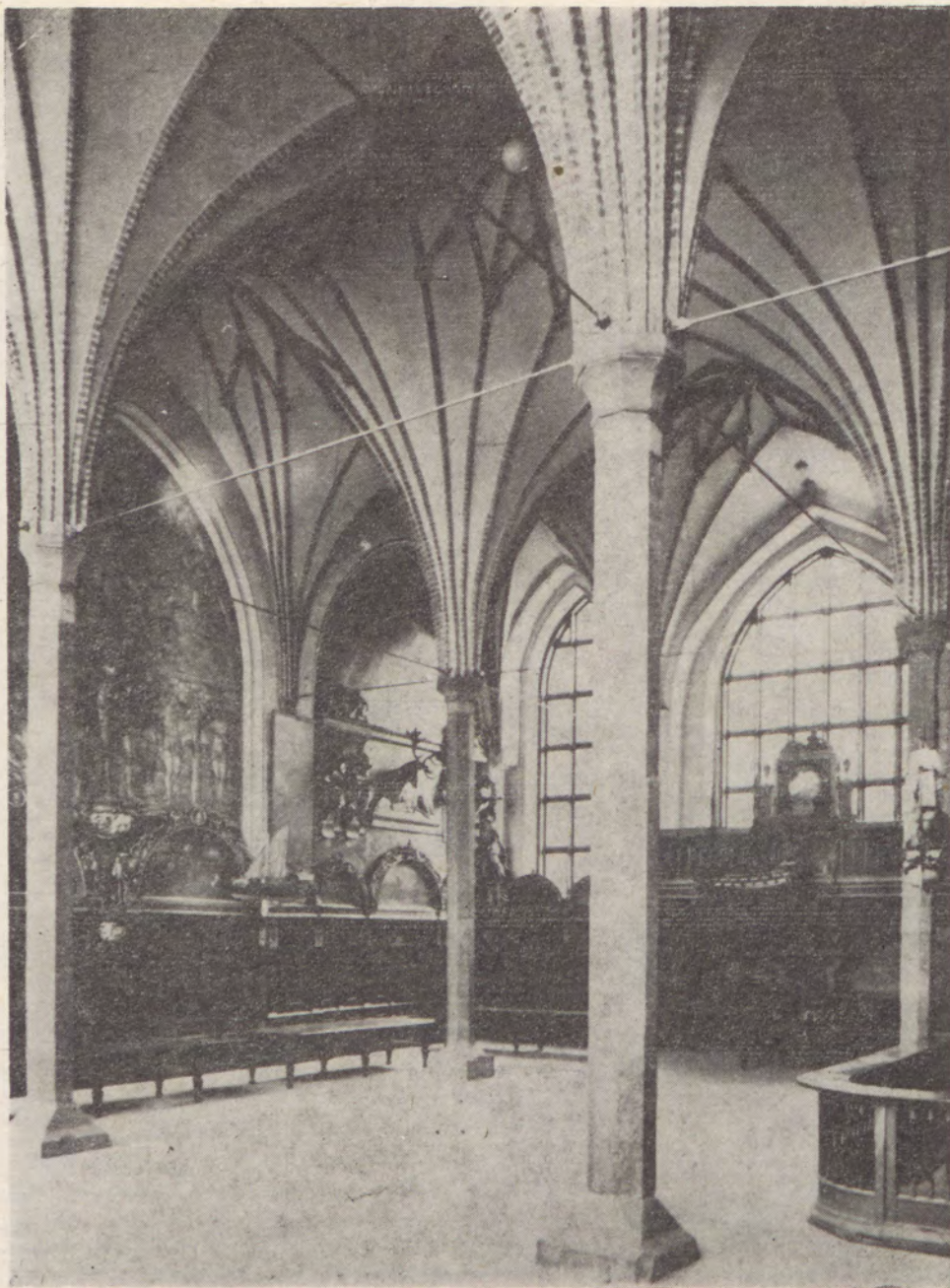
Kadłub powyżej linii wodnej opatrzono czarnym pasem ze złożonym napisem w języku niemieckim o filozoficznej treści. Nadbudowa rufowa została zdemontowana, a na jej dolnej części zbudowano szkielet drewniany, który następnie przykryto płóciennym daszkiem, upodabniając model do typowej galery. Węzłówki przy nadbudówce odcięto od relingu, a wstawiono krótkie uzupełnienia ubytków z listewek. Także sposób zawieszenia modelu uległ zmianie. Za-

miast dotychczasowego systemu jednej liny umocowanej w środku ciężkości wkręcono w pokład dwa haki do lin. Na maszcie wymieniono żagiel łaciński i zrezygnowano z rejdowego. Najtrudniejszym szczegółem do odtworzenia ze względu na brak widoku rufy z okresu przed przebudową modelu jest kształt-forma deski pawężowej. W aktualnym stanie zachowania boczne ścianki nadbudowy połączone są kołeczkami z ukośną pawężą na której wyrzeźbiono herb Gdańska. Niżej znajdują się trzy półksiężyce. Od wewnątrz ścianki nadbudowy posiadają poprzeczne rowki wpustowe wypełnione listewkami w celu utworzenia jednolitej powierzchni styku. Te wpusty świadczą dobitnie o innym kształcie nadbudowy, który aktualnie jest zastąpiony nowym elementem (ryc. 6). Czy jednak zdobnictwo feluki oddaje w jakimś stopniu jej pierwotny wygląd? Częściowo zdaje się to potwierdzać dzieło gdańskiego złotnika Moritza Strumfa z 1858 r. Jest nim ponad dziesięciokilowej wagi replika feluki z Dworu Artusa, wykonana ze srebra. Ekspozat ten pozyskany został w ostatnich latach przez Altonaer Museum w Hamburgu²¹ (ryc. 7). Stwierdzić

¹⁹ P. SIMSON, *Der Artushof...*; A. KOSTER, *Die Modelle...*

²⁰ O. HESS, *Danzig Werden und Behauptung einer deutschen Stadt*, München 1940, s. 48.

²¹ M. MEINZ, *Ein silberner Tafelaufsatz in Gestalt einer Galeere*, „Altonaer Museum in Hamburg”, J. 1971, B. 9.

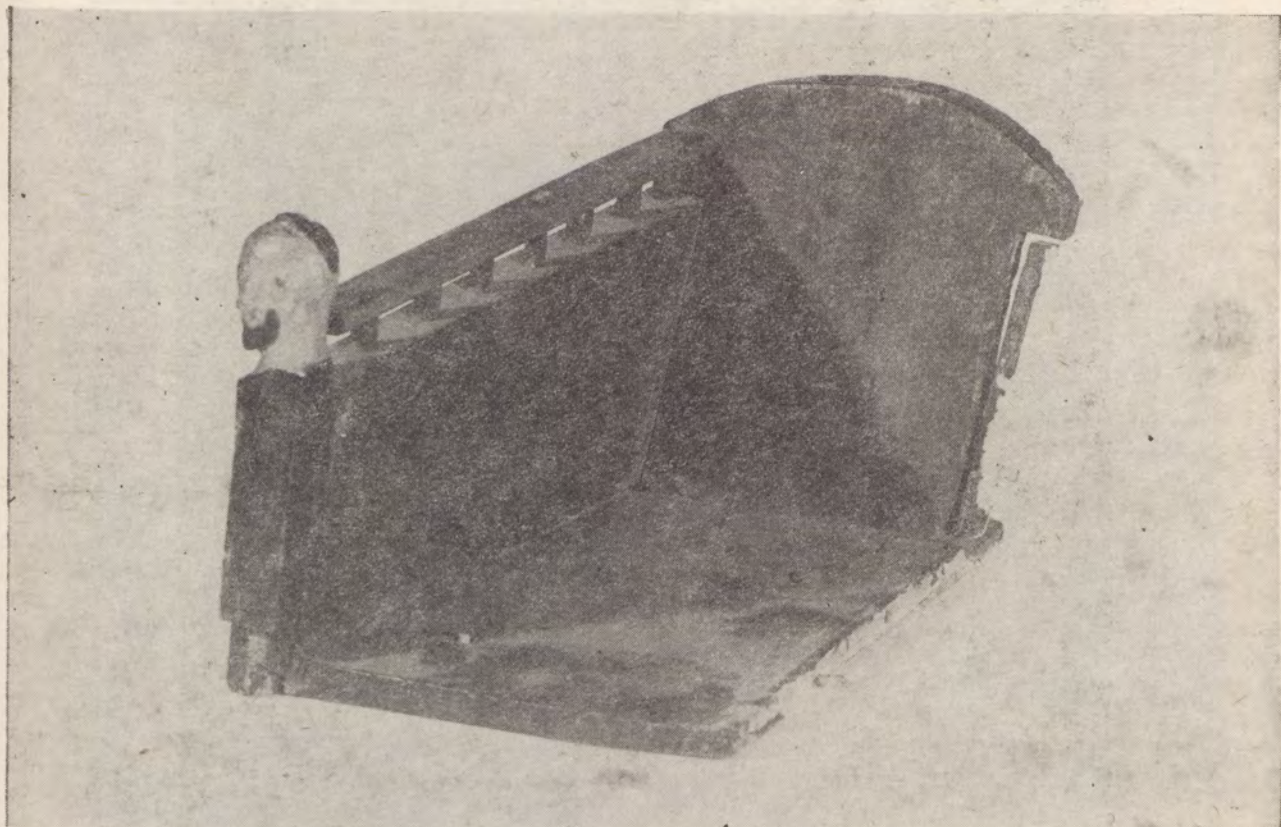


Ryc. 5. Wnętrze Dworu Artusa około 1939 r. Wyraźne zubożenie wystroju. Model feluki zawieszony pomiędzy filarami, tam gdzie dawniej był model okrętu „St. Jacob”, ten zaś z prawej, w głębi.

należy, że model ten nie różni się zbytnio od oryginału z lat poprzedzających fatalną przebudowę. Podobny jest na obu tych modelach układ pawęży, tyle że nad nią na modelu M. Strumfa znajduje się ścianka z okienkiem. Pawęż w swej dolnej części posiada otwór na sterownicę, a przedstawiona wyżej pawęż oryginału posiada w tym miejscu trzy półksiężyce. Na wykonanym ze srebra modelu widać, że tarcza herbowa w rufie jest nałożona na ściankę z okienkiem. Można przypuszczać, że na oryginalnym mode-

lu wstawiono ją podczas którejś renowacji, a wymieniono na aktualnie zachowaną po r. 1933. We wspomnianych wyżej, zaślepionych listewkami rowkach wpustowych bocznych ścianek nadbudówki osadzona była uprzednio tylna ścianka z szerokim, prostokątnym okienkiem. Właśnie takie okienko jest częściowo widoczne na zdjęciu sali Konwentu na Zamku w Malborku (ryc. 8)²². Przedstawia ono felukę za-

²² B. SCHMIDT, K. HAUKE, *Die Marienburg*, Würzburg 1955.



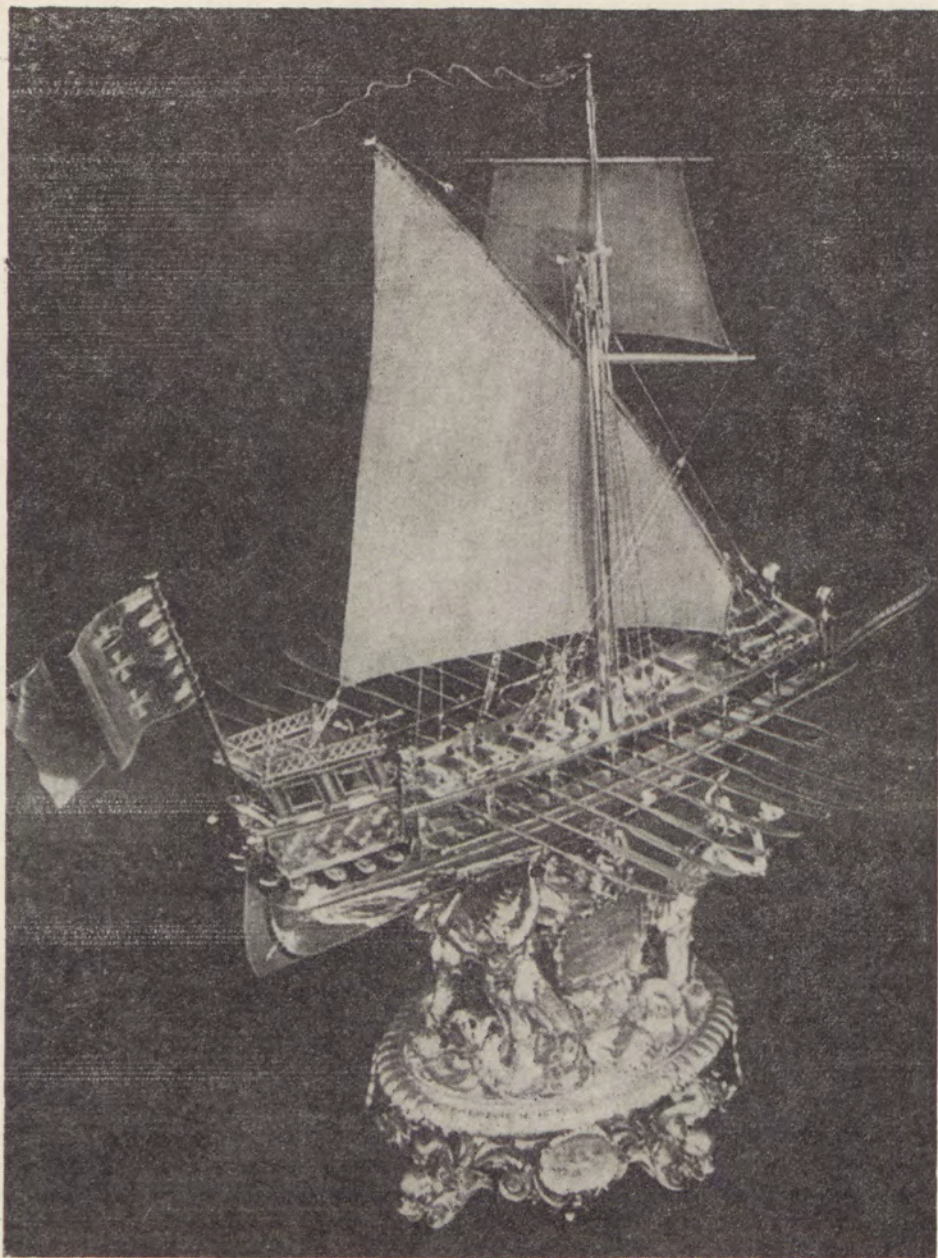
Ryc. 6. Nadbudówka po zdemontowaniu lewej ścianki. Do pawęży przylega lewa listewka, wypełniająca dawny wpust, druga (prawa) widoczna w naturalnym położeniu.

wieszoną przy żyrandolu i zasłoniętą filarem. Możliwe, że właśnie w Malborku, gdzie jak widać, przez pewien okres czasu eksponowano gdański model, dokonano fatalnej przebudowy.

