

Aby rozpocząć lekturę,
kliknij na taki przycisk ,
który da ci pełny dostęp do spisu treści książki.

Jeśli chcesz połączyć się z Portem Wydawniczym
LITERATURA.NET.PL
kliknij na logo poniżej.



R. Ciemiński

MIASTO Z MORZA

Tower Press 2000

Copyright by Tower Press, Gdańsk 2000

ZAMACH NA ZATOKĘ

Była więc Gdynia – wieś kaszubska... Gdynia trzech piaszczystych ulic. Gburska wieś nad zatoką, wioska średnio zamożnych Kaszubów-rolników. Tu i ówdzie stawiająca murowane budynki, z drewnianym częściowo dworcem, piaszczystymi koleinami polnych dróg odchodzących od niego w kierunku morskiego brzegu, w pobliże zatoki. Ta Gdynia zaczynała się od dworca a kończyła na placu Kaszubskim.

W bok od niej, w stronę Oksywia, rozłożyła się osada rybacka. Szałasów i przytroczonych do pola niedużych łodzi, Gdynia najuboższa, żywy kontrast z Gdynią rolniczą. Tam gdzie krzyż maszopów stał w niedużym ogrodzeniu z drewnianych palików i gdzie nie opodal, przytroczone, suszyły się maszopskie sieci swobodnie poddając się podmuchom wiatrów. Pomiedzy łodziami wyciągniętymi na brzeg zjawiały się żony rybaków niosąc chrust na podpałkę, pod palenisko, starannie powiązany w obszerne chusty. W pochyleniu tak szły, w zgarbieniu, do swoich checzy przycupniętych nad morskim brzegiem i przeto całkiem nie osłoniętych od wiatru.

A przecież rodziła się już trzecia Gdynia – kąpieliskowa...

W 1902 roku grono co ważniejszych miejscowych obywateli – rodziny Skwierczów, Grubbów, Wojewskich, Dorszów z Obłuza – założyło tułaj Towarzystwo Akcyjne, którego zadaniem miało być przygotowywanie osady na przyjęcie gości letniskowych. Potem zbudowało dom kuracyjny, łazienki damskie i męskie. Wytyczono w szczerym polu pierwsze ulice. Po tamtej zabudowie pozostał ślad w postaci domu pierwszego polskiego wójta Jana Radtkego (ul. 10 Lutego 2), willi pani Bernardowej, oraz willi „Luizy”. Willa niemieckiego wójta Isemeyera i kawiarnia Plichty ustąpiły miejsca nowej Gdyni.

„Gdingen” – taki napis widniał od frontowej strony dworca. Stodoła Grubby naprzeciwko już stała. Bocianie gniazdo u szczytu nikogo wtedy jeszcze dziwić nie mogło. Dopiero z upływem lat gdy wokół stanie się kamieniszcze, żelazobetonowo owo stadko bocianów zyska rangę symbolu nieledwie.

Na Kamiennej Górze wbijały się w dumę grube buki; liczne maślaki i rydze tu rosły. Rydzów sporo też było na Polanie Redłowskiej; można było nazbierać ich całe kosze. A od strony morza Kamienną Górę dzieliły lasy grabowe i leszczynowe.

Ale główną ulicą była wtedy Starowiejska, niby wiejska droga wijąca się pośród nielicznych gontem lub słomą krytych domków. Gdzieś tam natrafiała na niewiele obszerniejszą Johannskrugstrasse, późniejszą Świętojańską. Zaś ulica 10 Lutego w owym czasie – Kurhausalle – dopiero co zdobyła się na rządę kasztanowych drzewek po obu stronach. Pokrywano też dachówką – rzecz rzadka w tej wioszczynie – wcale okazały budynek Kurhausu. A że u wylotu polnej drogi stanie, przyda nazwę przyszłej centralnej ulicy okolonej wtedy zabronowanymi polami, wiadomym było – nie nazbyt urodzajnymi.

Ów Kurhaus przynależny Niemcowi – Schierhornowi – emerytowany to był kapelmistrz orkiestry wojskowej – zdawał się być później oznaką niemieckiego panowania nad kaszubską większością. Rączo zabrał się kapelmistrz do interesu, niebawem poczęli zjeżdżać niedzielni goście z Gdańska. Dwa statki – „Undine” i „Gazelle” przywoziły ich tutaj na tzw. Badefesty. Po latach okazać się miało, iż Schierhorn zapomogi dostawał od niemieckiego rządu – tzw. zulage.

Kaszubskie knypki (chłopaki) w butach wchodzą w nurt rzeki Redy, pod Oksywiem wlewającej się w morze i łapią minogi. Bo woda w rzece jest jak kryształ czysta. Spamiętali obecni gdyńscy sześćdziesięciolatek tamto o czwartej rano wstawanie, wędrówkę przez pola i łąki na rezurekcję do oksywskiego kościółka pośród kwilenia ptasząt, zapachu różnokolorowych kwiatów do twarzy im sięgających. To wszystko przecież tam się działo gdzie dzisiaj port...

Bo była także – Gdynia wszasowo-bukoliczna...

Liczyła 320 mieszkańców. Gdynia tyle stylowych co eleganckich plażowych kostiumów, atlasowych parasoli i łodzi żaglowych. Zdarzyło się, iż „Ostseebad Gdingen” odwiedziła w 1909 roku mieszkanka Warszawy pani Sikorska. Była w Gdańsku, Sopocie, w Oliwie. W przewodniku dla turystów przeczytała opis nadmorskiej wioski rybackiej Gdingen zamieszkałej przez rybaków i rolników kaszubskich. Napisała więc list do polskiej gazety ukazującej się w Gdańsku z prośbą o informację o Gdyni – wiosce; czy ma urządzenia letniskowe, jakie są w niej warunki mieszkaniowe. Wkrótce otrzymała odpowiedź. „Redakcja informuje, że polska nazwa wsi brzmi – Gdynia. I że jest. to malutka wioska rybacka bez urzędów. Zaś jedynie znośne warunki do zamieszkania są w Kurhausie obliczonym na przyjmowanie letników”.

„Gdynia... – wspomni pani Sikorska tę wioszczynę po latach. Cudowny zakątek. Zatoka otwarta od wschodu i północy. Od zachodu osłonięta wzgórzami pokrytymi mieszanym lasem. Nazywano go – „panieńskim”, bo otaczał go niegdyś klasztor żeński, po którym ślad żaden nie pozostał”.

Na rogu Staromiejskiej i 10 Lutego zachodziło się do restauracji (z werandą) Jana Plichty, karczma Skwierczą bliżej była Placu Kaszubskiego. Tak więc od starego dworca, tego z pruskiego muru, z drzewa i cegły, papą krytego, wychodziło się na Starowiejską, prosto szło się aż do miejsca gdzie robiła lekki skręt w lewo, znów szła prosto, mijala sław, dwie wille panien Szczypiorowych, zakręcała w prawo koło figury świętej i tak wpadała w Plac Kaszubski, gdzie już i gmina była i podręczny areszt. W prawo zaś od tego miejsca odbijała droga na Gdańsk, w lewo zaś zwirowano właśnie drogę. Za ładnych parę lat poprowadzi do Urzędu Morskiego. Ale to jeszcze nie teraz...

Trwały jeszcze i gospoda Grzegorzewskiego – z czasem zmieni swą nazwę na „Dwór Kaszubski” – i sklep rzeźnicki Krefty, i piekarnia Nierzwickiego. Na Portowej – to przy tej zwirowanej drodze – familia Wojewskich założy restaurację „Pod starym dębem”. Od sędziwego dębu dokładnie pośrodku drogi stojącego będzie ta nazwa. Wojewscy na tyle do tego dębu przywiążą się, że gdy Niemcy podczas wojny nakażą ścięcie go dla usunięcia przeszkody w swobodnym przejeździe, potajemnie przechowają w drewnitni kawałki dębu i potem przy kolejnych pogrzebowych uroczystościach członkom swojej familii przybijają będą niekorowane kawałki do trumien. Więc, jako się rzekło, restauracja (a i hotel) była i prowadziła wcale niezgorszy interes. Choć jeszcze nic nie zapowiadało nadchodzącej koniunktury.

Na plaży tymczasem już następnego roku spotyka się wcale spora grupka Polaków. To skutek prasowej kampanii wszczętej przez panią Sikorską, do której przyłgnie z czasem przydomek „odkrywczyń Gdyni”. Są więc tu literaci Antoni Chołoniewski i Adolf Nowaczyński, dr Stefański, późniejszy prezes Towarzystwa Obrony Kresów Zachodnich, dyr. Opery Warszawskiej Śledziewski, ks. bp Fischer z Małopolski. Rodzina dyrektora „Lutni” lubelskiej Muchejmery jest tu w komplecie. Są pp. Zaborscy i Zadornowscy oraz dr Szmalfeldt. Któregoś razu odbywa się wieczór pieśni i poezji kaszubskiej. Wszystko to urywa się nagle, w sierpniu czternastego roku. Tylko kto mógł wtedy przypuszczać, iż zakłócony wojną porządek rzeczy doprowadzi do powrotu tej osady, tego skrawka brzegu morskiego do Polski? Gdy wieś o nazwie Gdynia sprzed wieków podmieni Gdynia po prostu. Wciąż większa, bardziej popularna i przez swoją kaszubskość – polska.

Więc Gdynia – odzyskana...