Na szczęście nie wszystkie elementy wyposażenia tego modelu zmieniono. Zachowało się do dziś wiele szczegółów nie spotykanego zdobnictwa. Oryginalny model posiadał dwa miejsca, w których występowały elementy rzeźbione. W dziobowej części pokładu znajdowała się tarcza osłaniająca trzy armatki, wzmocniona pionowymi, kwadratowymi listewkami, na których zakończeniach wyrzeźbione były ludzkie „główki” o orientalnych rysach i układzie fryzury. Identyczne w założeniu „główki” znajdowały się przy bocznych ścianach nadbudowy. Drugi typ „główki”, różniący się fryzurą i rysami twarzy, zespolono z zakończeniami bocznych ścianek nadbudowy. Trzeci typ „główki” spełniające rolę wsporników umocowanych do burty pod nadbudówką. Zaznaczono na nich charakterystyczne, czarne brody, wąsy i brwi. Na głowach mają turbany. Łącznie było na modelu 15 „główek”, a zachowało się 8. Na ciemnozielonych bokach nadbudowy rozpoznać można malowanego białą farbą stylizowanego ptaka wśród winorośli. Złoczone listwy wzmacniające ścianki i tarcza herbowa w rufie uzupełniały zdobnictwo modelu. Srebrna replika różni się trochę zdobnictwem, zwłaszcza „główki” są nieproporcjonalnie duże i mają inne, zeuropeizowane rysy twarzy.

Precyzyjnie wykonany kadłub modelu posiada długość 1775 mm, jego szerokość wynosi 185 mm, a szerokość z parapetem wiosłowym 420 mm. Wysokość kadłuba równa się 155 mm, natomiast wysokość otaklowanego modelu jest trudna do dokładnego oszacowania ze względu na znaczne uszkodzenie i zdekompletowanie osprzętu.

Kadłub został wykonany z jednego kawałka drewna z zachowaniem symetrii i proporcji. Dziobnica jest wydłużona; zakończona była płaskim taranem, który się nie zachował. Rufa w widoku z boku jest zaokrąglona (brak steru), od tyłu pawęż spłaszczona. Kadłub w przekroju poprzecznym jest okrągłodenny z wyraźnie wypukłą stępką, przechodzącą na rufie w tylnicę. Od wewnątrz model jest prostopadłościennie wydrążony, a przy górnych krawędziach kadłuba osadzono w specjalnych wycięciach poprzeczne podpory parapetu wiosłowego. Poniżej tych podpór, na burtach biegną dwie, w zasadzie równoległe listwy odbojowe. Dwie skrajne podpory parapetu (przednia i tylna) są masywniejsze. Przednia stanowi podstawę tarczy osłaniającej trzy armatki, których brak, tylna podpora łączyła się z nadbudową rufową. Na podporach parapetu w połowie ich długości osadzona jest równoległe do burty szeroka deseczka, do której umocowane były na specjalnych słupkach listwy ograniczające podniesienie wiosła do góry. Na zakończeniach podpór spoczywa listwa parapetu wiosłowego. Osłonę wiosłarzy stanowiło wysokie nadburcie, w któ-



Ryc. 7. Srebrna replika feluki w zbiorach Muzeum Morskiego w Altonie (reprodukcja z widokówki „Altonaer Museum”, Hamburg 1971, nr 44)

rym wycięte były prostokątne otwory dulkowe. Podczas przebudowy modelu, dokonanej w latach 1933—1934, obniżono nadburcie do poziomu dolnych krawędzi dulek.

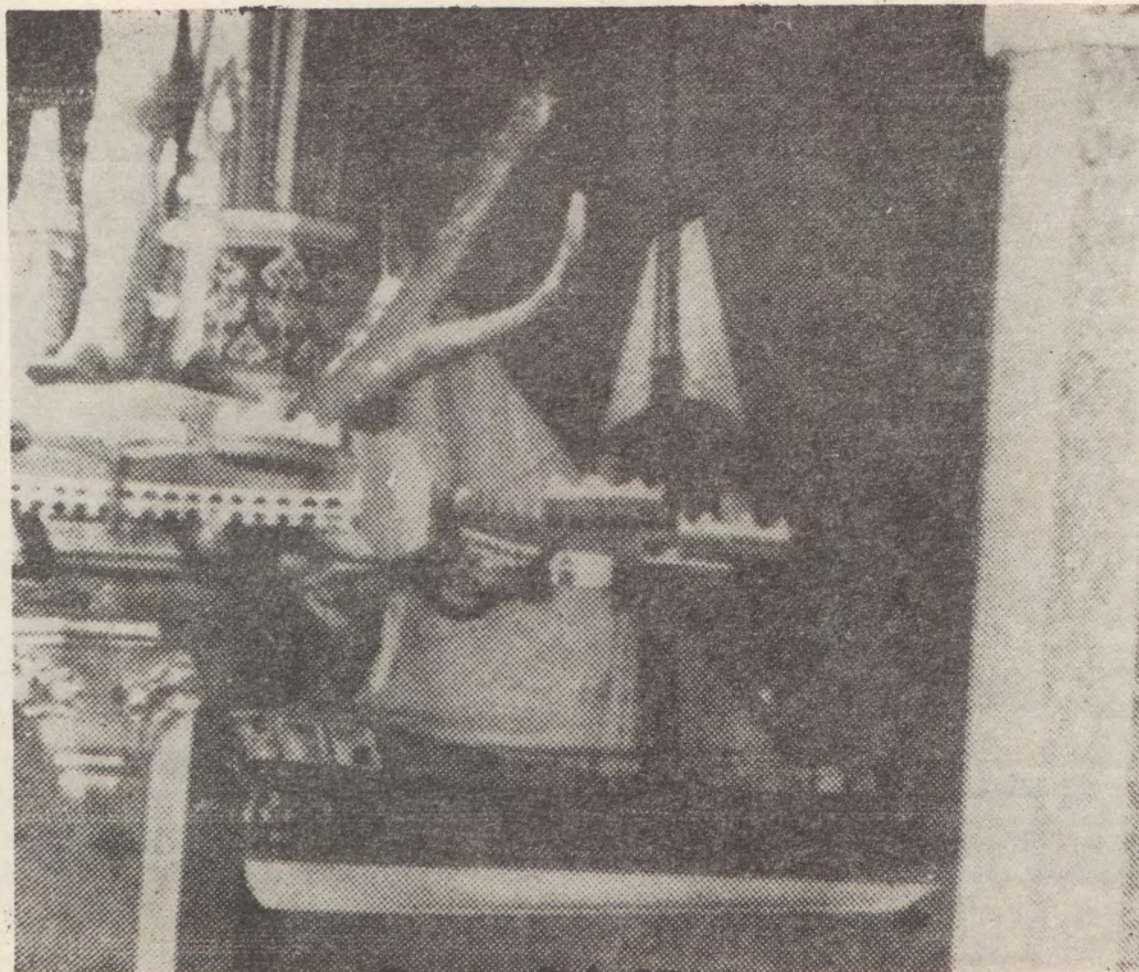
Połączenia poszczególnych elementów pierwotnego modelu zapewniały drewniane kołeczki, ślady przebudowy znaczone są najczęściej mosiężnymi gwoździami. W paru miejscach spotyka się kute gwoździe żelazne; te przypuszczalnie wprowadzone zostały do modelu podczas najwcześniejszych renowacji.

Od wewnątrz do nadburcia umocowane są listewki, na których spoczywają ławki wiosłarzy, umieszczone jednak stosunkowo nisko nad pokładem wykonanym z deseczek. Pokład posiada dwa prostokątne wycięcia — luki, otwór na maszt i szczelinę na linę do zawie-

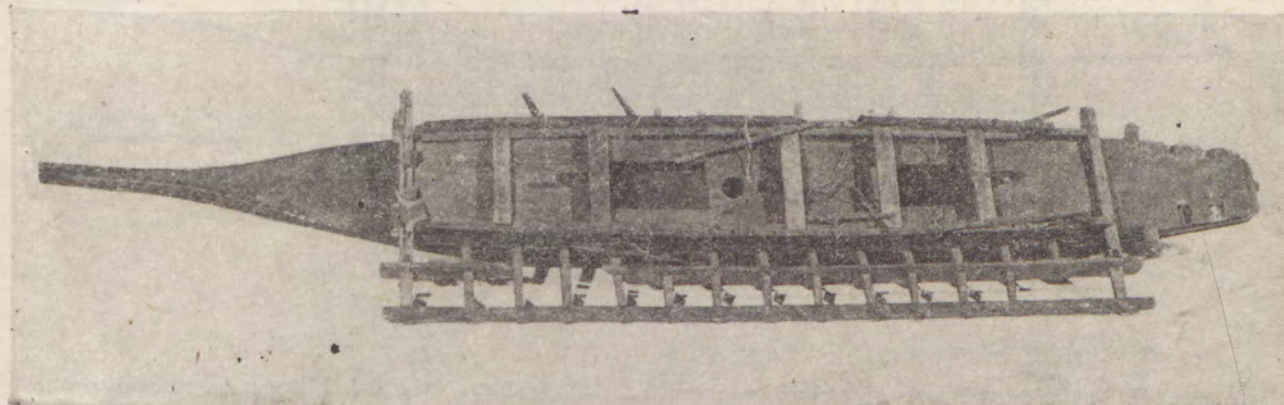
szenia modelu. Lina mocowana była do poprzecznie osadzonego w kadłubie kołka.

Na mocno uszkodzonym modelu zachowało się siedem fragmentów wioseł, wszystkie pozbawione piór, i jedno wiosło ze śladami naprawy, uzupełniono bowiem w nim trzon z rękojeścią. Trzon wiosła w miejscu osadzenia w dulce był w przekroju poprzecznym kwadratowy. Zachowane fragmenty wioseł umocowane były sznurkami do obniżonego nadburcia, w którym znajduje się w jednej linii kilkadziesiąt otworów niewiadomego przeznaczenia.

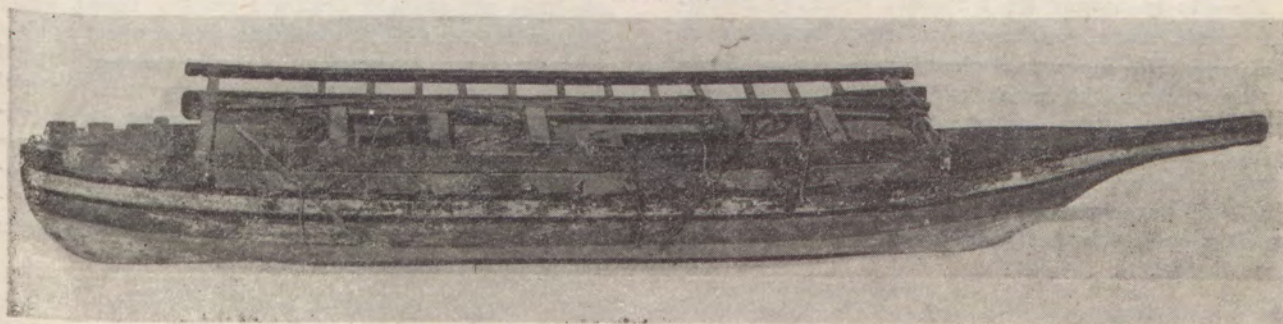
W części rufowej modelu osadzona jest na trzech kołkach podstawa nadbudowy ze ścianami burtowymi i pawężą. Ścianka przednia, ramy okienek i daszek zamienione zostały poręczą wspartą na niskich słup-

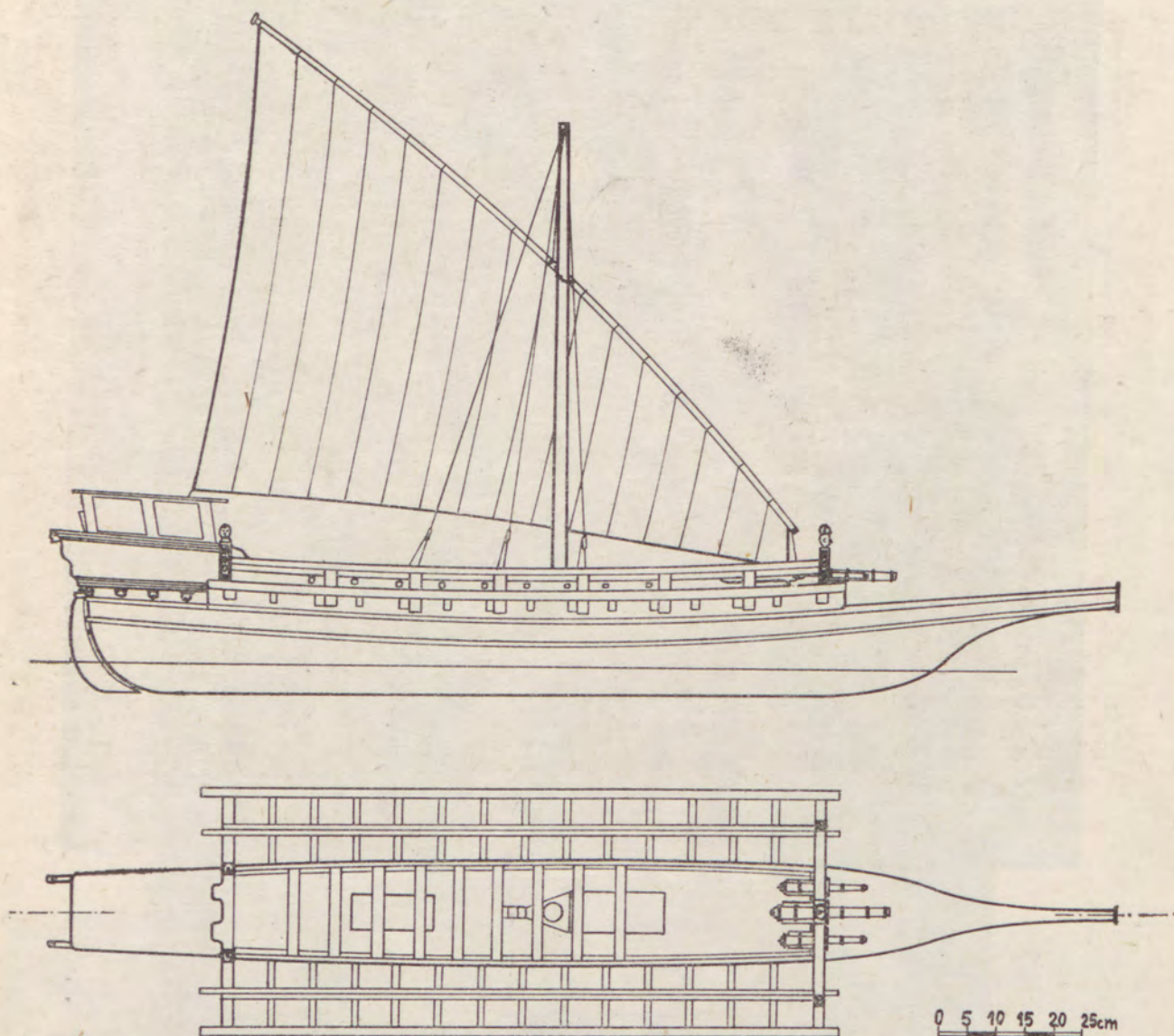


Ryc. 8. Model feluki w sali Konwentu na Zamku w Malborku



Ryc. 9. Wygląd feluki przed renowacją (po przyjęciu modelu do zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku)