W Pucku zaślubiono polskie morze. Od chwili gdy 10 lutego 1920 roku delegacja Polonii Gdańskiej wręczy gen. Hallerowi dwa platynowe pierścienie w celu dokonania tych zaślubin, sprawa budowy portu będzie na długo w centrum uwagi Polaków. Jeden z oddziałów „Błękitnego wojska” przejmował Gdynię. Wizja Polski z szerokim dostępem do Bałtyku – znaczona myślą polityczną Hugona Kołłątaja, ideą działania Wielkiej Emigracji wieszczącej – słowami Mickiewicza i Słowackiego – „dawne granice Bałtyku”, teraz po części chociaż zdawała się urzeczywistniać. Owa „polska dusza (co) nie umarła, ale śpi” Konopnickiej ożywała teraz.

Na historycznej fotografii sprzed lat morze jest spokojne. W oddali widać głęboko wcinającą się w morze Kępę Oksywską. Na pierwszym planie, w miejscu gdzie dzisiaj... no tak, w miejscu, w którym dzisiaj jest port – kręcą się jacyś ludzie. Jakby układali tory kolejowe wzdłuż wybrzeża. A pomiędzy nimi leżą długie deski. Który to rok? Zapewne jest już po I wojnie światowej, a te stopy drzewa posłużą do zbudowania kilkusetmetrowego mola, które będzie, dość krótko zresztą, służyło letnikom, a z czasem także pierwszym łodziom z ekipy budującej port. Jest więc rok 1920 lub 1921.

Polska ma wtedy 140 km wybrzeża, ale z tego aż 73 km przypada na Półwysep Helski. Polskie morze zaczyna się od Jeziora Żarnowieckiego, a kończy na majątku Kolibki w Kamiennym Potoku. Nad tym morzem nie ma wówczas ani jednego portu, nie licząc rybackich przystani.

„Powodem niezachwytu – pisał kronikarz tamtego czasu – ludności tutejszej z należenia jej do Polski to stan naszej gospodarki, lecz to już jest całego kraju rana”.

Na gdański rynek wiozło się rybę, wszelaki towar, w zamian kupowało się sieci, sprzęt rybacki. I wtedy wyszły zarządzenia utrudniające tę wymianę. I dobrze się słało. Tylko że w powiecie odbiorcy na ten towar nie było.

Choć morska euforia trwa nadal. Z wiadomości w prasie zamieszczonej wynika, iż Towarzystwo Przyjaciół Pomorza ustawiło na gdyńskich polach namioty dla studentów i baraki osobno dla dziewcząt... „gdzie kilkuset uczącej się młodzieży znalazło wcale wygodne a tanie utrzymanie i możliwość korzystania z darów jakie morze ciału i duszy przynosi”. Ten obóz studenckiej młodzieży odwiedza tamtego czasu Stefan Żeromski. Fotografia utrwaliła moment ten pełen symboliki. Oto ci młodzi ludzie, z Podlasia i Małopolski, z kresów wschodnich i zachodnich, po raz pierwszy oglądający polskie morze spotykają się z morza tego piewą...

„Przychodzimy na to jałowe wybrzeże – to fragment z „Międzymorza” – z cudownego losów użyczenia, na skutek przedziwnej zapłaty, ażeby zeń uczynić naszej wolności skarb bez ceny. Przychodzimy, jako spadkobiercy Krzywoustego drużyny. (...) Ona szła wielkie rzesze słowiańskie wesprzeć o polskie mocarstwo, obronić i zachować. My przychodzimy, gdy już rzesze słowiańskie pochłonięte zostały i zniszczone na wieki. Przychodzimy aby szczątek ostatni od zagłady uchronić”.

W takiej chwili twarz Żeromskiego naznaczona jest pochmurnym wzruszeniem, jakby też trochę nieobecna. „Istnieje w Polsce uczucie – zauważył profesor uniwersytetu w Nancy Andre Tibal – które nazwać można mistyką dostępu do morza”. Polskie osiemnaste stulecie piórem Stanisława Staszica wypisało hasło – „Trzymajmy się morza” – na swoich sztandarach.

O poetyckim stosunku Polaków do morza mówić będą, o wąskiej tamie, na której stoi nasza przyszłość, powszechne będzie świadczanie za Polską morską.

Myśl o budowie na tym jałowym wybrzeżu polskiego portu. Kto rzucił ją pierwszy? I jak myśl tę rzuconą przyjęto? Którego to było dnia i o której dokładnie godzinie? I jeszcze – jaka pogoda była tego dnia? I niemniej ważna sprawa – co nazajutrz mówili o tym projekcie

zwyczajni ludzie na ulicy? Czy byli „za”, czy może wyrazili się o całym zamierzeniu sceptycznie, uznali, że to czyste wariactwo pod bokiem takiego potentata jakim jest Gdańsk podjąć się czegoś takiego. To on, port gdański, który na mocy postanowień Traktatu Wersalskiego podlegać miał na równi polskiej co i niemieckiej administracji już wkrótce objęty zostanie całkowicie niemieckimi wpływami budzącymi antypolskie nastroje w Wolnym Mieście Gdańsku. Ograniczy to znacznie możliwość korzystania z niego.

Dziś o wszystkim wiemy dokładnie. Że z początku nie Gdynia a koryto Wisły pod Tczewem zdawało się specjalistom miejscem najbardziej dogodnym. Szukano go zresztą na całym skrawku polskiego wybrzeża – od Wisłoujścia po żarnowieckie jezioro. I znaleziono tam, w miejscu wciśniętym jakby pomiędzy kępę oksywską i płytę redłowską oraz górę zwaną Kamienną.

To wtedy zapadła na warszawskim Zamku Królewskim decyzja o budowie portu. Decyzja – symbol, ale także wynik tego, iż rezydujący na Zamku prezydent często brał udział w posiedzeniach Rady Ministrów. „Upoważnia się rząd – głosił art. 1 ustawy sejmowej z dn. 23 września 1922 roku – do poczynienia niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej”. Tę datę przyjmujemy odtąd za otwierającą nowy rozdział w dziejach kraju – Polski niepodległej z własnym portem nad Bałtykiem.

Jeszcze od strony morza po Chylonię dobywają tony torfu zalegającego, okaże się wkrótce – niezbyt głęboko, pod powierzchnią tego kawałka pobrzeża. Jeszcze przez wioskę Gdynia przechodzi granica dwóch powiatów – puckiego i wejherowskiego, o czym świadczy słup graniczny stojący dokładnie pośrodku osady na prowadzącej do portu ulicy, już wtedy po trochu zabudowanej. A i towarzystwo „Kamienna Góra” nadzoruje budowę willi i domków letniskowych, jako że run letników z całego kraju jest teraz spory. Pan prezydent Stanisław Wojciechowski odbywa podróż przez całe Pomorze (pamiętać ją tam będą do naszych dni), odwiedza szereg miast a celem jego wędrówki jest Gdynia gdzie 29 kwietnia 1923 roku wypowiada te słowa:

„Trzeba aby cały naród polski zrozumiał jakie znaczenie ma wolny dostęp do morza, zagwarantowany pełnym posiadaniem jego wybrzeża. Tutaj winni zwrócić swój wzrok i prężność gospodarczą Mazurzy i Małopolanie, nazbyt w przeszłości zapatrzeni ku wschodnim rubieżom i czarnoziemom podolskim, bo tutaj jest gwarancja wolnego oddechu dla piersi całego narodu”.

Jak bardzo Senat Wolnego Miasta Gdańska był przeciwny budowie tego portu, jak bardzo zwodził, mamił swobodą kontaktów z Polską, jak wskazywał na jego zbyteczność, do wybiegów prawnych przy tym uciekał się, do Ligi Narodów odwoływał, w końcu przykładem Czechosłowacji rzucił, która choć proponowano jej dwa porty korzysta tylko z jednego...

Wyobraźni raz uruchomionej nic już nie było w stanie powściągnąć. Zdarzyło się więc, iż sejm uchwałą z 23 kwietnia 1922 roku postanowił rozpoczęcie budowy portu, realizację projektu powierzając absolwentowi petersbuskiej politechniki inż. Tadeuszowi Wendzie.

Charakter nieledwie pamfletu mieć miały te słowa o Gdyni gdańskiego dziennikarza:

„Jest to wioska rybacka odcięta od świata, położona w wyjątkowo pięknym krajobrazie, z liczbą mieszkańców nie przekraczającą tysiąca. Nadmorski piach, rozległe torfowiska, lasem pokryte kepy, stado kóz i gęsi, rozpięte na wietrze sieci – stanowią cały jej majątek...”

Majątku tego już niezadługo miało przybyć, póki jednak co Niemiecy gdańszczanie dobrej byli myśli... „Jeśli Polska myśli na serio o budowie portu wojennego w Gdyni, to obchodzi to Gdańsk o tyle, że nareszcie przeniesie swe zapasy amunicji z wyspy Helu – do budującego się portu w Gdingen”. A w ogóle ten cały port to... „nierentowny nakład pracy, sił i kapitału, jest to utopia, niegospodarcza mrzonka polska”.

Powiadają, że warszawiak najpierw powie, potem pomyśli, pomorzanin – najpierw pomyśli, potem powie. Kaszub zaś – najpierw pomyśli a potem nic nie powie. Tak i wtedy...

Do restauracji Skwiercza ich wezwano. Największa tam była podówczas sala w całej Gdyni. Chłop w chłopa barczysty, wąsaci Kaszubi zasiedli za długimi ławami czekając co tu nastąpi.