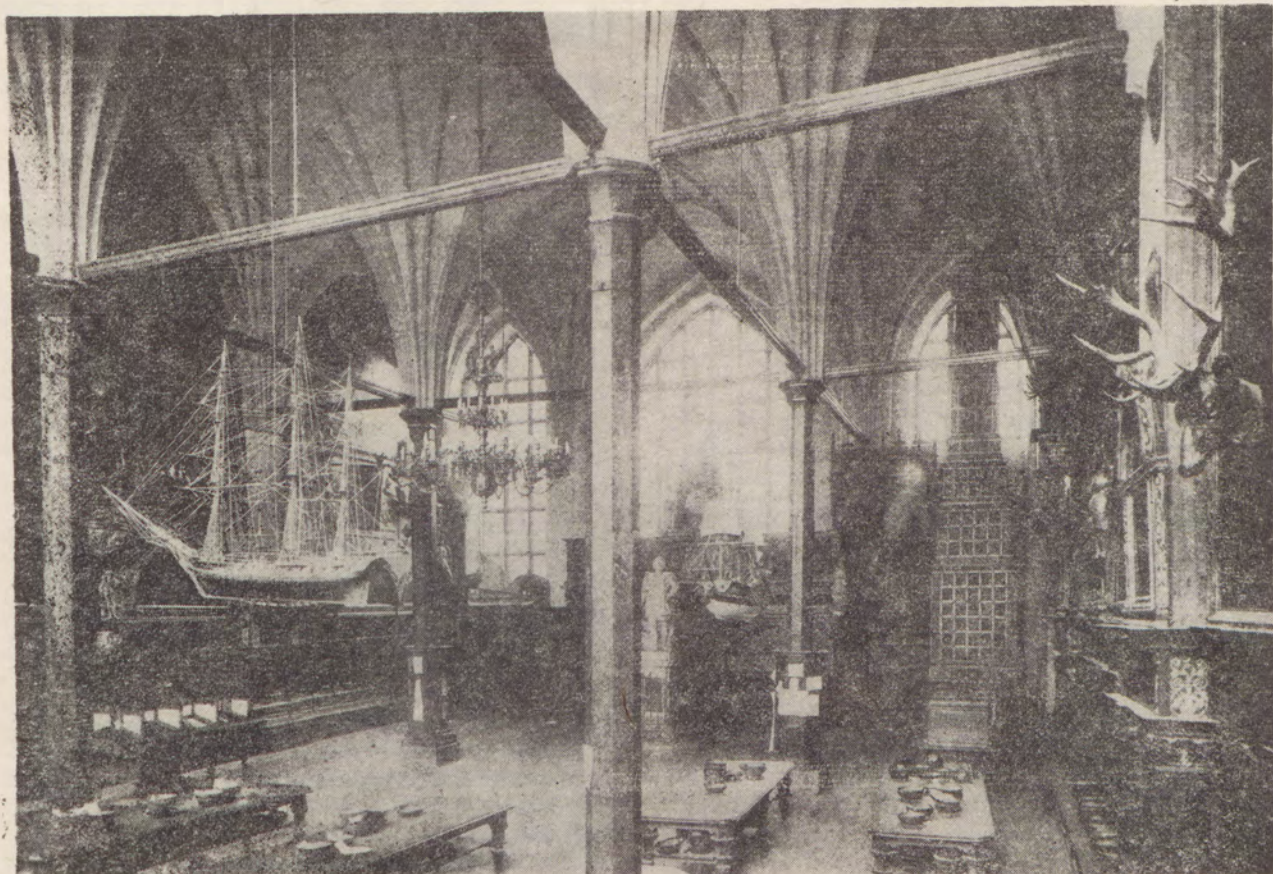


Ryc. 10. Rysunek rekonstrukcyjny feluki; przypuszczalny wygląd modelu do 1790 r.

kach (ryc. 6). Także pawęż jest zmieniona, o czym pisałem powyżej.

Ponadto zachowały się z modelu elementy osprzętu; maszt, żagiel wykonany w latach trzydziestych XX w i kilka linek z „blokami” o mocno wydłużonych kształtach, które jak można przypuszczać, spełniały rolę ściągaczy wantowych w pierwotnej wersji modelu. Na galerach śródziemnomorskich nie stosowano jufersów, te zaś na modelu feluki zamocować mógł na przykład Mattis Ewert podczas renowacji modelu do usztywnienia dodanej przez siebie stengi masztu (ryc. 1).

Nakreślona powyżej historia najstarszego modelu okrętu, jaki znajduje się w Polsce, nie jest jeszcze całkowicie poznana. Być może uda się jeszcze wyjaśnić kilka nie znanych faktów z dziejów feluki. Przykładem tego może być niedawne pozyskanie i opublikowanie przez muzeum w Altonie srebrnej repliki feluki. Pozwala to odtworzyć właściwy kształt części rufowej tego modelu i tym samym umożliwia zakończenie gromadzenia podstawowych materiałów do rekonstrukcji teoretycznej. Doprowadzony do właściwego wyglądu model feluki z Dworu Artusa będzie jednym z najciekawszych eksponatów w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.



Ryc. II. Wnętrze Dworu Artusa — fotografia z końca XIX w.; w głębi widoczny model feluki

Do podjęcia decyzji o uruchomieniu Maritime Museum w Vancouverze jako placówki naukowo-kulturalnej i badawczej skłoniła potrzeba upowszechnienia wśród społeczeństwa Kanady Zachodniej wiedzy historycznej o przeszłości poczyniń i osiągnięć na morzu, a także bogatych tradycji morskich tego miasta.

Od wielu lat gromadzono w tym celu historyczne dokumenty, zabytkowe pamiątki, dawne instrumenty nawigacyjne, ilustracje, ryciny i fotografie, a także modele statków obrazujące w sumie dzieje rozwoju żeglugi i portu Vancouver po współczesność włącznie.

Za główną tematykę przyszłego muzeum uznano stosunki Vancouveru ze światem, a więc zagadnienie transportu morskiego służącego wymianie drogą morską, z założeniem priorytetu dla tej tematyki. Zdawało sobie jednak sprawę, że takie podejście jeszcze nie wyczerpuje problemu i nie zaspokaja wszystkich postulatów naukowo-oświatowych i wychowawczych w całokształcie spraw nautycznych. Muzeum bowiem nie spełniłoby swego zadania, gdyby nie zaznajamiało zwiedzających z rozwojem historycznym żeglugi, portu i stoczni w ścisłym ich powiązaniu z miastem, a więc z przeglądem miejscowych wysiłków do stworzenia podstaw gospodarki morskiej Kanady Zachodniej. Przeto nieprzypadkowo na siedzibę przyszłego muzeum wybrano miasto Vancouver.

Po pierwsze jest ono największym miastem i portem na zachodnim wybrzeżu Kanady (British Columbia). Historycznie rzecz biorąc, miejscowość ta zawdzięcza swe powstanie żeglarzowi George'owi Vancouver (1750—1798), od którego nazwiska pochodzi nazwa wyspy, miasta i portu. Był on między innymi uczestnikiem drugiej i trzeciej morskiej wyprawy wybitnego żeglarza odkrywcy J. Cooka. Zdobyte doświadczenia w odkryciach morskich doprowadziły G. Vancouvera do wybrzeży, które nazwano właśnie jego imieniem. W nawiązaniu do odkryć G. Vancouvera w 200 rocznicę jego urodzin w r. 1958 rozpoczęto budowę muzeum, i to w dzielnicy położonej nad Zatoką Angielską. Wybór miejsca pozostawał w ścisłym związku z historycznym pobytem J. Cooka i G. Vancouvera w Cieśninie Nootka (nazwa indiańska)

u brzegów dzisiejszej wyspy Vancouver. Kilka lat później u tychże wybrzeży w 1791 r. cumował statek „Navaez”, którym przyłynęli pierwsi biali osadnicy. Począwszy od 1792 r. G. Vancouver podjął pracę nad utrwaleniem zdobyczy pierwszych osadników, nie zaniedbując problematyki morskiej. W 1886 r. Vancouver uzyskało prawa miejskie.

Po drugie od dłuższego czasu rozważano możliwość udostępnienia społeczeństwu Kanady wycofanego z eksploatacji arktycznego szkunera „St. Roch”, która to jednostka jest narodową dumą Kanady, a także obiektem dużego zainteresowania naukowców i osiągnięciem kanadyjskich poczyniń badawczych na morzu. Statek ten dla Vancouveru jest tym, czym dla Szwecji zabytkowy żaglowiec „Waza”. „St. Roch” został zbudowany w 1928 r. w Vancouverze w stoczni Burrard Dry Dock Company dla Royal Canadian Mounted Police. Jest to szkuner o dwóch masztach z ozaglowaniem skośnym-gaflowym, z silnikiem Diesla, używany głównie w żegludze przybrzeżnej¹.

W latach 1929—1939 „St. Roch” patrolował wody przybrzeżne Kanady Zachodniej. Dość często wypływał na wody arktyczne, stąd określenie „pierwszy arktyczny statek Kanady”.

W okresie II wojny światowej kapitan szkunera Henry A. Larsen zaproponował rozszerzenie pływania na północne wody w celu kontroli ruchu statków, a szczególnie — udzielania pomocy w nawigacji wojennym konwojom. Tak więc po poczynionych przygotowaniach „St. Roch” 23 czerwca 1940 r. wypłynął w swój pierwszy dalekomorski, arktyczny rejs, opływając Alaskę, by przez Cieśninę Beringa, Cieśninę Davis dotrzeć 11 października 1942 r. do Halifaxu na Nowej Szkocji. Wyprawa trwała 28 miesięcy. Była to pierwsza arktyczna wyprawa żeglarzy Kanady. Droga „St. Roch” prowadziła z Halifaxu do Vancouveru. Drogę powrotną odbył H. Larsen w ciągu 86 dni (22 VII — 16 X 1944). Odtąd statek wraz z kapitanem Henry Larsenem przeszli do historii Kanady, i nie tylko tego kraju, są bowiem częścią dorobku w odkryciach geograficznych arktycznej północy. Stąd w

1. „St. Roch” posiada silnik „Union Diesel”. Jego długość wynosi 90 m, szerokość 24,9 m, nośność 323 tony.

okresie przygotowań do utworzenia muzeum narodowy obiekt muzealny „St. Roch”, noszący miano monumentalnego, historycznego pomnika żeglugi kanadyjskiej, stał się głównym przedmiotem zainteresowań twórców muzeum. Postanowiono wkomponować w kompleks nowo budowanego muzeum suchy, kryty dok i wyeksponować w nim szkuner jako część ekspozycji muzealnej. Zgoda władz i uzyskane środki finansowe, pozwoliły na pokonanie trudności. Od 1960 r. „St. Roch” budzi duże zainteresowanie zwiedzających muzeum.

Historyczna geneza wyboru miejsca, a następnie realizacji przedsięwzięcia, jak stwierdzono, zostały uwieńczone sukcesem w 1960 r., kiedy to nastąpiło oddanie budowy i uroczyste otwarcie muzeum. Na kompleks Maritime Museum w Vancouverze składa się budynek administracji, hala wystawowa oraz suchy dok, kryty szklanym dachem, mieszczący w sobie historyczny szkuner — symbol morskich osiągnięć naukowo-badawczych Vancouveru. Ponadto wybudowano audytorium i bibliotekę. W audytorium odbywają się wykłady dla uczniów i studentów miejscowych uczelni.

Przygotowanie muzealnej ekspozycji wymagało również długiej i żmudnej pracy, w której uczestniczyli kapitanowie żeglugi i marynarki, historycy, muzeologowie i architekci. Trzeba bowiem było oprócz wyeksponowania „St. Roch” brać także pod uwagę historyczne wydarzenia związane z miastem, a więc rok przybycia G. Vancouvera, r. 1886, kiedy to miasto uzyskało prawa miejskie, i lata następne ściśle powiązane z rozwojem żeglugi (1905—1912), portu (1919—1928) oraz powstaniem przemysłu okrętowego. Tak więc w pierwszej ekspozycji znalazły się oprócz wspomnianego szkunera liczne mapy, instrumenty nawigacyjne, wyposażenie dawnych statków, pamiątki po dawnych żaglowcach oraz liczne modele statków. Między innymi wyeksponowano pomoce nawigacyjne z epoki odkryć J. Cooka, modele od XVI—XX w., a wśród nich: „Ark Royal”, „Amazon”, „Wasa”, „Samuel Plimsoll”, „Leon”, „Harness Gas from the Deylight”, „Vancouver Belle”, „White Wings”, bocznokołowiec „Beaver”, który w r. 1888 wszedł do portu Vancouver, modele statków orientalnych, statków pasażerskich, jak: „Islander” i „Cardena”, a także „Gjøa” R. Amundsena z 1872 r. oraz modele statków specjalnych i pomocniczych. Muzeum posiada około 50 modeli, z czego połowa to oryginalne modele stoczniane.

Poza tym muzeum posiada bogatą bibliotekę, jedyną w swoim rodzaju w Kanadzie. Biblioteka stanowi o charakterze naukowym tej placówki. Jest to rów-

nież największa morska biblioteka Kolumbii Brytyjskiej. Na całość zbiorów składają się m.in. unikatowe druki, atlasy i mapy oraz wszystkie plany generalne statków zbudowanych w Vancouverze sprzed 1960 r., zbiór morskich map, i to od czasów najdawniejszych, dotyczący głównie Ameryki Północnej, dokumentacja ikonograficzna transportu morskiego i śródlądowego w prowincji i przyległych do niej akwenów. Dodać należy, że dokumentacja i zabytki indiańskiego budownictwa okrętowego pozostały w muzeum antropologicznym i w Museum Centenniala. W bibliotece przechowuje się również zbiór ponad 50 tys. historycznych fotografii dotyczących morskich problemów miasta. Jest to najcenniejszy zbiór fotografii w tej części Kanady, gdyż praktyczne początki historii Vancouveru, jego żeglugi i portu zbiegają się z datą wynalezienia fotografii.

W latach 1960—1975 muzeum wzbogaciło swoje zbiory o nowe nabytki. Pochodzą one najczęściej z darowizn oraz ze zbiorów prywatnych, a nowe modele statków są darowizną armatora — Towarzystwa Żeglugi Morskiej. Muzeum czyni także starania o sprowadzenie innych oryginalnych eksponatów, a wśród nich m. in. z Uniwersytetu im. Simona Frasera makiety przedstawiającej miejsce lądowania J. Cooka (według stanu z XVIII w.).