– Prosimy was – ze swojego miejsca przemówił przedstawiciel ekipy budowniczych portu – kraj was prosi, drodzy gdyńscy gospodarze, byście za symboliczne 10 groszy od metra kwadratowego odstąpili wasze łąki nad morzem leżące pod budowę w Gdyni portu. Parcele pod budowę domów możecie rzecz jasna sprzedawać po zwykłej cenie.

Niebawem przyjechał do Gdyni wysoki, przystojny mężczyzna o lekko falujących włosach, z nieznacznym wąsikiem, zawsze równie elegancki. To inżynier Tadeusz Wenda. Warszawiak z urodzenia, był absolwentem wydziału inżynieryjno-komunikacyjnego Politechniki w Petersburgu.

Pracował w Tallinnie, Odessie, Rydze. W Gdyni pozostanie aż do czasu przejścia na emeryturę w 1937 roku. Zdąży jednak wychować godnych siebie następców. Obejmuje kierownictwo Zarządu Budowy Portu, w którym najważniejszy jest, kierowany przez inż. Mariana Bukowskiego, wydział techniczno-budowlany, a w nim hydrotechniczny. Wenda z rozmachem projektuje akweny portowe. Zaczyna od okazałego awanportu; baseny buduje niespotykanej w owym czasie szerokości.

Właśnie w rozmachu, z jakim podchodził do tej budowy, tkwić będzie prawda o nowoczesności tego portu przez następne półwiecze. W innych portach baseny mają szerokość 100 – 150 metrów, on buduje 400-metrowe. Narzuca duże głębokości. Basen przy Nabrzeżu Francuskim zaprojektował na 12 metrów. Niczym jasnowidz przewidział więc stutysięczniki, mimo że ówczesne największe jednostki nie przekraczały 25 tysięcy ton wyporności. Zawczasu podzielił też port na rejony. Basen rybacki z nabrzeżem, które po latach zostanie przez jego uczniów nazwane mołem Wendy. Basen węglowy, basen drobnicowy. Budował oddzielne zbiorniki dla każdego rodzaju ładunku, stacje rozrządowe, kolej. To, że ten port budowany był od początku, było jego (portu) szansą. Tej szansy inżynier Wenda i jego ekipa nie zmarnowali.

Suchy plan zakładał, że w pierwsze pięć lat „mały” port powstanie, w pięć następnych – port „przelotowy”, ot, taki do przeladunku węgla. Wszak o węgiel ze śląskich kopalni szło Polsce za każdym razem najbardziej, gdy świtała myśl budowy nowego portu, następne zaś dziesięciolecie, to już miał być czas wznoszenia portu uniwersalnego. Umowa na budowę portu zawarta z Towarzystwem Robót Inżynieryjnych „TRI” szybko została rozwiązana. Kolejna – z konsorcjum francusko-polskim – przetrwała próbę czasu. Firmy – duńska Hojgaard, and Schulz oraz Ackermann and Van Haaren – jeszcze po II wojnie światowej – zostaną zaproszone do odbudowy portu.

„Brałem udział w budowie prawie wszystkich portów na Bałtyku – powie po latach inż. Hojgaard – pracowałem również w Islandii, Portugalii, Jugosławii. My, Duńczycy, jako naród wyspiarzy, mający z górą 500 portów, doszliśmy do dużej wprawy w sztuce ich budowania. Kiedy przystąpiliśmy do budowy portu w Gdyni, nie wiedzieliśmy, że oto budujemy najnowocześniejszy port na Bałtyku. Port ten nie jest wprawdzie wykończony, ale porty nigdy nie są gotowe – stale rosną, rozbudowują się. Może być dumny ojciec Gdyni, wicepremier Kwiatkowski”.

Tak jak do inż. Wendy należało opracowanie koncepcji technicznej portu, do Hajgaarda jej realizacja, tak Kwiatkowski był patronem, ojcem duchowym całego przedsięwzięcia. Na fotografii z 1928 roku nieduży holownik (jeden z niewielu, jakie wtedy posiadaliśmy), ciągnie pływającą żelbetową skrzynię. Na niej stojące sylwetki budowniczych portu. Rozpoczyna się budowa kolejnego kawałka falochronu. Skrzynia już za chwilę zostanie zatopiona. Niebawem w kronice portu znajdzie się adnotacja o czterech kilometrach nabrzeży zabudowanych w ten jeden rok.

Zagraniczne firmy stale jednak będą pod obstrzałem prasy krajowej.

„O ile zgadzamy się na fakta – napisze „Express Portowy” – że niektóre prace powierzono konsorcjum, o tyle nigdy się zgodzić nie możemy, żeby prace, które nasze firmy mogłyby wykonywać, wykonywały firmy zagraniczne...”

Wytyczono więc granice portu, nakreślono drogi do niego prowadzące, poprowadzono nitki kolei, za plecami zaś rozrastała się Gdynia. Na Tutkowskiego polu wznoszono pocztę, w poboczu wytyczano już ulicę. Na przyzbie maleńkiego domu Skwierczów nieraz przyglądał się temu pospolitemu ruszeniu wąsaty starzec – Antoni Abraham, u schyłku życia będący, przecież świadek rodzącej się Polski, on – zaciekły przez lata bojownik tej sprawy. W czerwcu dwudziestego trzeciego roku pochowany na oksywskim cmentarzu swoim nazwiskiem da nazwę wytyczonej na posiadłości Tutkowskiego ulicy.

Na ziemi Górskiego pobudują po latach osiedle Migawy, ulicę Jana z Kolna, zagęszczają obrzeża ulicy Świętojańskiej. Na Górskich, na Tutkowskich, na Grubbów i Skwierczów ziemi Gdynia powstanie. Jak na Detlaffów, Plichtów, Heblów, Kurrów łakach port się narodzi.

Już więc mógł ozwać się ten z Gdańska idący głos...

„Dotychczasowy uparty pogląd panujący wśród Niemców – zabrała głos w gdyńskiej sprawie gdańska gazeta – iż z Gdyni nic nie będzie, trzeba sprostować. Mimo cieni, braków, niedociągnięć w budowie portu i miasta, mimo iż ciągle jeszcze Gdynia składa się z ulic bez domów, że obok wielopiętrowej kamienicy stoi checz rybacka i że całość czyni wrażenie bezplanowej budowli, jednak jest pewna prawda w polskich słowach, iż każdego dnia Gdynia jest inna, jest większa, jest mistrzem pracy i tutaj kształtuje się nowy typ Polaka”.

Rodziło się miasto jedyne w swoim rodzaju. Z piaszczystych dróg wyrastało w kilkunastopiętrowe gmachy. A tuż obok pokazywał się oczom zdziwionego przechodnia załom słomianej strzechy czy drewnianego domku, przypominającego trochę dzisiejsze domki w ogródkach działkowych, tyle, że gorzej utrzymane. Miało to być w założeniu miasto prostych ulic, przecinających się pod kątem prostym, miasto ulic strzelistych, otwartych na morze. A że nie z każdą ulicą tak było...

Podniesiona z gliny ulica Świętojańska była prosta, ale tylko do Placu Kaszubskiego. Nieco dalej lekko skręcała. Na skrzyżowaniu Świętojańskiej ze Starowiejską stała wtedy stodoła Augusta Skwierczą, jednego z najzamożniejszych gdyńskich rolników, właściciela pierwszej w tym mieście karczmy i hotelu o nazwie „Centralny”. Gdy tylko zwiedził się Skwiercz, że miasto wykupuje wszystkie parcele, na których stoją budynki gospodarcze, nie chcąc stracić – wyremontował szopę, a na piętrze wynajął mieszkanie lokatorowi, niejakiemu Depcie. I tak uchowała się narożna szopa Skwierczą, raz na zawsze określając kształt ulicy.

Leon Młyński, dzisiaj już leciwy pan, mieszka w Sopocie. Ale w 1926 roku jako referendarz, oficjalny przedstawiciel wojewody pomorskiego – dra Stanisława Wachowiaka – urzędował w Gdyni, w domu wójta Radtkego na rogu ulic 10 Lutego i Świętojańskiej.

– Problemem nr 1 tego czasu – opowiada po latach – była sprawa; jak ma wyglądać miasto Gdynia. Wojewoda obawiał się, że mu je pokną. Byłem za tym, żeby budować zupełnie od nowa. Nie oglądać się na starą zabudowę, ulice wytyczać zupełnie nowe nie licząc się z wysokością odszkodowań. Uważałem, że to miasto w jego przyszłym kształcie jest daleko ważniejsze od wygórowanych żądań miejscowej ludności.

W 1921 roku Gdynia liczy zaledwie 2500 mieszkańców, po siedmiu latach już 27 tysięcy. W mieście szaleje drożyzna. Popyt na mieszkania o wiele przewyższa podaż. Kwitnie spekulacja. A ludzi wciąż przybywa. Ze wszystkich stron kraju, ale najwięcej z Pomorza. Z Wielkopolski – tradycją jednego zaboru powiązanej z Pomorzem przez prawie półtora wieku. Trochę z łódzkiego, skądinąd – niewielu. To ci najbardziej niespokojni, zadzierzyści, krnąbrni i zaborczy. Więc też i najbardziej twórczy. Po latach wielu naukowcy wyliczą, że w 1936 roku 86 proc. ogółu ludności Gdyni napłynęło do tego miasta i że był to w przewadze – czego się nikt nie spodziewał – element miejskiego pochodzenia.

Z chudych kas rozmaite resorty wygarniają dla Gdym pieniądze – na pocztę, kolej, szkołę, na kanalizację. Nie dostanie Lublin ani Kielce – przeznaczamy dla Gdyni. Jest to dziecko w ubogiej rodzinie, na które się łoży, bo pomoże pozostałym braciom, jeśli mu się powiedzie. Aby powstał port, aby powstało miasto, płynąć muszą szeroką strugą pieniądze. Ówczesny mocodawca pana Leona Młyńskiego – wojewoda pomorski formułuje pismo tej oto treści:

„Wszem wobec i każdemu z osobna – zapisano ten moment archaiczną stylistyką – i komu o tym wiedzieć należy niniejszym oznajmiam, że Rada Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej kierując się pragnieniem przysposobienia rozwoju Gdyni jako portu polskiego rozporządzeniem swem z dnia dziesiątego lutego tysiąc dziewięćset dwudziestego szóstego roku, postanowiła wynieść gminę wiejską Gdynię w powiecie wejherowskim w województwie pomorskim do godności miasta i przypuścić do wszelkich praw miastom przysługujących na zasadzie ordynacji miejskiej.

Wojewoda Pomorski St. Wachowiak
W Toruniu. Dnia 26 kwietnia 1926”

Prosperity

Gdynię buduje pierwsza generacja inżynierów, absolwentów polskich niepodległych politechnik. Wspierają ich absolwenci zagranicznych uczelni. Józef Kunert, mieszkaniec Gdyni (zmarły przed kilku laty), był jednym z nich. Po studiach w Antwerpii trafia do Gdyni do Izby Przemysłowo-Handlowej. – Byłem oszołomiony – opowiadał – tym co tułaj zrobiono, jak szybko powstawało to miasto i port z basenami, już wtedy częściowo uzbrojony...

Jest rok 1931. Józef Kunert sprawuje nadzór nad spedycją maklerską, zostaje wykładowcą powstałego dopiero co Instytutu Handlu Morskiego. Z miejsca przenosi do niego wzory antwerskie. Ale do tego trzeba było ściągnąć do Gdyni specjalistów z praktyką zagraniczną, głównie zresztą gdańską. Przyjechał więc do Gdyni Kollat, prezes Towarzystwa Polsko-Brytyjskiego, późniejszy dyrektor „Żegluga” Julian Rummel, Stanisław Darski. W metodach handlu morskiego brali wzór z konkurenta zza morza, a nawet co nieco metody te poprawiali.

Niemcy jeszcze śmiali się, że Polacy biorą się do budowy własnego portu i własnej żegluga; twierdzili, że pojęcia o tym nie mają. (Kilka lat wcześniej w podobny sposób szydzili ze Szkoły Morskiej w Tczewie, utrzymując, że kształcą ludzi dla nie istniejącej floty). Jeszcze nie było floty, a już kształcono jej kapitanów.

Handel morski wzięli w swoje ręce Cedro, Maniewski, Pinno, Kunert i inni. I tej sprawie dopomógł Eugeniusz Kwiatkowski. Swoimi przemówieniami, książkami, swoją zaprezentowaną na forum sejmowym, na posiedzeniu Rady Ministrów orientacją na morze. Ustalił ceny preferencyjne na towary wwożone do portu gdyńskiego. To tutaj skieruje zachodnią drobnicę, odbierając Gdańskowi stałych kontrahentów. Strajk górników angielskich w 1926 roku otworzył dla polskiego węgla – przez Gdynię – rynki skandynawskie. Zbulwersowani tym obrotem sprawy Niemcy zaczęli głosić nowe hasło: „Gdańsk jest Polakom niepotrzebny”. Sprawa była poważna, rzucono więc na Gdańsk towary masowe, by obroty portu nie zmalowały. To z tych zapewne czasów pozostała Gdynia – do dziś – drobnicowa specjalizacja.

– Gdy przyjechałem do Gdyni – stwierdza prof. Witold Tubielewicz, jeden z ostatnich żyjących z grona tych co Gdynię budowali, dziś mieszkaniec Sopotu – opracowałem cały szereg projektów przebudowy magazynu długoterminowego z dwóch do pięciu kondygnacji, obiektów Urzędu Rybackiego.

Inżynier Tubielewicz, absolwent warszawskiej politechniki z roku 1930, świeżo po praktyce przy budowie drogi kolejowej łączącej Bydgoszcz z Gdynią, wprowadza do portu zasadę badania materiałów i gruntowa pod beton i żelbet. Gdynia – port i miasto – powstaje

na terenach torfiastych, odwodnionych do tego celu. Pożytek tych badań jest więc znaczny – dają one szansę zwiększenia obciążeń, dobudowy nowych kondygnacji do już istniejących. Kiedy inż. Tadeusz Wenda przechodzi w r. 1937 na emeryturę, jego następcą zostaje inż. Marian Bukowski, zastępcą zaś jego inż. Tubielewicz.

Tutaj, na skrawku polskiego wybrzeża, grupka polskich inżynierów budowała port co się zowie nowoczesny. Było w tym dużo, przyznają we wspomnieniach, romantyzmu, nieobce im były „sny o potędze”. A ponieważ na żadnej z przedwojennych politechnik nie było katedry morskiej, właśnie tutaj zdawali swe dyplomy, egzaminy, a port był ich twórczym warsztatem. Mając wiele swobody w działaniu, ci młodzi wtedy inżynierowie czuli się tym bardziej odpowiedzialni za każdą samodzielną decyzję.

* * *

Kiedy 14 września 1939 roku policja gdańska przysłała po inżyniera Bukowskiego, jego miejsce zajął przybyły z Rugii niemiecki komandor. Wybrał się na przejażdżkę po porcie dla zapoznania z obiektami, które otrzymuje w spadku. Po przejażdżce wezwał do siebie polskich inżynierów. „Panowie – powiedział – będę miał przyjemność zameldować Führerowi, że oto Niemcy otrzymały najnowocześniejszy swój port”.

Odtąd pracy dla polskich inżynierów było nie za wiele. Niemcy mieli zamiar zrobić z Gdyni bazę floty wojennej na zachodnią część Bałtyku. Wkrótce powstaje tutaj, na zrębach pierwszej polskiej stoczni, załazek stoczni „Deutsche Werke” z Kolonii. I wtedy, w listopadzie, trójka inżynierów – Dętko, Hueckel i Tubielewicz zgłosili się – nie mówiąc kim są – w komisariacie policji z prośbą o umożliwienie wyjazdu z Gdyni.

Udało się. Uniknęli losu dyrektora budowy portu – inżyniera Mariana Bukowskiego, który wraz z wielu przedstawicielami wybrzeżowej inteligencji został rozstrzelany w Piaśnicy. Z rachunku strat wynikało, że i do odbudowy portu stanie ich niewielu...

OKNO NA ŚWIAT I RZĘDY MAŁYCH OKIEN¹

Obraz zapamiętany...

Tętniąca życiem Hala Targowa przy Starowiejskiej. A przedtem domki Małego i Wielkiego Kacka widziane z okien pędzącego pociągu. I nos rozpląszczony na szybie, wzrok malca wpatrzonemu nieruchomo w ten dziecinny pejzaż pełen niedużych, miniaturowych kwadratów i prostokątów, kurzych chatynek przypominających dzisiejsze domki w ogródkach działkowych. Ale zaraz za zakrętem zaczynała się już Gdynia dorosła. Domeczków było coraz mniej, w końcu zaś zniknęły zupełnie za wzgórzami, zza których wylaniały się duże białe domy wielkiego miasta. Po wyjściu z pociągu babka trzymała malucha za rękę, pokazując szeroką ulicę.

– Tędy – mówiła – można dojść do samego morza...

* * *

Pisał Zbigniew Uniłowski w swoim wielce pamiętnym reportażu:

„Oto drzemie tam zaklęty w beton i żelazo wzniosły wysiłek narodu. Fala morska przygrywa chwałą tęgiemu wysiłkowi pracy, trzeba nadstawić ucha, zbadać, czy pieśń nie brzmi fałszywie”.

To nie nasze lata wymyśliły tę stylistykę. Jest ona nieodłączna od pracy, za którą próbuje nadażyć słowo. A o polskim „oknie na świat” powstała niejedna taka strofa.

Uniłowski, młodzik wtedy, bez pardonu wszedł przez to okno do „środka Polski”. Uznał, że taka jest Gdynia jak i cała Polska. Odrzucił więc kompleksy i z gorliwością neofity jął przymierzać to miasto do reszty kraju. I nagle zachwyt nad potęgą zdarzeń pomieszał mu się z przepowiednią klęski, olśnienie na widok całkiem nowego – z nagle objawioną chęcią do samobiczowania. Bo ów zamach na zatokę odbywał się nie tylko w aurze patosu, lecz i zgęszczonej powszedniości.