Muzeum morskie w Vancouverze od chwili otwarcia spełnia poważną rolę w nauce, a także rolę wychowawczo-oświatową wśród społeczeństwa Kolumbii Brytyjskiej, zwłaszcza młodego pokolenia, nie znającego bliżej genezy miejscowych poczynąń na morzu i w porcie, trudu i walki o byt dawnych mieszkańców tego zakątka Kanady. Przyczynia się ono do gromadzenia w jednym miejscu dokumentów i eksponatów, niezbędnych do prowadzenia badań nad historią żeglugi i portu oraz z nimi współpracujących instytucji, urzędów i przedsiębiorstw.

Przedstawiona charakterystyka muzeum morskiego w Vancouverze jest odbiciem słusznej koncepcji zarysowania zasadniczych linii rozwojowych oraz ustanowienia dość wyraźnie nakreślonych granic trzech kręgów: miasta, żeglugi i portu. Muzeum zachowuje wyraźną równowagę między członem miejskim a pozostałymi, z jednoczesnym uwzględnieniem warunków geograficzno-gospodarczych i technicznych, co stwarza w sumie jedyny w swoim rodzaju obraz harmonijnie zgranej humanistyki morskiej. Jest to przede wszystkim zasługa nie strudzonego w swym dziele dyrektora muzeum kapitana Terry Elworthy'ego².

² Por. *St. Roch, National Historic Site, Vancouver 1976; Maritime Museum, Vancouver, B.C. 1976.*

W nazwie i symbolu Wydawnictwa zawarty jest już jego profil. Nic więc dziwnego, że książki o temacie morskim dominują w bilansie dotychczasowych osiągnięć. W ciągu 26 lat istnienia oficyny — na 1600 tytułów opublikowanych w łącznym nakładzie 23 mln egzemplarzy — 1050 tytułów to literatura związana z morzem. Jest to zgodne z określonymi głównymi kierunkami i zakresem działalności: wydawanie książek, broszur, czasopism o tematyce fachowej, naukowej, popularnonaukowej, społeczno-politycznej i literatury pięknej związanej z morzem i Wybrzeżem. Powyższe dane są w miarę dokładne, ponieważ w 1976 r. z okazji jubileuszu ćwierćwiecza dokonana została próba bilansu dotychczasowego dorobku gdańskiej oficyny wydawniczej spod znaku stylizowanego żaglowca.

Najpełniej program ten realizowany jest przez literaturę fachową. Wszystkie jej książki przeznaczone są głównie dla pracowników gospodarki morskiej, przemysłu stocznioowego i szkół czy odpowiednich wydziałów wyższych uczelni. Książki fachowe wydawane są w seriach zwanych „Bibliotekami” i dotyczą nautyki, okrętownictwa, transportu morskiego, przemysłu rybnego, oceanologii i hydrotechniki oraz ogólnych zagadnień gospodarki morskiej. Przez 26 lat ukazało się około 500 tytułów. Obecnie zapotrzebowanie na tę literaturę rośnie praktycznie z dnia na dzień ze względu na stały rozwój ilościowy i jakościowy polskiej gospodarki morskiej i okrętownictwa, które po VI Zjeździe PZPR osiągnęły rangę narodowych. Rozwojowi temu musi towarzyszyć i służyć książka. Dlatego w ostatnich latach nastąpił jej wzrost od 5 tytułów opublikowanych w r. 1972 przez 10 w 1973, 12 w 1974, 16 w 1975 i 19 w 1976. Na najbliższe lata zaplanowano i przygotowuje się średnio po 25 tytułów rocznie. Podstawą realizacji planów jest opracowany w Wydawnictwie program rozwoju odpowiadający potrzebom różnych specjalności. Projekt tego programu został zweryfikowany przez zainteresowane przedsiębiorstwa i uczelnie kształcące przyszłych pracowników gospodarki morskiej. W wyniku jego założeń, które wybiegają w lata osiemdziesiąte, zostaną nadrobione przede wszystkim luki w literaturze dotyczącej nautyki, technicznej eksploatacji maszyn i urządzeń okrętowych oraz zwiększona literatura dotycząca budownictwa okrętowego.

W celu dalszej intensyfikacji oraz sprawniejszej

koordynacji w rozwijaniu tej niezbędnej dla nauki i gospodarki literatury z dniem 1 stycznia 1977 r. dotychczasowa redakcja literatury fachowej została przekształcona w zespół specjalistów inspirujących, kierujących oraz opracowujących maszynopisy z jednej dziedziny z pełną odpowiedzialnością za jej rozwój. Stwarza to szanse dalszego jej rozwoju dostosowanego do potrzeb. Warto dodać, że trudności w realizacji literatury fachowej to niechęć autorów do pisania objętościowo małych książek oraz brak specjalistów podejmujących się autorstwa podręczników i poradników. Tymczasem chcąc mówić o książce służącej postępowi technicznemu, poradniku czy podręczniku, możemy mówić jedynie o książce przekazującej określoną wiedzę szybko, a więc napisanej w sposób zwięzły i w możliwie prostej formie. Jest to warunek użyteczności praktycznej. To podstawowe zadanie, jakiego podjął się zespół redaktorów do spraw literatury fachowej.

Z wielości dotychczas opublikowanych książek literatury fachowej należy wymienić chociażby dwie. Monumentalne czterotomowe dzieło Stanisława Hueckla *Budowle morskie* oraz Witolda Urbanowicza *Architektura okrętów*, której przekład rosyjski ukazał się w 1969 r.

W naukach społecznych temat morski dominuje, lecz obok niego Wydawnictwo publikuje książki dotyczące innych zagadnień, a w szczególności regionu, natomiast w literaturze pięknej autorstwa miejscowych literatów niezależnie od podejmowanego tematu.

Książki popularyzujące wiedzę o morzu ukazują się w seriach: „Biblioteka Morza”, „Sławni Żeglarze”, „Historia morska”, „Wojny Morskie”, „Wspomnienia Lodzi Morza i Wybrzeża” oraz „Miniatury Morskie”. Jest to nie mniej ważny — obok literatury fachowej — kierunek działalności. Wiąże się z koniecznością nie tylko dopływu nowej, wysoko kwalifikowanej i zaangażowanej kadry do przemysłu, ale też budzenia zamiłowania i szerzenia orientacji w sprawach morskich całego społeczeństwa.

Nazwa popularnonaukowej serii „Biblioteka Morza” pochodzi od miesięcznika „Morze”. W jej bogato ilustrowanych książkach ukazało się szereg tytułów o bardzo szerokim wachlarzu tematów: żeglarstwo, modelarstwo, dzieje żeglugi i okrętownictwa, monografie polskich okrętów, przyroda, kultura i obyczaje

morskie. Seria istnieje od 1961 r. i w zaproponowanym obecnie przez Władysława Kaweckiego nowym układzie typograficznym, przy planowanych 8—10 tytułach w roku i odpowiadających zapotrzebowaniu nakładach, ma szanse spełniać powierzoną jej rolę.

Założeniem serii „Sławni Żeglarze” jest prezentacja książek-relacji powstających po znanych wyczynach i wyprawach żeglarskich. Rozpoczęta w 1971 r. bardzo szybko zdobyła sobie rynek czytelnicy. Do dzisiaj ukazało się 28 tytułów w średnim nakładzie po 30 tys. egzemplarzy. Nakłady te nie realizują w pełni zamówień księgarskich, nic więc dziwnego, że tytuły znikają natychmiast rozkupione przez czytelników. Ilościowy rozwój serii uzależniony jest jedynie od możliwości papierowych, ponieważ przy nie spotykającym pędzie na wodę interesujących opowiadań nie zabraknie. Literatura ta oparta na prowadzonym dzienniku lub wspomnieniu niedawnych przeżyć, podobnie jak książki „Opowieści Morskich”, posiadając cechy dokumentu, a więc będąc literaturą faktu, swym autentyzmem wzbudza tak wielkie zainteresowanie współczesnego czytelnika. Niesie sobą niemałe wartości. W atrakcyjnej fabule przekazując pewien zasób wiedzy upowszechnia cechy i wzory postępowania, ważne i potrzebne nie tylko w samotnym zetknięciu z żywiołem oceanów: wytrzymałość fizyczną i psychiczną człowieka, konieczność podejmowania błyskawicznie i bezbłędnie decyzji, ważność posiadania i umiejętne posługiwanie się wiedzą, rola doświadczenia itp. W serii „Sławni Żeglarze” ukazały się relacje najslawniejszych żeglarzy, jak Eric Tabarly, David Lewis, Bernard Moitessier, Alain Gerbault, Alain Colas, Geoffrey Williams, Dougal Robertson, Dariusz Bogucki, Leonid Teliga, Zbigniew Puchalski, Andrzej Rościszewski, Zdzisław Pieńkawa i inni. Problematyka żeglarska dokumentowana jest w roczniku „Świat Żagli”.

Monografia *Dzieje Hanzy* Philippe’a Dollingera zapoczątkowała serię pod nazwą „Historia Morska”. Jej założeniem jest wypełnienie luki w polskim piśmiennictwie sprawami dotyczącymi węzłowych zagadnień morskich dziejów społeczeństw w różnych epokach historycznych. Oprócz prac autorów polskich ukazują się tłumaczenia wybitnych autorów obcych. Dotychczas opublikowano prócz *Dziejów Hanzy*, *Zbrodnie wojenne na morzu w drugiej wojnie światowej* Tadeusza Gelewskiego, *Drugą wojnę światową na morzu* Jerzego Lipińskiego oraz monumentalne dzieło Ferdynanda Braudela *Morze Śródziemne i kraje śródziemnomorskie w epoce Filipa II*. W planach do 1980 r. znajduje się 16 dalszych tytułów, m.in.: *Witold Urbanowicz Transatlantyki. Zarys ich dziejów i technika*, Tadeusz Łoposzko *Tajemnice starożytnej żeglugi*, Edmund Kosiarz *Wojny na Bałtyku X—XIX w.*, oraz pięciotomowa monografia naukowa Gdańska, przygotowywana przez zespoły najwybitniejszych znawców przedmiotu pod kierunkiem prof. dr Edmunda Cieślaka. Z tłumaczeń: *Morska historia Portugalii* José Gentila da Silvy, *Morska Hiszpania* Parry’ego, *Rosja na Bałtyku w X—XVIII wieku* Szastkolskiego, *Podróże* Hakluyta oraz szereg innych.

Celem podstawowym zamierzenia jest udostępnienie polskiemu czytelnikowi wiedzy z humanistyki morskiej uświadamiającej mu związki człowieka z morzem w rozwoju kultury i cywilizacji. Niejako rozszerzeniem wiedzy prezentowanej w „Historii Morskiej” są książki ukazujące się w serii „Wojny Morskie”. Nastawiona ona jest swą formą na szerszego odbiorcę, któremu w zbeletryzowanych opisach wydarzeń na morzach uprzystępnia określoną wiedzę. Dotychczas ukazały się: *Bój o Atlantyk*, *Wojna za kręgiem polarnym*, *O panowanie na Morzu Śródziemnym*, *Bałtyk w ogniu*. Dalsze tytuły rozszerzają zaprezentowaną dotychczas tematykę o inne zmagania tak w drugiej wojnie, jak i wcześniejsze.

Historię polskiej gospodarki i kultury morskiej dokumentują swymi pamiętnikami i wspomnieniami ludzie, których wiedza, praca i doświadczenie mogą i powinny stać się przykładem czy nauką postępowania. Dzieje się to w serii „Wspomnienia ludzi morza i Wybrzeża”. Dotychczas ukazały się: Bolesława Kasprowicza, Aleksandra Rylkego, Władysława Milewskiego, Marii Boduszyńskiej-Borowikowej o Józefie Borowiku oraz tom pamiętników szesnastu autorów nadesłanych na konkurs ogłoszony w 1967 r. przez Miesięcznik Społeczno-Kulturalny „Litery” i Zarząd Główny Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców. Oprócz faktów ukazują te książki atmosferę, w jakiej te fakty powstawały, a tego nie potrafią oddać nawet najbardziej zasobne zbiory dokumentów. Dla przyszłych historyków dziejów okresu dwudziestolecia, czasów wojny i dziejów najnowszych mają książki tej serii szanse być nieocenioną skarbnicą. W przygotowaniu wspomnienia Stanisława Darskiego oraz bohatera *Znaczy kapitan* — Mamerta Stankiewicza.

Największe nakłady, bo aż 120-tysięczne uzyskały książeczki serii „Miniatury Morskie”. Warte są odnotowania, ponieważ w swoim czasie spełniły ogromną rolę popularyzacyjną — szczególnie wśród młodzieży. „Miniatury” ukazało się 182 tytuły w łącznym nakładzie 11,5 mln egzemplarzy. Realizowały tematy: polskie tradycje morskie, wojny morskie, epizody żeglugi, SOS, pod korsarską banderą, dzieje żeglugi, żeglarze siedmiu mórz i dziwy morza. Z czasem wyeksploatowanie najciekawszych tematów, konkurencja na rynku czytelnicy, a przede wszystkim przestarzała forma edytorska przy stałym postępie poligrafii doprowadziła zainteresowanie „Miniaturami” do 20 tys. i praktycznie usunęła je z rynku.

W literaturze pięknej najbliższą historii jest seria „Opowieści Morskie”. Jej książki należą do tzw. literatury faktu. Są to opowieści i opowiadania ze wspomnień i przeżyć autorów często jednej książki, lecz niewątpliwie utalentowanych w narracji. Walezy tych książek polegają nie tyle na dojrzałej — nie mówiąc o wysublimowanej — formie artystycznej, lecz na autentyzmie obserwacji i relacji, jako że są to książki pisane przez samych marynarzy. Najwybitniejszą z nich to *Znaczy kapitan* Karola Olgierda Borchardta. Dotychczas ukazały się: Czesława Adamowicza, Jana Mrozowickiego, Józefa Miłobędzkiego, Urbana Krzyżanowskiego, Eugeniusza Wasilewskiego, Wojciecha A. Zaczka, Walentyna Z. Milenuszki,

Mariana Bielskiego, Edwarda Gubały i Eryka Kulma. W przygotowaniu: Antoniego Kołodzieja i Andrzeja E. Daszkowskiego. Wydawnictwo Morskie realizuje nurt książek przypominających zabytki polskiego piśmiennictwa morskiego. Jest on niezmiernie ważny ze względu na wskazywanie tradycji. Dotychczas ukazały się: *Morska nawigacja do Lubeka* Marcina Borzymowskiego, *Pamiętka Janowi na Tęczyńce* Jana Kochanowskiego, *Droga do Szwecyjy* Andrzeja Zblytowskiego, *Podróż morska* Tobiasza Grotkowskiego oraz rewelacyjny tom publicystyki staropolskiej na tematy morskie pt. *Kto ma państwo morskie...* W konsultacji z doc. drem Edmundem Kotarskim ustalono wstępnie kilkanaście pozycji, które zostaną edytorsko zrealizowane w omawianej serii. Składają się na nie podstawowe utwory polskiego piśmiennictwa morskiego obrazujące nasz dorobek do końca XIX w. Książki te ukazują się w opracowaniu historyków literatury, ze wstępami naukowymi i odpowiednimi komentarzami. Nakłady są małe.