Rodziła się w rustykalnym pierwotnym terenie, gdzie obok piętrowych domów dla letników przykucnęły drewniane rybackie chatki, zaś nad samym morzem stały schroniska dla rybaków – kryli się w nich w czasie sztormowej pogody – podobne do eskimoskich igloo czy indiańskich wigwamów. „Where Poland dreams of building her New York” – oto gdzie Polska śni o budowie swojego Nowego Jorku – wybijało z niedowierzaniem w podpisie pod zdjęciem amerykańskie czasopismo przedstawiającym samotną rybaczkę w pejzażu pełnym szalaśców, dźwigającą na plecach chrust zawiązany w wielką chustę. Twarze rybaczących Kaszubów były ogorzałe od słońca, soli morskiej i wiatrów. Gdy zwracali się ku północy, przy bezmgielnej pogodzie, dostrzegli przed sobą wciskający się głęboko w morze cypel oksywskiej kępy, „oksywskiego haka”, jak się wtedy mówiło. Przez gdyńskie błota przeprawiali się, klucząc polnymi drogami do niezbyt okazałego oksywskiego kościółka. Po drodze mijali tylko dom wójta Radtkego („Hotel Centralny” Skwiercza był już w budowie), willę u zbiegu 10 Lutego i Świętojańskiej, gdzie pomieszkiwał potem Żeromski.

„Lecz zuchwała i beczelna nowość – pisał w „Wietrze od morza” – narzuciła się oto tej dziedzinie. Jasnożółte przęsła grobli portowej werżnęły się w samoistny, samowładny i jednobarwny przestwór morza na sześćset metrów w poprzek, a w kierunku Kępy Oksywia, zagrodziło zatokę. Między pale sosnowe łamacza fali, zabite w dno głębokie żelaznymi katarami, wwały się istne góry głazów. Tysiące beczek cementu skują kiedyś te głady w

¹ Powrót do reportażu Zbigniewa Uniłowskiego „Gdynia na co dzień”, „Wiadomości Literackie”, 1936 nr 27.

jeden wał ostoi, niedostępny i niezdobyty dla najszańczej burzy. Tak to wdziera się, włacza i zachodzi w niczyją, bezpańską zatokę pierwszy port Rzeczypospolitej”.

Droga od wsi Gdingen do miasta Gdyni, to droga awansu Polski, która z nagłą rozbudziła w sobie ambicję stania się krajem morskim.

Stworzenie miasta...

Gdynia była ponad stan siebie samej, nieledwie ponad stan całej Polski. Wyrosła z marzeń bardziej aniżeli z tradycji. Z buty i wiary we własne spore możliwości. A przecież narodziny miasta zawsze są wstrząsem. Połóg na rolniczo-rybackim podglebiu, to wstrząs niemal tektoniczny, tajfun prawie. Ale taki, który buduje, a nie rujnuje, po zastalej mentalności pozostawiając jedynie resztki.

Morze...

„Morze, nasze morze” – będzie się śpiewać już niedługo. A Gdynia to przecież dorobek mieszkańców miasta wyniesiony z morza.

Ludzie miasta...

Gdy zapadła w Warszawie historyczna decyzja budowy pierwszego portu, przybyli tu najlepsi synowie Rzeczypospolitej. Absolwenci rosyjskich, niemieckich i holenderskich politechnik – ludzie jak Wenda, jak Rumel czy Łęgowski, jak Brösztl – najstarszy pracownik portu gdyńskiego, współtwórca wodociągów portowych, jak Adamski – budowniczy szeregu nabrzeży i największego w porcie wiaduktu, jak ci o pokolenie od nich młodszy, absolwenci niepodległych już politechnik – inżynierowie Bukowski, Tubielewicz, Hueckel, Śmidowicz, Langiewicz.

Zdarzyło się, iż córka bardzo bogatego gdyńskiego właściciela – Grubby zakochała się w raczkującym w swojej specjalności budowlanej Langiewiczowi. Zostały objawione publicznie zaręczyny dwojga młodych. Stary Grubba publicznie ogłosił jakie to wiano zapisał córce z tej okazji. Lecz Grubbówna zmarła wkrótce, jeszcze zanim doszło do ożenku. I wtedy wszyscy pozostali Kaszubi jak jeden mąż zaczęli zlecać wszystkie budowy właśnie Langiewiczowi. Siarczyło im, że był zaręczony z Kaszubką. Langiewicz – inaczej być nie mogło – już niebawem mocno stanął na nogach. Ludzie shippingu tu zjechali, fighterzy ekspedycji. Tacy jak Laska, Kurczok, Paczul czy Barlewski.

Minister Eugeniusz Kwiatkowski wyrazi po latach żal, że polskie pieniądze odpływały do zagranicznych konsorcjów. Sam więc reaktywował Departament Morski przy Ministerstwie Handlu i Przemysłu. Dzięki tym ludziom, tu, na północy, powstawał polski przemysł narodowy, uwalniający się stopniowo spod obcych wpływów.

Księża...

Ks. Miegoń, kapelan Marynarki Wojennej, sympatyzujący z gdyńskim proletariatem sprzeciwił się pogrzebowi Orlicz-Dreszera, prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej. Księża Suronia rodzący się gdyński proletariat ochrzci mianem „kapelana ubogich z Grabówka”.

Miasto Gdynia...

Odsunięte w cień jakby. Niezbyt powiązane z portem, jednak rozwijało się. Z czasem stało się obszarem urbanistycznego eksperymentu. Na gdyńskim poligonie doświadczalnym wypracowano „teorię progów” prof. Malisza. Na gdyńskich wzorach będzie się po wojnie odbudowywać Warszawę.

Ludzie, którzy szli...

Ci ludzie, którzy wysypywali się z pociągu na nowo zbudowanym (w 1926 r.) gdyńskim

dworcu w podhalańskim stylu, w rękach dźwigali zawinięte w tobołki najpotrzebniejsze rzeczy, relikwie prawie. Wlewali się tłumnie w rzadką zabudowę ulicy 10 Lutego. Szli naprzeciw wiatrom, dmącym ze sporą siłą od strony brzegu i Placu Kaszubskiego, wędrowali by dokonać swoich zaślubin z morzem. Nabierali wodę morską w ręce i próbowali, czy aby jest słona. To ci ludzie budowali potem to miasto. Ten rodzaj morskiej edukacji, właściwy był pierwszemu pokoleniu niepodległej Polski. Pokoleniu, które ze skrajnej nędzy wzniosło tu port, a potem to miasto.

Hen, gdzieś tam, pozostawili karłowate gospodarstwa Białostoczczyzny, wyrobnictwo w piotrkowskim powiecie. W kilka lat później wycieczka z Polesia stanie przed pierwszym polskim krążownikiem o nazwie „Bałtyk”. Wieśniacy z odległych stron zastanawiać się będą nad ilością kos i sierpów, jakie można by z takiego kolosa wykonać.

„Gdynia – wielkie słowo. Człowiek stary – a miasto młode, żywe, rosnące” – napisze autor anonimowego wspomnienia o Gdyni tamtych lat.

Żądano od Gdyni rzeczy wydawałoby się niemożliwych. Okazała się najlepszym interesem II Rzeczypospolitej. Gdy wiceadmirał Kazimierz Porębski zakładał w Tczewie Szkołę Morską, niemiecka propaganda wieściła, iż będzie to szkoła bezrobotnych, kształcąca specjalistów dla nie istniejącej floty.

Gdyńskie kariery...

Niejaki Wykarajczyk przyjechał do Gdyni w jednych tenisówkach. Barak tu sobie naprędce sklecił, łóżko pod oknem ustawił, obok zaś rządkiem w „małpkach” (pół ćwiartki) stała wódka. W porze śniadania budowniczy Gdyni płacił za „małpkę” 55 groszy, wypijał ją duszkiem w pobliskiej bramie, posilał się półkilogramową bułką i w ten oto sposób dostatecznie już rozgrzany szedł do roboty. Gdy któryś nie miał czym za „małpkę” zapłacić, dostawał ją od Wykarajczyka na procent. Z tych „małpek” w pięć lat Wykarajczyk postawił sobie w Gdyni kamienicę.

Córka kaszubskiego „gbura” wychodziła za męża za inżyniera z centrali. Na krótko przed uroczystością zaślubin ojciec panny młodej pytał córkę:

– Czy on je aby katolik?

Karsznia postawił sobie nieduży dom, w pokojach ustawił drewniane prycze w trzech piętrach. Sto ich pomieścił, a od każdej za miesiąc brał po 5 zł. W miesiąc miał z tego interesu pięćset złotych.

Klemens Chlebba – pracownik łuszczarni ryżu (jej stylowy budynek dominuje nad portem) z całego świata przyjmuje towar, jako „deklarant” celny. Ten Kaszuba z Kartuz rodem zjechał do Gdyni za piętnaście lat od siebie starszym bratem, urzędnikiem tutejszego starostwa. Gdy więc właściciel łuszczarni, Żyd austriacki Ritter Roman von Hordyński, potrzebuje na dalszy rok przedłużyć sobie wizę pobytową, swojego kierownika działu sprzedaży posyła do starostwa. Bo też kto jak nie on potrafi to załatwić?

Ludzie, którzy port ten stawiają...

Julian Rummel... „Idzie o to – prawil jeden z dyrektorów „Żegluga Polskiej” – ażeby nasza polityka uważała zawsze za swoje główne zadanie: rozwój handlu morskiego przez porty morskie pod banderą polską”.

Kazimierz Porębski – szef departamentu dla spraw morskich. Wytrwały bojownik o sprawę -przyznania większej autonomii sprawom morza.

– Niech pani leje piwo, statek na redzie, robota jest!

– Na kogo zapisać?

– Dawidowski Józef.

Bo ów Dawidowski gdy miał pracę stawał się wypłacalny, mógł więc pić piwo na kredyt.

On – miasta tego współbudowniczy.

Feliks Hilchen – choć sam był dyrektorem gdańskiej firmy „Elibor” trudniącej się

eksportem węgla, już jako dyrektor morskiego departamentu gardłuje za nadaniem portowi gdyńskiemu większej samodzielności. Bokser wagi ciężkiej o nazwisku Choma. Barwna gdyńska postać. Gdy nadchodził transport bananów, Choma już o tym wiedział. Brał więc swój obszerny płaszcz, potłuczone sztuki wrzucał do niego, by potem oferować je komu popadnie.

Czesław Klarner – inżynier technolog. W sporze Gdańska i Gdyni zwolennik nie zaostrzania konfliktu, rozgraniczenia obu tych portów, określenia ich specjalizacji.

Chłop kresowy... Jego wąskie furki zostawiały w Gdyni pierwsze koleiny. W kozuchu i baranicy, z workiem owsa dla konia rozpoczynał pracę od świtu. Piasek nadmorski w porcie woził, małym wózkiem skleconym z kilku desek, konikiem w parcianej uprzęży, chomącie z duhą. Bata nie miał, głosem się posiłkował, koń go w tym rozumiał. A gdy przekopano torfowiska – torf woził. Mały, wytrzymały konik kresowy prześlizgiwał się zgrabnie po bezdrożach i piaskach morskich. A gdy skończyły się roboty w porcie, małe koniki pojawiały się w mieście. Uwijały się po wykopach wielkich kamienic, wywoziły góry piasku, zwoziły cegłę, żelazo, cement. Kiedyś tam chłop ten poradził się sąsiada, obaj uznali, że warto trzy tygodnie jechać do morza, bo w Gdyni zarobek jest niezły, można siebie i konia utrzymać i jeszcze do domu posyłać. Już nie byli tamtymi chłopami, już ubierali się z miejska, choć ich konie zachowały swą uprzęż, swoje chomąta i duhy. I wózki zostały te same.

To przecież Ksawery Pruszyński domagał się w numerze „Wiadomości Literackie” z 1936 roku, poświęconym Gdyni, by z anonimowej masy „twórców Gdyni” wydobyć jej rzeczywistych twórców, postawić ich przed obliczem reszty narodu, wyszczególnić zasługi, ustalić wkład. To on okiem swoim czujnym dostrzegł – Gabriela Chrzanowskiego, wieloletniego naczelnika departamentu morskiego odzyskanej Polski. Tak go wtedy wspominał:

„Gdynię sobie zapamiętał i o powstanie portu dbał wtedy jeden człowiek, jeden wysoki, ale nie najwyższy, prawie maniak, bezwzględny, nic innego nie widzący, uparty. Prowadził wojnę zapamiętałą z Gdańskiem. O nieistniejący port Polski. Był wrogiem rozbudowy portu gdańskiego. Rzucił się z pianą na ustach na zwolenników porozumienia z Wolnym Miastem”. Alfreda Faltera spostrzegł. Jako że przez jego ręce szła jedna trzecia polskiego węgla. Ten klasyczny kapitalista z ubitym na Gdyni kapitałem z chwilą wybuchu wojny zbiegł na drugą półkulę.

I Bogdana Nagórskiego. Polskiego delegata do gdańskiej rady portu.

A jak porównał Chrzanowskiego z Kwiatkowskim... „Był gorętszy – napisał o Eugeniuszu Kwiatkowskim. Mniej uporu, więcej sentymentu. Gdy mu podczas komisji budżetowych jakieś pozycje cofnięto – miał łzy w oczach. Inny człowiek, inny typ pasji. Tamten (Chrzanowski) – ujadął, użerał się, napadał, zwalczał”.

Była Gdynia – rodzajowa...

– Napływ robotników z całej Polski – przestrzega Wacław Sieroszewski (miał willę w Gdyni na Kamiennej Górze) w „Bramie na świat” – jest ogromny i dużo z nich błąka się bez zajęcia. W lasach potworzyły się niebezpieczne szajki włóczęgów i rabusiów, a słynny z rozbojów bandyta zorganizował sobie nawet tuż pod boki Gdyni swój punkt wypadowy...”

Była nadzieją...

Znalezienia tu pracy i chleba.

By mieć do portu niedaleko, a przy tym dach nad głową jaki taki, jeden z tych, co przybyli z centralnej Polski, postawił drewnianą budę. Już wkrótce obok niej wyrosły następne i wtedy któryś rzucił propozycję nazwy dla dzielnicy – „Budapeszt”. Niebawem doszły i kolejne dzielnice bieda-domków – „Betlejem” i „Abisynia”. Gdy nie tak dawno inwestor nie dopatrywał czegoś w trakcie wyburzeń przy ul. Energetyków, mieszkańcy okolicznych

baraków stracili wodę. Budując jedno – modernizacja suchego doku – niszczone drugie. Tak już jest w Gdyni, że wciąż jeszcze nowe napotyka tu na opór starego. Pisał Zbigniew Uniłowski:

„Muzy mogą poczekać, ale nie mogą czekać ludzie, a zwłaszcza dzieci, które wyrosną z ponurą wizją środowiska”.

* * *

Jako dodatek do portu powstała. Co do którego wiedziano, iż z potrzeb zbytu produktów rodzimego rolnictwa, hutnictwa i górnictwa był wyrosły. Z potrzeby natychmiastowego sukcesu. Takiego, który utrwaliła by wątlą jeszcze odzyskaną państwowość. Ono zaś, owe miasto, wciąż wpływało bezrobotnych, raziło kontrastami bogatych willi Kamiennej Góry i lumpen-proletariackich nor. Tam budowano awanporty, wcielano w czyn śmiałe projekty głębokich basenów, betonowano nabrzeża, tutaj zaś, w środku miasta i na jego pobrzeżach Gdynia-jedynaczka próbowała urządzić się, uporządkować. Za sprawą Towarzystwa Budowy Osiedli i tysięcy bezimiennych, których rękami dokonywano tego.

Gdyńskie tempo...

Ponoć przewyższało nawet amerykańskie. Cztery kilometry nabrzeży (pirsów, jak będzie się powiadać w przyszłości) wybudowano w gdyńskim porcie w jeden rok. Tu obowiązywało myślenie z perspektywą. Taki styl narzucił na samym początku inż. Tadeusz Wenda projektując głębokie kanały portowe, potem już nie wypadało inaczej...

„Niewątpliwie – snuł refleksję o tym mieście Zbigniew Uniłowski – Gdynia nie była przygotowana na tak wielki rozwój, była budowana jakby w tańcu. Jak podłotek, który przed pierwszą randką źle maluje usta, tak Gdynia wzrusza swoim nieporadnym flirtem z uwodzicielskim doświadczeniem morza (...) czy starczy. mu charakteru, aby połączyć samotne budynki, wytyczyć ulice, wykrztusić drewniane rudery, trawy i piaski pokryć asfaltem, przystroić miasto w klomby, umyć i uczesać, i dopiero zaprowadzić na pierwszy bal...”

Była Gdynia z konfliktów wyrosła...

Tamtej odeszłej Polski i tamtego, współczesnego jej kapitalizmu.

Powiadało się o „gdyńskim kłopotcie”, o dopuście bożym. Gdy z miasta krojonego na powiatową miarę przedzierzgnęła się wkrótce w miasto obszerniejsze i ładniejsze od swojej wojewódzkiej metropolii, od Torunia. Z tego Torunia przybyły architekt wykreślił w terenie ulice, jak leci, po drogach polnych i rychło odjeżdżał w zacisze swojego wojewódzkiego gabinetu. Dobrze więc, że resorty szły miastu naprzeciw. Że powstały firmy schipshandlerskie, maklerskie, przedstawicielstwo „Fiata”, firmy żeglugowe, szkoły, urzędy i sklepy.

Z „Księgi Adresowej Gdyni roku 1933” wynika, iż miasto ma już sto „kolonialek”, „will i właścicieli” – 120, domów w budowie – 23, ponadto auto-dorożek – 69, 14 akuserek, tyluż architektów, pięciu rzeźbiarzy i tylko jeden zakład pogrzebowy. Już to samo mówi o miastu tego prężności i jego... dobrym samopoczuciu.

Ponad jego, Uniłowskiego Gdynią dominował wielki drewniany krzyż Kamiennej Góry. Po latach strzaskany przez okupanta, wzniesiony po wojnie zostanie przez nowych mieszkańców. Dzielnica willowa na szczycie czekała już tylko na ostatni retusz, co potwierdzają-fotografie sprzed lat.

Uniłowski zaś ujrzy...

„...tandetnie spartaczony teren, naszpikowany wąskimi, na skutek wąskich rozmiarów parcel, paskudnymi pudełkami często niewykończonych willi. To zapobiegliwość przelotnych

kombinatorów, różnych inżynierów i architektów spod ciemnej gwiazdy, spekulantów na gwałtownym rozwoju miasta, na popłochu i gorączce złota, rzuciła na poszczególne fragmenty Gdyni irytujące piętno swoim „aby żyć”.

Nie odnalazłem śladów po tamtym bezładzie wędrując ulicą Sienkiewicza w górę, po schodach i alejkach ładnego parku na zboczach, wspinając się ku górze, a potem spacerując ulicami Siemiradzkiego i Mickiewicza, pełnymi śladów morskiej proveniencji mieszkańców tej dzielnicy, dostrzegając poniżej tego miejsca zarys budowli Teatru Muzycznego. Może dlatego, iż ujrzałam gotowy efekt tamtego stawiania się?