Natomiast w r. 1972 Wydawnictwo zapoczątkowało *Utworami wybranymi* Stanisława Marii Salińskiego, a następnie Bohdana Rychlińskiego publikowanie utworów zebranych czy wyborów najwybitniejszych polskich marynistów. Inicjatywa nie spotkała się z aprobatą czytelników i podstawowy nakład 10-tysięczny trzeba było przecenić, a kiedy i ta próba się nie powiodła, przeznaczyć na rozdawnictwo.

Odrotnie zareagowali czytelnicy na propozycję paruarkuszowych miniatur literackich najwybitniejszych pisarzy. Skromny tom w płótnie z naklejoną na okładce podobizną autora ukazuje się w nakładzie większym od zamierzeń wydawcy. Stworzyło to, co prawda przezyciężoną później niechęć drukarzy do podejmowania się ręcznej pracy. Po opublikowanych tomikach Conrada ukazały się *Sonet*y Mariusza Zaruskiego, *Legenda o masztowej sośnie* Janusza Stępowskiego, *Nad Bałtykiem* Tadeusza Micińskiego, *Nad morzem* Stanisława Przybyszewskiego oraz kilkunastu innych czołowych pisarzy.

Omawiając polską książkę morską warto wymienić nurt opracowań o niej. Wydano Jana Tuczyńskiego rozprawy z marynistyki *Młodej Polski Od Gopla do Bałtyku*, Ryszarda Karwackiego *Temat morski*, czyli o prozie fabularnej dwudziestolecia międzywojennego, a przede wszystkim studia o Conradzie autorów polskich, jak i tłumaczone: Stefana Zabierowskiego, Józefa Miłobędzkiego, Jerry Allen, Normana Sherry, czy prace pod redakcją Andrzeja Zgorzelskiego. Szerzeg tematów podjętych wspólnie z Wydawnictwem jest obecnie w opracowaniu autorskim i po ich ukończeniu zostaną udostępnione polskiemu czytelnikowi. Chociażby wspomnieć należy studia staropolskie Edmunda Kotarskiego pt. *U progu polskiej marynistyki* oraz tom Marii Janion roboczo zatytułowany „Marryat — Melville — Conrad”. Tą triadą wchodzimy w zakres literatury pięknej światowej. W założeniu jest ona udostępniana poprzez dwie serie prozy: „Z fregatą” i „Światową prozę morską” oraz przygotowywaną serią antologii poezji. Książki ze znakiem stylizowanej fregaty wychodzące od 1970 r. to powieści o temacie morskim. Ukazały się m.in. takie nazwiska,

jak: Forester, Melville, Marryat, Loti. Rozwój tej serii zależy jedynie od możliwości papierowych, chociaż należy przyznać, że nie posiadamy wielu tłumaczy, którzy podejmują się pracy ze względu na trudności słownictwa morskiego. Natomiast w serii „Światowa proza morska” ukazały się tomy opowiadań: polskich, duńskich, szwedzkich i bułgarskich. Mają one na celu poprzez wstęp prezentować temat morski w literaturach różnych narodów ilustrowany najwybitniejszymi utworami od klasyki do współczesności. Tomy te to jednocześnie okazja pierwszego często poznania twórczości nie znanego autora, którego warto szerzej przyswoić polskiemu czytelnikowi. W najbliższych latach ukaza się antologie: niemiecka, norweska, serbo-howacka, rosyjska i radziecka. Analogicznie do opowiadań przygotowują się tomy poezji światowej. Pierwszy z nich — otwierając nową serię „Morze u poetów” — ukaze się w bieżącym roku. Zawiera wiersze oraz wypowiedzi współczesnych poetów polskich.

Prócz omówionych powyżej serii czy ciągów tematycznych szereg książek o tematach morskich ukazuje się poza nimi. Ujmują one rzeczywistość morską dokumentując czy naświetlając ją z różnych stron. I tak poprzez pamiętniki *Ostatniej reduty* dowiadujemy się o jednostkowych losach obrońców Helu z 1939 r. Całość zaś poszerza naszą wiedzę o bohaterkiej walce żołnierza polskiego. Temat ten poszerzony zostanie o dwa kolejne tomy wspomnień z obrony Gdyni i Oksywia. W głąb historii sięgają prace: *Port Gdynia 1922—1972* oraz *Historia budownictwa okrętowego na wybrzeżu gdańskim*. Zaś antologie *Brama na świat* — poprzez najlepsze pióra pokazuje przedwojenną Gdynię, a *Przystań czarnych diamentów* dokumentuje w reportażach budowę i otwarcie Portu Północnego. Cztery wydania *Życia morza* Kazimierza Demela zapoznały wielu czytelników z życiem biologicznym w morzu. Natomiast albumy *Dar Pomorza* i *Marynarka Wojenna*; dokumentując w ilustracjach pracę i dorobek, nie pomijają piękna z tym związanego.

Z większych, podjętych i realizowanych inicjatyw należy chociażby wymienić *Encyklopedię morską*, przygotowywaną wspólnie z wydawnictwami „Sudostrojenije” w Leningradzie, „Hinstorff-Verlag” w Rostocku, „Transpress” w Berlinie i im. Bakałowa w Warnie. Encyklopedia ta ukaze się u progu lat osiemdziesiątych jednocześnie w Związku Radzieckim, NRD, Bułgarii i Polsce. Natomiast samodzielnie przez gdańską oficynę została przygotowana *Encyklopedia ryb morskich* — tysiąc gatunków z akwenów całego świata, a pracuje się nad *Leksykonem ładunków okrętowych*.

Na przełomie lat siedemdziesiątych Wydawnictwo Morskie było współorganizatorem z Towarzystwami Kulturalno-Społecznymi Szczecina, Koszalina, Bydgoszczy i Gdańska konkursu na powieść morską i pomorską. Przyniósł on nowe tytuły o temacie morskim Franciszka Fenikowskiego, Ewy Szumańskiej, Jerzego Pachlowskiego, ale przede wszystkim Andrzeja Brauna *Próbę ognia i wody* oraz autentyczny debiut Lesława Furmagi *Rzeka bez brzegu*, potwierdzony już dwiema następnymi książkami.

H. PHILIP SPRATT: *Transatlantic Paddle Steamers*, ed. 2, Glaskow 1967, Brown, Son and Ferguson, 92 ss.

Gdyby ktokolwiek spośród mieszkańców naszych miast nadmorskich zobaczył dziś parowiec wchodzący do portu za pomocą kół łopatkowych, przystanąłby zdumiony i nie mógłby wytłumaczyć sobie, jak taki statek może płynąć na fali. Koła łopatkowe, umieszczone jako pędniki na obu burtach statku-bocznokołowca, widzimy dziś tylko na płytkich rzekach, gdzie koła bywają niekiedy niezastąpione, np. na rozlanych i dzikich rzekach tropikalnych. W Europie bocznokołowce zanikają wraz z przeprowadzeniem kanalizacji i regulacji wód śródlądowych, na których przeważają śrubowce lub statki z pędnikami cykloidalnymi. Trzeba jednak zachować uznanie i szacunek dla koła łopatkowego — jest ono pierwszym pędnikiem, który umożliwił zastosowanie napędu mechanicznego na okręcie i ma za sobą długie, ciekawe i chlubne dzieje.

Dzisiejsze koło łopatkowe różni się bardzo od pierwszych jego modeli, gdyż jego łopatki wchodziły do wody niemal prostopadle i zachowywały tę korzystną pozycję aż do wynurzenia. Sprawia to specjalny mechanizm mimośrodowy, którego nie znano w początkach kariery koła łopatkowego. Można sobie wyobrazić, jak mało wydajnie i hałaśliwie pracowały koła prekursorów dzisiejszych statków morskich, a zwłaszcza gdy fala była spora. Sta-

tek niezgrabnie zagarniał wodę jednym lub drugim kołem, narażonym na połamanie, co się często zdarzało. Trzeba było wozic zapasowe łopatki i często je wymieniać.

Nie ufano wówczas maszynie parowej ani owym pędnikom, które zawodziły właśnie wtedy, gdy pomoc ich była konieczna — w czasie sztormowania. Nadal polegano na niezawodnym aparacie napędowym — na masztach, rejach, linach i żaglach. Wszystkie parowce z pierwszego okresu — jeszcze do lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku — niosły maszty z żaglami, a najpierw były to po prostu żaglowce z wbudowaną siłownią parową i kołami łopatkowymi na burtach, osłoniętymi dużymi blaszanymi bębniami. Miały one wysoki, czarny i kopcący komin w kształcie rury, która niejako wdarła się pomiędzy białe żagle. Ten oto żaglowiec z maszyną parową, a potem parowiec z żaglami, zapoczątkował całą epopeję transatlantycką, która trwała ponad 160 lat, z czego przez pierwsze 57 utrzymywało się koło łopatkowe, chociaż już wcześniej zjawiała się śruba napędowa. Bocznokołowce na oceanie to elita statków, która poniekąd tworzyła nową historię świata. Przewinęło się ich prawie 70, a wśród nich były statki niezwykle, których dzieje czyta się jak porywające opowieści przygodowe. Warto więc poznać przynajmniej najważniejsze z nich.

Ten interesujący i mało znany rozdział w dziejach okrętownictwa nie doczekał się wielu publikacji — pisze się o bocznokołowcach na Atlantyku jakby nieco margineso-

wo, jako o początku rozwoju tej żeglugi, natomiast najwięcej książek i opisów poświęca się późniejszym, wspaniałym statkom, które je zaćmiewały wielkością, przepychem architektury i rekordami prędkości.

Autor omawianej tu książki, związany zawodowo z Science Museum w Londynie, opublikował ponad 10 prac z historii okrętów oraz żeglugi. Książka ta, wydana po raz drugi, daje bogaty w informacje zarys dziejów statków-kołowców. Autor ujął co prawda tylko 36 statków, w czym 28 drewnianych i 8 żelaznych oraz stalowych, ale są to najwybitniejsze, które wniosły nową technikę i postęp na tym czołowym szlaku świata. Każdy z nich jest należycie opisany, a całość uzupełnia cenna tablica, zawierająca nie tylko dane techniczne, lecz i historyczne o armatorach, budowniczych, pierwszych podróżach, prędkościach, liczbie pasażerów i ważnych wydarzeniach.

Cały materiał jest podzielony według kryteriów technicznych na cztery rozdziały, które rozróżniają kolejno:

- statki pionierskie, jednostkowe i pojawiające się sporadycznie, które tylko okresowo używały napędu parowego jako pomocniczego przy normalnym ożaglowaniu,

- statki napędzane maszyną w ciągu całej podróży, lecz nie obsługujące jeszcze regularnej komunikacji liniowej przez ocean,

- statki regularnej komunikacji, jeszcze budowy drewnianej,

- statki regularne, budowane z żelaza, a następnie ze stali.

Początek daje oczywiście słynny amerykański „Savannah”, żaglowiec z wbudowaną siłownią parową i kołami, które można było składać, gdy płynął pod żaglami. Jego historyczna podróż w 1819 r. z portu Savannah do Liverpoolu otworzyła nowoczesną żeglugę przez Atlantyk.

Autor opisuje dalszych 6 statków w owej pionierskiej grupie, w tym „Caroline”, pierwszy parowiec w wojennej marynarce francuskiej, „Curacao” (1825), pierwszy w marynarce holenderskiej oraz kanadyjski „Royal William” (1831), który pierwszy przebył ocean z zachodu na wschód, posługując się tylko maszyną parową.

Dopiero w następnej grupie występuje słynny „Sirius” (1831), który pierwszy przebył Atlantyk ze wschodu na zachód, posługując się wyłącznie maszyną i wioząc pasażerów do Nowego Jorku. Nie był on budowany dla takich rejsów i zrobił tę podróż w czarterze, zastępując inny, nie wykonczony statek. Statek ten był entuzjastycznie przyjęty w Nowym Jorku, a jego kapitan był chwalony niemal tak, jak dziś astronauta po powrocie z Księżyca.

Żegluga transatlantycka nęciła dużymi zyskami coraz większą liczbę przedsiębiorczych ludzi, tworzyły się nowe spółki armatorskie, by wykorzystać wzrastający ruch emigracyjny z Europy. Takim pionierem był Samuel Cunard, który zdobył koncesję brytyjską na przewóz poczty i mógł budować już serie statków. Jego pierwszy drewniany statek „Britannia” (1840) i pierwszy żelazny „Persia” (1855) dały początek przeszło 135-letniej tradycji tego armatora oraz flocie, której ostatnim superliniowcem jest dziś „Queen Elisabeth 2”, kończąca całą epokę... Również ostatnim kołowcem na oceanie była Cunardowska „Scotia” (1861). Pływała do 1875 r., ostatniego roku okresu kołowca na Atlantyku.

Jednakże pierwszym transatlantykiem „od urodzenia”, czyli specjalnie projektowanym dla tej żeglugi, był „Great Western” (1837), pierwsze dzieło niezwykle uzdolnionego konstruktora Isambarda K. Brunela, który zbudował co prawda tylko 3 statki (oprócz licznych kolej, mostów, tuneli, portów itd.), ale

ich znaczenie dla techniki okrętowej było wręcz epokowe. Drugim kołowcem Brunela był słynny „Great Eastern” (1860), który miał już dodatkowo śrubę z osobną siłownią. Był to żelazny kolos, który wielkością wyprzedził swój czas o 40 lat; był on ówczesnym arcydziełem technicznym o konstrukcji i mechanizmach stosowanych do dziś, a przy tym spowodował kompletne fiasko finansowe. Dzieje tego statku to prawdziwy film sensacyjny — były one opisywane wielokrotnie w książkach.

Trzecim statkiem Brunela był już śrubowiec „Great Britain”, który jako pierwszy statek żelazny i pierwszy śrubowiec przebył Atlantyk w 1846 r. Zachował się do dziś jako bezcenny relikwitu historii techniki okrętowej i obecnie jest w odbudowie w swej dawnej postaci w Anglii.

Niewielka książka H.P. Spratta nie wyczerpuje oczywiście bogatego materiału historycznego, a opisy statków są raczej lakoniczne, ale obrazuje ona ten trudny okres rozwoju nowej techniki i jego heroiczne wysiłki nad stworzeniem użytecznego i godnego zaufania statku z napędem mechanicznym dla szczególnie burzliwej i niebezpiecznej trasy, jaką jest północny Atlantyk. Książka ta zachęca do dalszych poszukiwań materiałów o tych na pozór prymitywnych i nieporadnych bocznokołowcach, które jednak zdały trudny egzamin na groźnym oceanie już przed 130 laty. Jest ona także pewnym i nieodzownym źródłem dla badaczy tych dziejów.

Witold Urbanowicz

WOLFRAM MONDFELD: *Die Schebecke und andere Schiffstypen des Mittelmeerraumes*, Rostock 1974, VEB Hinstorff Verlag, 63 ss., ilustr.