„W Gdyni jest bezrobocie – przyzna Uniłowski – oglądając ciągnącą się wzdłuż ulicy Morskiej, na Grabówku dzielnicę biedoty. Jest to widok, od którego bije wprost ekstraktem zaciętej cierpliwości, czujnej nadziei”.

– Zaczęło się bezrobocie – opowie po latach rybak Kaszuba, Władysław Ploetzke – gdy ludzi zastąpił w porcie pierwszy dźwig. Ta „krowa”, jak ją nazywaliśmy, pozbawiła pracy dwudziestu ludzi. W złości robotnicy wysadzili ją w powietrze. Wtedy prywatna firma sprowadziła następny dźwig i tego zniszczyć się już nie dało...

Był to czas wspólnych wypraw po węgiel do portu; zawsze udało się go trochę z barek podebrać. Czas rządów formanów (brygadzystów), klecenia budek i oczekiwania na pracę.

* * *

Weryfikuję teraz obraz sprzed lat. Idę za Nim krok w krok. Przemierzam – jak Uniłowski – ulicę po ulicy, penetrując dzielnicę za dzielnicą. Tropię każdy ruch. Już wiem co sobie zamierzył – ukazanie dźwigania z nieładu.

Grabówek. Obraz zapisany przed prawie 40 laty.

„Jest to wzgórze obficie pokryte plugawymi rudami. Wieje stamtąd kwaśnym, jadowitym smętkiem. Wkraczam między zabudowania i owiany fetorem nie skanalizowanych wychodków, wspina się pod górę krętymi wykopami, niemal ocierając się o gliniaste ściany, po których spływają brunatne ścieki. Ulicę tu nie istnieją, w spadzistych, wilgotnych zaułkach pełzają roje ruchliwej dzieciarni o starczych, ziemistych twarzyczkach”.

Ulica Morska nazywa się teraz Czerwonych Kosynierów. Jechali tędy w trzydziestym dziewiątym na swoich drabiniastych wozach, uzbrojeni w co było pod ręką, a krótko potem wracali, pokonani, w krwawym pochodzie. Przecinam więc tę ulicę, mijam rząd wcale okazałych piętrowców, wspina się mozolnie ku górze. To już „Bernorda”, ów Budapeszt, sławna dzielnica gdyńskiego przedwojennego „lumpenproletariału”. To o niej, autorka wspomnień pani Jacyniczowa napisze, że była to zawsze porządna dzielnica. Zaś na pytanie – dlaczego? – odpowie: bo mieszkali w niej sami Polacy...

Mijam nieliczne nowe domy i nagle stają oniemiały. To przecież ten sam Grabówek znany mi z tylu plastycznych opisów. Spadzisto tu jak dawniej, nie mniej kreto. Tylko gliniaste ściany zastąpił cement. Bo odległości pomiędzy domkami, już nie budami, niezmienione, a i wielkości bodaj te same. Może tylko ogródki od frontu nadają im nieco inny wygląd, bardziej staranny, skrywający nieco niepomierną ciasnotę. Ulice mają swoje nazwy, choć ważne są tu numery kolejne – 11 F, 11 G, 11 H i tak aż do końca alfabetu. Stanisław Guzek przyjechał do Gdyni w 1928 roku. Na początku nowego rozdziału jego życia była klitka na ulicy Portowej do spółki z kolegą, potem „dzielnica chińska” – rzędy baraków w sąsiedztwie portu. Z desek po skrzynkach ubite, blachą z puszek po konserwach wzmocnione. Od pluskiew trudno wprost było się opędzić. Często był bez pracy. Powrotu do Jarocina i tak już nie miał, więc czekał. A gdy „chińską dzielnicę” w trzydziestym roku przenieśli na Witomino, tułał się. Do portu zachodził codziennie, „Nie brakujemy” – słyszał w odpowiedzi na pytanie o pracę. Budowano właśnie nowy gmach szkoły morskiej więc razem z żoną i setką innych rodzin zajęli go. Dymniki wystawiali przez okno, byleby zimę jakoś przeżyć. I dopiero wtedy Zarząd Miejski zaczął rozmowy z właścicielem gruntów na Grabówku – Nikielskim.

Baraki stawiało się wprost w „krzakach” i w niecałe dwa miesiące porosło nimi całe wzgórze. „Gdynia, polskie okno na świat – napisze gdański reporter Tadeusz Woźniak – to mnóstwo małych okien tych, którzy budowali to miasto”.

Ich dzieci od dawna mieszkają już w blokach, oni zaś pozostali, czekając na likwidację osiedla. Są wśród nich tacy jak Toś, jak Guzek, jak najstarszy mieszkaniec „Bernordy” – Cichalski. Pokształęcili dzieci, sami nadal odstając...

Uniłowski

„...ogłądałam się jeszcze. Ach, żeby tak wprowadzić tę biedotę w ludzkie bytowanie, a cały Grabówek oblać naftą i podpalić, zaorać to piętno hańby naszych czasów”.

* * *

Była prowizoryczna.

Dziko-barakowa, cygańska, bezładna, szałasowa. Do szałasów na Leszczynkach wchodziło się po drabinie. Nigdy przedtem ani też później Grabówek nie przeżył takiego boomu mieszkaniowego. „Chińczyków” zaliczono wkrótce do miejscowej arystokracji; rozpoczęły się właśnie przesiedlenia z terenów portowych do nowych domów na Witominie. Więc w jeden-dwa dni w pobok powstało kilkaset nowych baraków. Rosły całe nowe dzielnice robotnicze – Mały Kack i Witomino. W pierwszych latach Gdyni-miasta w dzień jest tutaj 30 tysięcy ludzi, w nocy zaś tylko pięć.

„Jestem na dzwonnicy Urzędu Portowego – pisał w 1936 roku reporter „Berliner Tageblatt”. – Jakież oryginalny wygląd! Pustkowie dzikie czy miasto? A może. jedno i drugie? Dokoła wre i kipi praca. Tu coś wybudowane, tam coś się tworzy. Obok chaty rybackiej nowoczesna kamienica, nieco dalej długie baraki. Potem znowu baraki i torf. Wszędzie hałas, rozwój i praca. Oto obraz Gdyni, oto wieś rybacka mająca stać się 100-tysięcznym miastem portowym. Fantazja czy realny projekt?”

„Wokół głównych arterij – kreślił Zbigniew Uniłowski swój obraz miasta – Świętojańskiej i 10 Lutego – sterczą, stworzone ambitnym, bezplanowym gestem, samotne gmachy z żelazobetonu obok potulnie przycupniętych, ziewających prowincją klitek”.

Jego, Uniłowskiego, Gdynia, według oficjalnych danych, liczy 85 tys. mieszkańców, rozciąga się na powierzchni 66 km kwadratowych, co stawia ją pod tym względem na 6 miejscu w Polsce. Już to było miarą gwałtowności jej ówczesnego rozwoju.

Ulica Świętojańska była w okresie międzywojennym główną arterią prowadzącą w stronę Gdańska; ulica Władysława IV zostanie przebita już po wojnie i choć jej położenie i wielkość będą predestynowały tę ulicę do przejęcia funkcji Świętojańskiej, tak się jednak nie stanie, codzienna praktyka utrwali wieloletni nawyk.

Tamta Gdynia przed wojny wchłania wciąż nowe obszary. Zajmuje gminę Chylonię w 1930 roku, gminę Obłuże w trzy lata później, najbardziej zachodnią Cisowe w 1935, leżący w kierunku południowym obszar dworski Witomino, gminę Orłowo Morskie. Polskie morze kończy się wtedy na majątku Kolibki w miejscu, gdzie dzisiaj morski brzeg z nagłą podchodzi do okien pociągu. Mały i Wielki Kack wyrastają wprost w lesistym terenie. Jeszcze wtedy Gdynia się od nich odwraca; jedną z tych dzielnic przyjmie dopiero w 1953 roku.

A bliżej morza bieliło się upiorne gmaszysko sezonowego lokalu zwanego „Morskim Okiem”. „Jest jeszcze chropowata – zobaczyła Gdynię Zofia Nałkowska – niejednakowa od pospiesznego rozrostu. Mnóstwo placów, porośniętych dziką trawą tuż przy rozległych blokach nowoczesnych to jeszcze wciąż miejsce na życie, które przyjdzie jutro i pojutrze”.

„...nieźle byłoby chyba, pisał w roku 1936 Zbigniew Uniłowski połączyć port z Gdynią (...) Gdynia by na tym świetnie wyszła. Ta nieładna i wzruszająca, wielka i lekkomyślna, młodziutka Gdynia”.

TARAPATY Z HERBEM

Miasto w ruchu

Gdynia roku 1935. Niepiękna może, lecz jakże wzniosły ukazująca wizerunek. Chłonna jak żadne inne miasto drugiej Rzeczypospolitej. Podłączająca stale w swój miejski krwiobieg nowe dzielnice. Gdy w 1935 roku zagarnia Orłowo, Redłowo, Mały Kack i Cisowa, urasta z nagłą do 75 tys. mieszkańców i cała Polska zdaje się w tym momencie wiedzieć, iż to bękarcie dziecko międzywojnia zapisuje się w szeregu jej miast największych.