Kolejna w długiej serii książka Hinstorff Verlag, zasłużonego w Niemieckiej Republice Demokratycznej wydawcy publikacji z zakresu szeroko pojętych dziejów stat-

ku, dotyczy typów statków występujących w akwenie Morza Śródziemnego od średniowiecza po XIX stulecie. Oczywiście — uwzględniając szczupłe rozmiary książki — jest to zaledwie przegląd typów statków tego regionu, bez ambicji wszechstronnego wyczerpania obszernego tematu. Cenną zaletą tego opracowania jest między innymi okoliczność, że autor stara się zwrócić uwagę na różnice w konstrukcji między typami statków śródziemnomorskich a typami statków innych regionów europejskich.

Tekst pracy uzupełniony został licznymi rysunkami i szkicami (także detali) oraz reprodukcjami fotograficznymi, wzbogacającymi w sposób istotny rozważania autora. Wykaz literatury przedmiotu zamyka całość.

Omawiana publikacja jest wartościowym ujęciem szkicowym tematu sformułowanego w tytule książki i należy do cennej niemieckiej serii wydawnictw z zakresu historii statku.

Zbigniew Binerowski

DOLF KUBESCH: *Flagge Rot — Weiss — Rot. Der Marine-ssal im Wiener Heeresgeschichtlichen Museum*. „Marine Rundschau”. München 1976, Nr 2, 103 ss.

Końcowy okres pierwszej wojny światowej stanowił o upadku floty monarchii austro-węgierskiej. Upadek, a zarazem jej likwidację przyspieszyły wydarzenia z października i listopada 1918 r.

Tymczasem już w r. 1920 nieliczna grupa marynarzy postanowiła rozwinąć działalność w kierunku założenia muzeum morskiego w Wiedniu, a na początek sali pamięci cesarskiej marynarki. Poczynione starania, a szczególnie dyspozycje strukturalne, nie dały żadnego rezultatu. Po 1933 r. zaniechano wszelkich wysiłków. Przyczyniło to się do rozproszenia zbiorów, a często i bezcennych eksponatów.

Po długotrwałej przerwie, w 1955 r. ponownie odżyła koncepcja utworzenia muzeum. Tak więc w dwa lata później (1957 r.) można było w jednej z sal muzeum historii wojska w Wiedniu udostępnić zwiedzającym nową i jedyną w swoim rodzaju marynistyczną ekspozycję. W sali tej zgromadzono modele statków, nawiązano do portowych tradycji Austrii, do budownictwa okrętowego oraz przypomniano dawnych bohaterów — ludzi morza. Ekspozycje sprowadzono lub zakupiono w Trieście, a część pochodziła z muzeum techniki. Wystawa przez kilka lat cieszyła się dużą frekwencją. Pod adresem organizatorów zaczęły napływać dary oraz depozyty. Sala, w której zorganizowano wystawę, okazała się za małą. Decyzją dyrekcji muzeum zawieszono zwiedzanie, by po inwentaryzacji zbiorów oraz naukowym opracowaniu scenariusza przygotować nową ekspozycję. Przerwa w zwiedzaniu trwała 2 lata (1960—1961).

W tej nowej ekspozycji na szczególną uwagę zasługują modele żaglowców, oraz modele łodzi wiosłowo-żaglowych nazywanych „czajkami”. Łodzie takie są wyposażone w lekkie działa. Pływały na nich kolonialne bataliony kontrolujące wybrzeże Tschai. Stąd podobno ich nazwa. Flotylla „czajek” odegrała również dużą rolę na Dunaju, a także na Morzu Czarnym w walce z piratami i kontrabandą. Na uwagę zasługuje także ekspozycyjny model historycznej fregaty „Novara” z lat 1843—1850.

Niejako wydzieloną część ekspozycji stanowi dział morskich marynarstwa, grafiki i rysunku. Uzupełnieniem całości jest dział wyposażenia okrętowego i wyposażenia marynarzy oraz oficerów. Wyeksponowano także flagi, mundury i dokumenty okrętowe.

Przewodnik po muzeum informuje, że jedyną pamiątką w mieście po dawnych morskich tradycjach oprócz awizowanej ekspozycji jest tablica pamiątkowa przechowywana w kościele S. Michała niedaleko zamku.

Walenty Aleksandrowicz

BRONISŁAW MIAZGOWSKI:
The Bitter Sea. Selected Poems — Gorzkie morze. Poezje wybrane. Translated by JOHN CROMPTON and KRYSZYNA SIERZ. Illustrated by STANISŁAW ROLICZ. Mursia International. Milan 1977, 83 ss.

Bronisław Miazgowski jest autorem wielu książek, artykułów, esejów opublikowanych w Polsce i za granicą. Od 1930 r. związał swoje życie z morzem, najpierw jako żeglarz, potem — redaktor pism morskich, wreszcie — w latach 1946—1949 — jako naczelnik Wydziału Nauk i Szkolnictwa Morskiego w Ministerstwie Żeglugi. Należąc do Związku Literatów Polskich, jest jednocześnie — jako jedyny Polak — członkiem Académie des Poètes de la Mer w Rouen. W r. 1957 powołał do życia Klub Marynistów i był jego pierwszym prezesem. Zainicjował także przyznawanie literackiej nagrody marynistycznej imienia Mariusza Żaruskiego. W 1968 założył, a w 1973 r. na inauguracyjnym spotkaniu w Bordeaux został wybrany przewodniczącym Międzynarodowego Instytutu Kultury Morskiej (ICMAR). Instytut ten skupia szerokie grono naukowców, ludzi sztuki, polityki i gospodarki zajmujących się problematyką morską.

Miazgowski jest nie tylko prozaikiem, uprawia nie tylko publicystykę i esejystykę, lecz także poezję. Za twórczość marynistyczną w r. 1959 otrzymał nagrodę literacką Ogólnopolskiego Komitetu Dni Morza, a w rok później nagrodę imienia Mariusza Żaruskiego. Pierwsze wiersze opublikował w prasie prawie pięćdziesiąt lat temu. Jest autorem dwóch zbiorów poetyckich: *Domu nad Zodiakiem*, wydanego w 1967 r., i *Gemmów greckich*, opublikowanych przed trzema laty. W r. 1970 ukazał się w Londynie *Rapsod hetmański*, napisany w 350-lecie śmierci Stanisława Żółkiewskiego w bitwie pod Cecorą.

W bieżącym roku pojawił się kolejny tomik: *Gorzkie morze*. Wiersze, które złożyły na tę pozycję, pochodzą z wymienionych poprzednio zbiorów poetyckich, z tym, że ukazały się tutaj w dwóch wersjach

językowych: polskiej i angielskiej. Starannego przekładu dokonali John Crompton i Krystyna Sierz, którzy — jak piszą we wstępie — zachowując budowę wersyfikacyjną oryginału, starali się oddać również ładunek emocjonalny poezji Miazgowskiego. Stwierdźmy od razu: zamierzony cel osiągnęli.

Omawiany tomik jest monotematyczny, lecz nie monotony. Odnosi się to zarówno do poetyki, jak i sfery myślowej i uczuciowej. Można powiedzieć, że Miazgowski zgromadził teksty na zasadzie antynomii. Oprócz utworów nasyconych liryzmem występują wiersze utrzymane w spokojniejszej frazie zdaniowej, w epickiej tonacji. W opublikowanych utworach odbija się dynamika morza i dialektyka życia w środowisku morskim, równocześnie dochodzi w nich do głosu dyskretny, lecz czytelny autobiografizm. Tematem wierszy jest nie tylko morze; poeta pisze także o człowieku, o sobie.

Wiersz, którego tytuł — co znamienne — został powtórzony w tytule zbioru, stanowi klucz do zrozumienia całego tomiku, a kto wie, czy nie całej twórczości Miazgowskiego:

Może dlatego gorzkie jest morze
iż w nim popioły opadły wulkanów
Ogień co płonie we wnętrzu Ziemi
ogień co trawi duszę człowieka
gdy ujdzie na zewnątrz — wnet gaśnie
Gorzki jest smak bezsilnego buntu

Gorycz morza poprzez porównanie z ogniem, popiołem staje się równoznaczna z miłością. Lecz miłość ta niesie z sobą świadomość cierpienia, bunt przeciwko niej i pragnienie jej trwania. Uczuciowe związki poety z morzem uwydatnia liryk *Zaślubiny z morzem*. Nie są one znaczone pierścieniem czy zaczarowanym kamieniem, lecz sercem. Miłość do morza przyjmuje niekiedy znamię obsesji, stanowi czynnik wyobcowania, pozbawia żywotnych sił w warunkach egzystencji lądowej:

[...] krążę po morzach
serce moje pulsuje rytmem fali
na lądzie
jestem pusty czerep muszli

Wspomniane utwory utrzymane są w formie bezpośredniego wyznania,

w którym mowa o fascynacji morzem, o miłości pełnej ukojeń, buntu i udręki. Są jednak i takie wiersze, w których poeta zastępuje ten typ przekazu zgoła epicką narracją. W *Marynarzach* posługując się tą formą prezentuje syntezę życia człowieka morza. Potrafi też godzić obie formy. *Wybrzeże zdobywców* jest tego dowodem. Przekazywaną z dystansu informację połączył z autobiograficzną refleksją, z własną oceną „odwiecznego eposu przemijania”.

W całym tomiku dominuje zasada antynomii. Morzu przeciwstawiony został ląd, burzy — cisza morską, ruchowi — spokojność, a trwaniu — przemijanie. W obszarze myślowym wyznaczonym przez żywioł morza z reguły przywoływany bywa kontekst spraw lądu. Ląd dopełnia morza, gdyż w świadomości ludzkiej nie ma morza bez lądu. Nawet prawdziwy człowiek morza jest z nim związany. Tu są źródła dostrzeżonego przez Miazgowskiego paradoksu. Morze jest domem żeglarza, ale jego psychika jest zdeterminowana przez ląd. Człowiek żyjąc na lądzie wrywa się ku morzu, a będąc na morzu szuka lądu. W tym paradoksie odśłania Miazgowski istotę miłości morza. Tylko paradoks pozwala ją określić — jak każdą miłość, pozwala zrozumieć gorycz morza, a nawet ją pokochać.

Obecny w poezji autora *Domu pod Zodiakiem* świat morskich wyobrażeń obdarzony jest ruchem, groźną niespokojnością. Znamienne dla niej jest również poszukiwanie ciszy, pragnienie i oczekiwanie ciszy. Zarówno ruch, jak i spokój są w utworach Miazgowskiego znakami przemijania. W *Przemijaniu*, dedykowanym Stanisławowi Marii Salińskiemu, czytamy:

Pomyśl
mędrcy Wschodu
odmierzają życie ilością oddechów
Nam fale
oddech morza
odmierzały czas
Powiedz morzu
by oddychało wolniej
Tak piękny jest zachód
na spokojnej toni

Z druzgocącej siły przemijania zwycięsko wychodzi ludzka przyjaźń, jej trwanie jest źródłem konsolacji.

Poeta nie stroni od refleksji historyzoficznej. Prawu przemijania podlegają nie tylko jednostki, lecz także systemy kulturowe, hierarchie wartości. Sic transit gloria mundi — przypomina poeta. Trwa tylko zmienny żywioł morza, trwają symbole ludzkich dążeń (*Noc nad Bosforem*).

Zróznicowana poetycka konwencja, bogata warstwa myślowa z jej antynomiami i paradoksami stanowią o walorach omawianego tomiku. Słowa poetyckiego dopełniają drzeworyty Stanisława Rolicza. Tematycznie związane z morzem, tworzą wraz z tekstem literackim harmonijną całość, uczestniczą w syntezie słowa i obrazu.

Ludmiła Kotarska

EUGENIUSZ ANDRZEJ DĄSZKOWSKI: *Afrykańskie spotkania. Opowiadania*. Wydawnictwo Poznańskie. Poznań 1975, 225 ss. + 2 nlb.

Jedenaście opowiadań o tematyce morskiej prezentuje czytelnikowi polskiemu momenty zderzeń kulturowych i cywilizacyjnych, gwałtownych i nieoczekiwanych na terenie Afryki zachodniej, która uwolniła się z kolonializmu, nie przestając równocześnie znajdować się w kręgu kapitalistycznych zależności ekonomicznych.

Bezpośrednie zetknięcie się białego człowieka, Polaka, z kulturą plemienną, kulturą wywodzącą się ze wspólnoty pierwotnej, której w chwili obecnej jak najbardziej odpowiada socjalistyczny ustrój społeczny, nie jest zaskoczeniem, tylko stwierdzeniem, jak inna jest umysłowość czarnoskórego afrykańskiego

go człowieka i jak inaczej reaguje na te same zjawiska.

Daszkowski w swych opowiadaniach daje pierwszeństwo czarnemu bohaterowi, lecz nie ocenia go. Prezentuje różne postawy w stosunku do białego przybysza z dalekiej Europy, który nigdy nie brał udziału we wrogim podboju Afryki. Autor przedstawia czytelnikowi polskiemu nie tylko zewnętrzny portret bohatera, daje obok lub równocześnie portret wewnętrzny — skomplikowaną psychikę afrykańską, różną od naszej.

Spostrzeżenia i przemyślenia autora koncentrują się wokół ciężkiej i odpowiedzialnej pracy w portach, spraw socjalnych i bytowych czarnych marynarzy i robotników portowych, ich ubezpieczeń społecznych na wypadek ciężkiej choroby lub wypadku. Znajdujemy wiele ciekawych opisów afrykańskich zwyczajów plemiennych, np. dotyczących poszanowania przywódców, ich autorytetu, mimo iż niekiedy materialnie stoją oni niżej od poddanego parającego się pracą związaną z morzem. Czytamy spostrzeżenia na temat potrzeby artystycznego wypowiedzenia się afrykańskiego twórcy ludowego w formie, jaka jest mu bliska, a daleka przybyszom z Europy czy Ameryki.

Opowiadania obfitują w skondensowane opisy i przekazy nastrojów, aury oraz napięcie psychicznych czarnych i białych bohaterów akcji, ich wzajemnego stosunku do siebie i wzajemnego wartościowania się.

Kończąc, przytoczę fragment dotyczący oceny twórczości afrykańskiego artysty: „ty mi okazałeś uznanie, w zamian masz kawałek mojego afrykańskiego serca, zamkniętego w tym obrazie.

Styl i język opisu Daszkowskiego jest inny niż styl i język prezentowanych dialogów. To zróznicowanie napełnia opowiadania dynamiką i nie nuży czytelnika. W nowej książce Daszkowskiego odkryłam nerw bystrego obserwatora-etnografa.

Henryka Romańska

Dnia 4 kwietnia 1977 r. do Szczecina przybyli członkowie sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi, posłowie dr Jerzy Piskorz-Nałęcki, prof. dr Józef Więckowski i Jan Mendalka oraz członkowie sejmowej Komisji Nauki i Postępu Technicznego, posłowie Tadeusz Gąsiorek, prof. dr Jan Janowski i dr Władysław Jonkisz. Towarzyszyli im sekretarz sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Kazimierz Krzaczkowski, a z ramienia Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej dyrektor departamentu kadr i szkolenia Jan Brzózka. Posłowie odwiedzili Politechnikę Szczecińską, Wyższą Szkołę Morską oraz Instytut Morski. Odbili także spotkania w Akademii Rolniczej, Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego oraz w Polskiej Żegludze Morskiej w celu rozpatrzenia problematyki wysoko kwalifikowanych kadr dla gospodarki morskiej i rozwoju badań naukowych dla potrzeb kraju.

*

W Instytucie Morskim w Gdańsku dnia 27 kwietnia 1977 r. odbyło się spotkanie posłów na Sejm PRL, członków trzech komisji: Gospodarki Morskiej i Żeglugi, Nauki i Postępu Technicznego oraz Oświaty i Wychowania, zainteresowanych problematyką naukowo-badawczą instytutu. Dotychczasowy dorobek Instytutu Morskiego przedstawił posłom dyrektor prof. dr inż. Tadeusz Jednorzą. O badaniach oceanograficznych mówił doc. mgr inż. T. Kowalski, a o zastosowaniu wyników badań na potrzeby gospodarki morskiej prof. dr Witold Andruszkiewicz. Posiedzeniu przewodniczył poseł na Sejm dr Jerzy Piskorz-Nałęcki.

*

Sejmowa Komisja Przemysłu Ciężkiego, Maszynowego i Hutnictwa dnia 14 maja 1977 r. rozpatrzyła problemy rozwoju przemysłu okrętowego oraz realizacji zadań produkcyjnych, inwestycyjnych i in. W dyskusji posłowie podkreślali, że dzięki przyjęciu prawidłowego kierunku rozwoju całego przemysłu okrę-

towego polskie stocznie utrzymują wysoką pozycję wielkiego eksportera.

*

Dnia 25 maja 1977 r. w Sali Kolumnowej Sejmu na wspólnym posiedzeniu zebrali się posłowie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi, Nauki i Postępu Technicznego oraz Oświaty i Wychowania, by wspólnie z zaproszonymi przedstawicielami PAN, resortów, towarzystw naukowych i środowisk twórczych przedyskutować aktualne problemy morza. Szczególną uwagę zwrócono na kształcenie kadr oraz rozwój badań naukowych. Większość dyskutantów w swych wystąpieniach wyrażała zaniepokojenie sytuacją dotyczącą znajomości spraw morza, a także morskich tradycji oraz mówiła krytycznie o sposobach popularyzacji tych problemów. Zwracano także uwagę na brak konkretnego programu w tym zakresie. Posłowie podkreślali, że o treści morskie powinny być wzbogacone nie tylko programy nauczania, ale także programy działania organizacji młodzieżowych i innych organizacji kulturalno-oświatowych. Ilustracją do poselskiej dyskusji była wystawa obrazująca osiągnięcia Polski i świata w badaniach i eksploatacji morza.

*

Sejmowe komisje: Gospodarki Morskiej i Żeglugi oraz Handlu Zagranicznego 20 czerwca 1977 r. rozpatrzyły sprawozdania z wykonania planu i budżetu za 1976 r. w części dotyczącej obu tych działów gospodarki.

*

Dnia 5 kwietnia 1977 r. w siedzibie Instytutu Budownictwa Wodnego PAN w Gdańsku-Oliwie odbyło się posiedzenie Rady Koordynacyjnej Jednostek PAN Regionu Gdańskiego. Posiedzeniu przewodniczył członek rzeczywisty PAN prof. dr inż. dr h.c. Stanisław Hüchel. W czasie posiedzenia przedyskutowano problemy integracji aparatury naukowo-badawczej z

myślą o jej pełnym wykorzystaniu do badań na rzecz gospodarki morskiej. Omówiono również przygotowania dla uczczenia 25 lat PAN.

*

Dnia 2 maja 1977 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli Prezydium PTN z Przewodniczącym Rady Koordynacyjnej Jednostek PAN Regionu Gdańskiego prof. drem inż. drem h.c. S. Hücklem. PTN reprezentowali: prezes honorowy PTN i przewodniczący Zespołu Badań Nautologicznych PAN prof. dr dr h.c. Bolesław Kasprowicz, przewodniczący PTN prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski i mgr Witold Bublewski. W czasie spotkania zostały wstępnie omówione zasady współpracy PTN z PAN oraz uzgodniono, że pod koniec roku nastąpi podpisanie określonej umowy. Prof. dr inż. dr h.c. S. Hückel przyjął z zadowoleniem zaproszenie przewodniczącego PTN do udziału w Walnym Zebraniu PTN.

*

Dnia 14 maja 1977 r. zakończyła swe obrady w Gdańsku sesja naukowa Komitetu Badań i Prognoz PAN „Polska 2000” oraz Gdańskiego Towarzystwa Naukowego, w czasie której naukowcy z różnych dziedzin związanych z morzem i wybrzeżem przedstawili różne aspekty rozwoju makroregionu północnego.

*

Kolejne zebranie plenarne Zarządu PTN odbyło się w Gdyni dnia 16 maja 1977 r. w siedzibie własnej towarzystwa, z następującym porządkiem obrad: Wprowadzenie i informacja w sprawie umowy o współpracy z Radą Koordynacyjną Jednostek PAN Regionu Gdańskiego, Walne Zebranie PTN, sprawy bieżące, informacja o wykonaniu uchwał VIII Walnego Zebrania PTN i wolne wnioski. Zebranie zagałę przewodniczący PTN prof. dr hab. M. Krzyżanowski, informując Zarząd o spotkaniu z prof. drem inż. drem h.c. S. Hücklem. W czasie tego spotkania, jak stwierdził przewodniczący, zostały wstępnie omówione zasady współpracy PTN z PAN. W wyniku dalszych obrad Zarząd PTN jednogłośnie postanowił zwołać dnia 5 czerwca Walne Zebranie PTN. Po wysłuchaniu informacji przewodniczących komisji problemowych PTN skarbnik towarzystwa mgr W. Bublewski zapoznał zebranych z bilansem zamknięcia 1976 r. Następnie mgr W. Bublewski przedstawił zarządowi informację o realizacji uchwał VIII Walnego Zebrania, odbytego dnia 25 kwietnia 1976 r. W dyskusji wypowiedzieli się poszczególni członkowie zarządu: prof. dr hab. M. Krzyżanowski na temat działalności naukowej PTN, prof. W. Urbanowicz nawiązał do potrzeby podjęcia decyzji w sprawie zwołania w 1978 r. II Krajowej Konferencji PTN o programie zawężonym do ram makroregionu nadmorskiego, prof. dr dr h.c. B. Kasprowicz poruszył problem konieczności zorganizowania czytelnicy, dr W. Aleksandrowicz przedstawił propozycję uzupełnienia tytułów rozdziałów

„Nautologii”, proponując w imieniu Kolegium Redakcyjnego rozszerzenie działu „Materiały” o „Informacje”, a działu „Recenzje” o „Noty”. Poinformował następnie o zbliżających się rocznicach: bitwy pod Oliwą oraz 60 rocznicy szkolnictwa morskiego w Polsce. W związku z tą ostatnią postanowiono wspólnie z Zespołem Badań Nautologicznych w IV kwartale 1977 r. zorganizować konferencję naukową poświęconą kształceniu kadr dla gospodarki morskiej.

*

Dnia 24 maja 1977 r. w siedzibie Instytutu Morskiego w Gdańsku odbyło się posiedzenie Kolegium Redakcyjnego „Nautologii” poświęcone omówieniu przedsięwzięć I półrocza 1977 r. oraz analizie proponowanego programu numerów 4/1977 i 1/1978. Kolegium przewodniczył doc. dr hab. Z. Machaliński.

*

Dnia 27 maja 1977 r. w siedzibie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego odbyło się XXIV zebranie naukowe Zespołu Badań Nautologicznych PAN, zorganizowane wspólnie z Komisją Historii Portów PTN, w czasie którego prof. dr dr h.c. Bolesław Kasprowicz wygłosił referat pt. *Walka o komercjalizację Portu Gdynia w okresie międzywojennym*. Zebranie zorganizowano jako wkład ZBN PAN i PTN do obchodów 50-lecia Gdyni. W zebraniu uczestniczyli również licznie członkowie Komisji Historii Okrętownictwa PTN na czele z przewodniczącym prof. W. Urbanowiczem. W dyskusji zabierali głos: mgr W. Bublewski, dr W. Aleksandrowicz, prof. W. Urbanowicz, dyrektor H. Wilczewski i dyrektor J. Wielochowski.

*

Dnia 1 czerwca w sali Wydziału Transportu Uniwersytetu Gdańskiego w Sopocie odbyło się zebranie Prezydium PTN, w czasie którego podsumowano poczynione przygotowania do IX Walnego Zebrania PTN. Zebraniu przewodniczył prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski.

*

Dnia 5 czerwca 1977 r. odbyło się w Gdyni IX Walne Zgromadzenie Członków Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Jego obrady w sali Jacht-klubu Marynarki Wojennej otworzył przewodniczący PTN prof. dr hab. M. Krzyżanowski, któremu następnie powierzono przewodnictwo obrad. Po zagajeniu przewodniczący PTN omówił dorobek towarzystwa, stwierdzając między innymi, że „PTN jest organizacją społeczną mającą za zadanie popieranie rozwoju nauki, krzewienie myśli naukowej oraz jej upowszechnianie i popularyzację. Przez swą działalność pomnaża ono dorobek nauki i kultury kraju [...]. Na przestrzeni ostatnich lat obserwując działalność PTN można stwierdzić zachodzące w tym kierunku zmiany. Ogólnie można zauważyć uzależnienie PTN od aktualnej

roli i organizacji nauki [...]. Niemożność prowadzenia własnych, planowych badań we własnych pracowniach nie pozbawia PTN możliwości oddziaływania na takie badania. W tym celu powołano komisje PTN, i to zgodnie z porządkiem, jaki przyjął się w nauce, a mianowicie historii żeglug, portów, przemysłu budowy i remontów statków — okrętownictwa, środowisk nautycznych i kultury morskiej [...]. Niejako wyższą formą prowadzonych badań jest uzupełniająca PTN działalność Zespołu Badań Nautologicznych PAN, którym kieruje prof. dr h.c. Bolesław Kasprowicz, a sekretarzem naukowym jest dr W. Aleksandrowicz [...]. Jedną z istotnych form działalności PTN jest działalność biblioteczna i wydawnicza [...]. Remedium tej działalności leży w ogłaszaniu drukiem prac wyłącznie wysokowartościowych. Wydawnictwo „Nautologia” jako organ towarzystwa od 1976 roku stało się wyspecjalizowanym wydawnictwem PAN. Przejęcie organu PTN przez „Ossolineum” wynikało z braku odpowiedniego Komitetu PAN, co spowodowało w minionym okresie, że funkcje te przejął ZBN PAN i Polskie Towarzystwo Nautologiczne [...]. Dalej przewodniczący PTN stwierdził, że „obok zagadnień organizacyjnych dużą rolę w PTN odgrywa kształcenie i upowszechnianie nauki, które pozostają w ścisłym związku z charakterem zewnętrznej działalności towarzystwa [...]. Niejako przeciwnym biegunem kształcenia są wykłady i referaty oraz popularno-naukowe sesje, zebrania organizowane z myślą, by PTN było pomocnym w upowszechnianiu na rzecz społeczeństwa problematyki morskiej [...]. PTN, realizując swe zadania na mapie nie tylko makroregionu nadmorskiego, zajmuje obok innych towarzystw naukowych poczesne miejsce. Oczywiście zadania te może wypełniać tylko w harmonijnej współpracy z innymi organizacjami nauki i gospodarki morskiej [...].

Następnie udzielono głosu członkowi rzeczywistemu PAN prof. drowi inż. dr h.c. S. Hücklowi, który wygłosił programowy referat pt. *Oceany nadzieją ludzkości*. To niezmiernie interesujące wystąpienie profesora zostało wysłuchane z dużą uwagą i zainteresowaniem (referat zostanie opublikowany w numerze 1/1978 „Nautologii”).

Sprawozdania z działalności poszczególnych komisji problemowych PTN przedstawili kolejno: prof. dr Kazimierz Kubik, przewodniczący Komisji Historii Środowisk Nautycznych, który dokonał podsumowania dorobku od ostatniego Walnego Zebrania oraz nakreślił plan działalności naukowo-badawczej i popularyzatorskiej na lata 1977—1978; prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski, przewodniczący Komisji Historii Żeglug, który przypomniał, że żegluga — transport morski są główną dziedziną w badaniach nautologicznych, ściśle powiązaną z portem, okrętownictwem i środowiskiem nautycznym; prof. Witold Urbanowicz, przewodniczący Komisji Historii Okrętownictwa PTN, przedstawił osiągnięcia komisji w minionym okresie oraz program działalności w relacji do planu PTN; prof. dr hab. Jan Tuczyński, przewodniczący Komisji Marynistyki i Kultury Morskiej, nawiązując do przedstawionego dorobku PTN, dokonał podsumowania konkretnych osiągnięć naukowych, wydawniczych i

popularyzatorskich komisji oraz przedstawił rzeczowo opracowany program na lata 1977—1980 (między innymi prof. J. Tuczyński nawiązał do sprawy opracowania monografii PTN); jako ostatni zabrał głos redaktor naczelny „Nautologii” doc. dr hab. Z. Machaliński, który podsumował dorobek wydawniczy i edytorski PTN, i to w relacji do dorobku lat 1970—1977. Nawiązał między innymi do programu PTN, planu redakcji i ustaleń Kolegium.

Informację o wykonaniu uchwał VIII Walnego Zebrania PTN oraz na temat budżetu za 1976 r. przedstawił skarbnik i wiceprezes do spraw organizacyjnych mgr Witold Bublewski.

W dyskusji wskazywano na bogaty dorobek towarzystwa oraz na potrzebę integrowania działalności ZBN i PTN z innymi organizacjami nauki, a także urzędami, zjednoczeniami i instytucjami gospodarki morskiej. Szczególnie ciepłym akcentem przyjęto wręczenie przez przewodniczącego Walnego Zebrania prof. drowi drowi h.c. Bolesławowi Kasprowiczowi dyplomu honorowego prezesa Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

*

Dnia 29 czerwca 1977 r. odbyło się zebranie Prezydium Zarządu PTN w Sopocie w gmachu Uniwersytetu Gdańskiego. Zebranie było poświęcone realizacji postanowień IX Walnego Zebrania PTN oraz sprawom organizacyjnym i naukowo-badawczym. Zebraniu przewodniczył prof. dr hab. M. Krzyżanowski.

*

Dnia 17 czerwca 1977 r. w związku ze zbliżającymi się uroczystościami Dni Morza I sekretarz KC PZPR Edward Gierek przyjął grupę pracowników gospodarki morskiej. W spotkaniu uczestniczyli członkowie Biura Politycznego KC PZPR. W czasie spotkania podkreślano znaczenie gospodarki morskiej dla rozwijającej swój potencjał gospodarczy PRL.

*

W Domu Marynarza w Gdyni w przededniu uroczystości związanych z Dniami Morza odbyło się 17 czerwca 1977 r. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców. Tematem posiedzenia były aktualne problemy kulturalne i socjalne ludzi morza.

*

W Kołobrzegu dnia 18 czerwca 1977 r. rozpoczęły się Dni Morza, tradycyjne święto wielotysięcznej rzeszy stoczników, portowców, marynarzy, rybaków, pracowników przetwórstwa rybnego, nauki, oświaty i kultury morskiej. Gospodarzem centralnych obchodów był Kołobrzeg, ważny ośrodek gospodarki morskiej, port przeładunkowy, rybacki i turystyczny. Ważnym dla nautologii momentem obchodów Dni Morza 1977 było otwarcie w Kołobrzegu pierwszego na środku-

wym wybrzeżu Ośrodka Kultury Morskiej. W nowym ośrodku zorganizowano wystawę obrazującą dorobek polskiej gospodarki morskiej oraz perspektywy wykorzystania morza na potrzeby naszego kraju.

*

W Domu Technika w Gdańsku dnia 20 czerwca 1977 r. wręczono doroczne nagrody NOT za wybitne osiągnięcia techniczne 1976 r. członkom zespołów twórczych, inżynierom i technikom województwa gdańskiego. Między innymi nagrodę I stopnia otrzymał zespół za zaprojektowanie i budowę statku typu kontenerowiec.

*

I sekretarz KC PZPR Edward Gierek spotkał się 22 czerwca 1977 r. z grupą uczestników wyprawy i budowniczych stacji naukowej PAN im. H. Arctowskiego na Antarktydzie.

*

Dnia 28 czerwca 1977 r. odbyła się w Gdańsku uroczysta Konferencja Samorządu Robotniczego Gdańskiej Stoczni Remontowej, zorganizowana z okazji jubileuszu 25-lecia tego największego zakładu przemysłu remontów statków. Uczestniczyli w niej gospodarze ziemi gdańskiej z I sekretarzem KW PZPR Tadeuszem Fiszbachem i wojewodą Henrykiem Śliwowskim.

*

W pierwszych dniach kwietnia 1977 r. obradowała w Gdańsku II Ogólnopolska Sesja Naukowa poświęcona sprawom ochrony środowiska człowieka. W obradach uczestniczyli przedstawiciele 13 kół naukowych z kraju. Wygłoszono 20 referatów, traktujących również o ochronie Bałtyku.

*

Dnia 4 kwietnia 1977 r. w Gdyni otwarto wystawę malarstwa M. Kasprowicza. Ekspozycja zorganizowana została na zakończenie obchodów 50-lecia Gdyni, miasta, z którym związał M. Kasprowicz swoje twórcze życie.

*

Komisja Historii Narodów Słowiańskich i Europy Środkowej przy KNH PAN oraz Instytut Bałtycki w Gdańsku zorganizowali konferencję nt. „Stosunki słowiańsko-skandynawskie w XIX i XX wieku”. Konferencja odbyła się dnia 22 kwietnia 1977 r. w Ratuszu Staromiejskim w Gdańsku.

*

Dnia 23 kwietnia 1977 r. zakończyła wizytę na gdańskim Wybrzeżu delegacja rektorów wyższych

uczelni w Bremie. Naukowcy z RFN złożyli między innymi wieniec pod pomnikiem na Westerplatte. Spotkali się oni także z przedstawicielami nauki i kultury Gdańska.

*

Ciekawą inicjatywą jest organizowanie dorocznych sesji naukowych na tematy pozostające w ścisłym związku z pływającą szkołą wilczków morskich „Kapitan K. Maciejewicz”. Tematem sesji zorganizowanej 26 kwietnia 1977 r. na pokładzie tego statku były problemy żeglarstwa.

*

W elbląskim Zamechu w obecności licznie zebranych przedstawicieli tego miasta z sekretarzem KW PZPR B. Janikowską na czele dnia 30 kwietnia 1977 r. nastąpiło udostępnienie społeczeństwu muzeum zakładowego. Zgromadzone eksponaty i archiwalia ilustrują trud odbudowy i rozwoju ziemi elbląskiej. Część ekspozycji poświęcona została ludziom zasłużonym dla Zamechu.

*

Dnia 5 maja 1977 r. odbył się w Gdańsku Walny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Bibliotekarzy Polskich. Jego Obrady toczyły się pod przewodnictwem dyrektora Biblioteki PAN w Gdańsku doc. dra E. Koterskiego. Przewodniczącym nowego zarządu został wybrany doc. dr Z. Binerowski.

*

W ramach Dni Oświaty, Kultury i Prasy dnia 13 maja 1977 r. w Bibliotece Miejskiej w Gdyni odbyło się spotkanie autorskie ze znanym działaczem społeczno-kulturalnym, członkiem Kolegium „Nautologii”, dyrektorem Gdańskiego Oddziału Zakładu Narodowego im. Ossolińskich redaktorem Edgarem Milewskim.

*

Przegląd aktywności kulturalnej marynarzy i portowców to impreza zorganizowana dnia 14 maja 1977 r. w Morskim Domu Kultury w Gdańsku. Przybyli na nią wiceminister handlu zagranicznego i gospodarki morskiej T. Żyłkowski i przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców L. Grześkowiak oraz przedstawiciele zakładów pracy.

*

W połowie maja 1977 r. zorganizowano w Leningradzie wystawę pod hasłem „Wyprodukowane w Polsce”. Między innymi Centromor z Gdańska wystawił modele wszystkich typów statków eksportowanych do ZSRR.

Dnia 22 maja 1977 r. odbyła się uroczystość odsłonięcia pamiątkowej tablicy poświęconej Stanisławie Przybyszewskiej, pisarce związanej z Gdańskiem. Tablicę umieszczono na gmachu byłego Gimnazjum Polskiego Macierzy Szkolnej w Gdańsku, gdzie pisarka spędziła ostatnie lata swego pracowitego życia.

*

W Uniwersytecie Gdańskim dnia 24 maja odbyła się międzynarodowa konferencja poświęcona dydaktyce języka i literatury szwedzkiej. Organizatorem był Zakład Kultury i Języka Krajów Skandynawskich.

*

Dnia 25 maja 1977 r. w Szczecinie zorganizowano kolejną imprezę poświęconą twórczości amatorskiej ludzi morza.

*

Dnia 2 czerwca 1977 r. w siedzibie GTN odbyło się spotkanie naukowe, na którym dr hab. Jan Powierski wygłosił odczyt na temat układu w Kępie 1281 r.

*

Gdańskie Towarzystwo Naukowe dnia 7 czerwca 1977 r. odbyło swe Walne Zebranie. Zbiegło się ono z 55 rocznicą założenia GTN. W ramach GTN pracuje 19 komisji i 12 komitetów redakcyjnych. Najstarszym pismem wydawanym przez towarzystwo jest „Rocznik Gdański”, który ukazuje się 50 lat.

W czasie zebrania wręczono dyplomy laureatom nagród naukowych GTN za rok 1976; tytuł honorowego członka GTN nadano prof. drowi hab. Andrzejowi Bukowskiemu. Zebrani wysłuchali także odczytu doc. dra hab. Bogusława Rosy na temat dziejów Bałtyku. W wyniku wyborów funkcję prezesa powierzono ponownie prof. drowi hab. G. Kupryszewskiemu.

*

Pierwszych absolwentów ma już Liceum Morskie w Szczecinie. Dnia 10 czerwca 1977 r. 23 uczniom wręczono świadectwa ukończenia szkoły. Uroczystość odbyła się na pokładzie statku „Kapitan K. Maciejewicz”.

*

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina uroczystie pasowano 271 uczniów ZSBO na stoczników. Była to pierwsza tego rodzaju uroczystość w średnim szkolnictwie morskim i zawodowym na Wybrzeżu.

*

Dnia 11 czerwca 1977 r. w Klubie Morskim w Gdyni odbył się finał konkursu „Wiedzy o morzu” roze-

granego pomiędzy szkołami Gdyni i Warszawy. Zwyciężyła załoga młodzieży Gdyni.

*

W Szczecinie dnia 12 czerwca 1977 r. otwarto nowy ośrodek naukowo-badawczy gdyńskiego Instytutu Medycyny Morskiej i Tropikalnej.

*

Dnia 16 czerwca 1977 r. w sali posiedzeń Instytutu Morskiego w Gdańsku odbyło się zebranie naukowe na temat: „Czy można i celowe jest optymalizować łącznie rozwój żeglugi i portów”. Zebraniu przewodniczył prof. dr hab. Z. Sójka.

*

Konferencją naukową na temat gospodarki morskiej na środkowym Wybrzeżu zainaugurowano 23 czerwca w ramach obchodów Dni Morza w Słupsku działalność nowo utworzonego Oddziału Instytutu Morskiego. Naukowcy skupieni przy instytucji w Słupsku będą uczestniczyć w badaniach na rzecz makroregionu nadmorskiego, szczególnie tej części Wybrzeża.

*

W Sali Herbowej Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku dnia 23 czerwca 1977 r. odbyło się plenarne posiedzenie Rady Rozwoju Żeglarstwa, w czasie którego podsumowano dotychczasową działalność na rzecz rozwoju masowych sportów wodnych w Polsce. Po wysłuchaniu sprawozdania i wnikliwej dyskusji wybrano nowe władze rady. Przewodniczącym został ponownie wojewoda gdański Henryk Śliwowski.

*

Gdańskie Towarzystwo Naukowe w swej siedzibie 28 czerwca 1977 r. zorganizowało wieczór muzyczny pn. „Polska pieśń marynistyczna”.

*

Stałą ożywioną działalność w sekcjach: wydawniczej, imprezowej, młodzieżowej i Polonii gdańskiej rozwija Towarzystwo Przyjaciół Gdańska. Dnia 28 czerwca towarzystwo obradowało w Sali Mieszczańskiej Ratusza Staromiejskiego na swym Walnym Zebraniu. W wyniku wyborów pracami TPG będzie kierować 9-osobowe prezydium. Przewodniczącym został prof. dr hab. R. Wapiński.

*

W Ratuszu Głównego Miasta 29 czerwca 1977 r. nastąpiło otwarcie zorganizowanej przez Muzeum Historii Miasta Gdańska i Bibliotekę PAN wystawy pn. „Pięć wieków książki w Gdańsku”.

W. ALEKSANDROWICZ

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

PROFESOR BERNARD JANIK NIE ŻYJE



Zmarły 10 lipca 1977 r. prof. Bernard Janik zapisał się trwale w dziejach powojennej historiografii, i to nie tylko jako wybitny językoznawca, ale również historyk nauki, prawa morskiego, oświaty i wychowania.

Urodził się 23 czerwca 1904 r. Pracę nauczycielską rozpoczął w 1923 r. w Poznaniu, gdzie jednocześnie podjął studia pedagogiczne i germanistyczne.

W r. 1927 Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego delegowało Go do Holandii w charakterze organizatora i nauczyciela szkoły i kursów dla młodzieży i dorosłych polskiej Kolonii Górniczej w Heerlen. Jednocześnie pełnił tam funkcję sekretarza Konsulatu Honorowego Rzeczypospolitej Polskiej.

Po powrocie do kraju 1931 r. ukończył w Poznaniu przerwane studia germanistyczne.

Związki prof. Janika z Gdańskiem datują się od sierpnia 1932 r., kiedy to został powołany na stanowisko nauczyciela języka niemieckiego w Gimnazjum Polskim Macierzy Szkolnej, tego „bastionu polskości” w byłym Wolnym Mieście Gdańsku. Uczył tam do wybuchu II wojny światowej.

Z poświęceniem oddawał się nie tylko pracy wśród młodzieży, równolegle prowadził działalność społeczno-oświatową — wykładał dla żołnierzy polskich na Westerplatte, był kierownikiem Świetlicy Centralnej Związku Polaków w Gdańsku, w latach 1936—1937 — wicedyrektorem biura Macierzy Szkolnej.

Pracę dydaktyczną kontynuował prof. Janik w oswobodzonym Gdańsku. Zaraz po wojnie jako dyrektor kierował I Państwowym Gimnazjum i Liceum w Gdańsku. Prowadził też lektorat języka niemieckiego w uczelniach Wybrzeża: w Wyższej Szkole Handlu Morskiego (późniejsza Wyższa Szkoła Ekonomiczna) w Sopocie, w Akademii Medycznej w Gdańsku, potem w Wyższej Szkole Pedagogicznej, na Uniwersytecie Gdańskim; od 1956 r. do chwili przejścia na emeryturę pełnił funkcję kierownika Studium Języków Obcych w Akademii Medycznej.

Prof. Janik był nie tylko oddanym swej pracy pedagogiem. Drugą pasją Profesora była historia. Jego zainteresowania naukowe skupiały się na zagadnieniach historii Gdańska i prawa morskiego. Z dorobku naukowego Profesora, na który składają się dziesiątki opracowań, niekiedy pionierskich, oraz prac edytorskich, szczególnie cenny dla historiografii polskiej jest *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku* (Gdańsk 1961), opracowany i tłumaczony przez prof. Janika, oraz *Nomenclatura navalis*. Dwa gdańskie rękopisy z XVII wieku o budownictwie statków (Gdańsk 1976), książka opracowana i wydana wspólnie z Z. Binerowskim.

Prof. Janikowi zawdzięczamy też monografię gdańskiego Gimnazjum Polskiego (*Gimnazjum Polskie Macierzy Szkolnej w Gdańsku w latach 1922—1939. Księga pamiątkowa, cz. I*, Gdańsk 1975), którą opracował i przygotował do druku przekonany, że należy przekazać potomnym obraz działalności tej jakże doniosłej w dziejach polskiego szkolnictwa placówki.

Prof. Janik twierdził, że praca naukowa bez społecznego zaangażowania nie jest nauką. Był więc oddanym działaczem wielu towarzystw. Związki Profesora z Gdańskim Towarzystwem Naukowym datują się od momentu Jego przyjazdu do Gdańska w 1932 r., kiedy to został członkiem zarządu ówczesnego Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku. W latach 1956—1960 był pierwszym sekretarzem generalnym GTN, potem członkiem Wydziału I Nauk Społecznych i Humanistycznych. W 1972 r. nadano Mu godność członka honorowego GTN. Był też członkiem Komisji Językoznawczej PAN, Instytutu Bałtyckiego, Związku Nauczycielstwa Polskiego, Towarzystwa Przyjaciół Gdańska.

Sprawy morza i szeroko rozumianej humanistyki morskiej były prof. Janikowi zawsze bliskie. Stąd Jego udział w pracach Polskiego Towarzystwa Nautologicznego — był członkiem Zarządu i Sądu Koleżeńskiego PTN.

Prof. Janik był odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, **Złotym Krzyżem Zasługi**, Medalem Komisji Edukacji Narodowej, Za Zasługi dla Gdańska, **Zastużonym Ziemi Gdańskiej**.

Odszedł od nas człowiek niezwykle, zawsze pełen optymizmu i nadziei. Jego oddanie pracy zawodowej i naukowej podnoszą je do godności najwyższej. W pamięci członków i współpracowników Polskiego Towarzystwa Nautologicznego pamięć o Nim zawsze pozostanie żywa.