Cóż stąd, że targane przeciwnościami, popadające, w głośne afery, vide: afera o nadużycia przy budowie gmachu poczty przy ul. 10 Lutego, sprzeniewierzenia w firmie „Atlantic”, nadużycia w „Eliborze” oraz „TRI” (Towarzystwo Robót Inżynieryjnych), usterki dostrzeżone przy budowie kolonii domków w Witominie. Cóż stąd, że trapiąca bezrobociem, drożyzna mieszkań, stałym ich brakiem. Za to zagarniająca wciąż nowych i nowych idących jej w sukurs ludzi. Już nie z Pomorza i Wielkopolski tylko, ale i z rozmaitych zagranic. Do tego czasu – wyliczą po latach – blisko 1330 rodaków wygnanych niegdyś za chlebem, powracających teraz w radości i uniesieniu, z nadzieją że tu u siebie na życie zarobią, dokładać poczęło swoją wiedzę o życiu tam pozyskaną do własnego, wspólnego majątku. To właśnie Gdynia pomogła im w odzyskaniu narodowej tożsamości. Ona przygarnęła ich sprawiając, że odnaleźli tu swoje właściwe miejsce na lata całe, na pokolenia.

Do tego miała i swój koloryt lokalny. Wszak nie od razu stała się miastem co się zowie metropolitalnym. Ubezpieczalnia z szyldu jest gdyńska lecz siedzibę swoją ma w bardziej od niej „centralnym”, bo powiatowym – Wejherowie. Przed laty powiat morski za siedzibę swoją obrał właśnie to miasto – w roku 1920 się to stało – odtąd obsługiwać miało i Puck, i rybackie Władysławowo, i Karwie i cypel aż po Hel, a także gdzieś tam zagubioną wieś kaszubską o nazwie Gdynia.

Cóż stąd, iż wieś zyskała z czasem miejski status; około kwietnia dwudziestego szóstego roku fakt ten nastąpił. Wójt Gdyni swoje memoriały o nadanie Gdyni miejskich praw posyłał (pięć ich pono było); nadaremno, bo była opozycja w samej radzie gminnej. Członkom rady odpowiadał status quo, niezwykłą bądź co bądź gminą była naówczas ta cała Gdynia. Tu też mieli, czcigodni radni, swoje ziemie, no a że oni decydowali tu o niejednym... Cóż, kaszubski wójt. kaszubskiej Gdyni zdawał się wyrastać ponad całe to gremium i w swoim zabieganiu wokół przystosowania administracyjnego statusu do tego co działo się wokół, bywał najbardziej wielkomięski. Może tylko najszczerzej swojej Gdyni oddany? Tak czy owak burmistrzem miasta Gdyni został nią jego niedawny wójt.

Lokalny tej Gdyni charakter. Od wierzchniej strony drapującej się w europejskie szatki, w ogonie swoim ciągnącej stałą podległość przeszłym strukturom, z natury ociężałym, nierychliwym. Bo i po co było je zmieniać – w imię aspiracji stałego rośnięcia, rozrastania się, pęcznienia wszcz, zaludniania się, zdawało się wtedy, bez końca?

Więc do lekarza z tego miejskiego molocha jeździło się – dokąd by – do Wejherowa. Szpital na potrzeby całego powiatu morskiego był pomyślany. Stale jest teraz pełny; gdynianie ciurkiem w nim leżą. Lekarz powiatowy w starostwie przyjmuje i gdynian, i wejherowian. Ubranie kupić było można tylko w Wejherowie; o sklepy Gdynia niezbyt była dbała. Do Wejherowa kursowały dziennie dwa-trzy pociągi, więc cała wyprawa to była. Na kaszubskie potrzeby było tego dość, nagle pokazało się przymało trochę...

Kto myśl tę rzucił pierwszy. I w jakie przytem ozwał się słowa. Dość, że gdyński

korespondent (niemaloby było w Gdyni przedstawiciele warszawskiej i krakowskiej prasy) „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” red. Józef Iżycki napisać mógł po prostu:

„W początkach 1935 roku rozpoczęły się w radzie miejskiej dyskusje na temat herbu miasta. Gdańsk od wieków szczycił się wspaniałym herbem królewskim i dewizą „Nec temere, nec timide”, podczas gdy miasto Gdynia własnego herbu wciąż nie posiada...”

Więc konkurs...

Trzeba by herb ich miasta odpowiadał zasadom heraldycznym – spostrzegali się zwolennicy kryteriów formalnych, jakich nigdy przy podobnych okazjach nie brakuje. Powinien herb ten wskazywać na związki miasta tego z morzem – domagali się inni. Oba stanowiska na równi świadczyły o krzepnięciu tego miasta. No bo gdy zaczyna ono obrastać w legendę i to całkiem romantyczną...

Samopoczuciem miasto musiało cieszyć się niezgorszym, skoro do sądu konkursowego nie zaproszono ni heraldyków, ni plastyków. Rady miejscy uznali, iż sami są wystarczająco kompetentni w tej sprawie. Chyba nie nazbyt daleko odeszli od owych członków gdyńskiej gminnej rady sprzed kilkunastu lat.

Kroniki zanotowały udział w konkursowych szrankach artystów plastyków Szyszko-Bohusza, Zygmunta Cywińskiego, Józefa Jaszcz-Kozłowskiego, Smosarskiego. Lecz konkurs wygrał architekt z zawodu – inż. Bochniak. W jego projekcie korona i dwa orły legionowe pomieszczone były w czerwonym polu, pionowo, jeden pod drugim. Po bokach zaś, też w układzie pionowym biegły dwa wężyki generalskie. Mało tego – orły dzierżyły tarcze, na których widniały kotwice na tle poziomych morskich fal. Uczyniono więc tu ukłon w stronę herbu miasta Gdańska, w kierunku legionowej tradycji a także w stronę morza, czego zdawali się domagać organizatorzy. I panu Bogu zapalono świeczkę i diabłu ogarek.

No i zaczęła się burza w prasie gdyńskiej (pięć tytułów o niej stanowiło, korespondentów prasy warszawsko-krakowskiej nie licząc). Okazało się rychło, że przed rokiem podobny projekt w „Gazecie Pomorskiej” wraz z rysunkiem ogłosił młody toruński dziennikarz Mikołaj Arciszewski, który w Gdyni w tym czasie redagował „Torpedę” – oczy i uszy Gdyni. Z miejsca sięgnięto po tamten projekt. Wykryto różnicę: Arciszewski w błękitnym polu umieścił koronę piastowską i dwa białe orły państwowe, też jeden nad drugim. „Umieszczenie w małej tarczy ryngrafu kotwic na tle fal morskich było czystym nonsensem” – ganił ów projekt korespondent krakowskiego Ikaca. „Skąd też te generalskie wężyki – nie ustawał – skoro Gdynia jest miastem, nie zaś generałem”. W wyniku publicznej dyskusji skasowano orły legionowe, wężyki generalskie i czerwone tło. Pozostały więc tylko – dwa białe orły państwowe pod koroną na błękitnym tle. „Projekt ten jest serwilistyczny – nie omieszkał nadmienić korespondent IKC. Gdynia jest miastem nowoczesnym, miastem marynarzy i rybaków. I zamiast orłów winny być w herbie ryby, jako że Gdynia staje się największym portem rybackim na Bałtyku”.

Żydowskim targiem – wybrano przed samą wojną, projekt Bochniaka, zmodernizowany przez Arciszewskiego. Gotówkę wziął inżynier, redaktor – poprzestał na satysfakcji.

A tak naprawdę pełnej satysfakcji nie uzyskał ni jeden ni drugi, bowiem żaden z projektów nie przyjął się naprawdę. Żaden z nich także nie stał się oficjalny. Nie miała więc Gdynia do II wojny swojego herbu.

Droga do morza

Od progu wita cię wysoki, smukły, o pociągłej twarzy, wiekiem już osiwiwały mężczyzna. Wąską sionką prowadzi do niedużego pokoiku, czegoś na kształt gabinetu. Spośród wiszących na ścianach niewielkich akwareli (rzut oka na nie wystarczy by dostrzec urodę tych pastelowych pejzaży), z regałów po wierzch wypełnionych albumami, katalogami, czym tam jeszcze, tu i tam pomieszczonych wychynie znajomy motyw, nieledwie. znak plastyczny

z którym od lat już jesteś w dobrej zażyłości; towarzyszył ci on nieraz – na dworcach, ulicach, w witrynach mijanych sklepów. Zanurzony w czerwoności, żywo z nią kontrastujący rysunek rycerskiego miecza oraz dwóch ryb o złotych odcieniach – herb Gdyni. Mieszkanie to gdyńskiego plastyka Leona Staniszewskiego, żywego Gdyni symbolu – autora herbu Gdyni.

Poznasz więc tę drogę do nadmorskiego, na oczach stojącego się miasta. Współ z nim wejdiesz na jedną z wielu w tamtych brzemiennych w zdarzenia lat. Zrazu swojsko się na niej poczujesz, jakbyś pamiętał tej podobne. Poprowadzi cię ona z podkościerskich Pogódek pod Kartuzy do wsi Willanowo, gdzie pan ojciec szkolnym był, czyli nauczycielem, w jakiejby innej – jednoklasowej szkole. Usłyszysz jak on przed laty ojcowe wspomnienia: – Ty godaj po kaszebsku.

I w lata dwudzieste tym sposobem wkroczysz, gdy już dłużej ukryć się nie dało, że tego wyrosniętego knypka, Leosia, dokądś by należało posłać na dalszą edukację. Ojciec, choć kierownik już wtedy 4-klasowej szkoły w podgdyńskiej Redzie, tyle jeszcze ojcowskiego opiekuństwa wykazał (pomiędzy sześciu dzieci dzielić je musiał), że – po krótkiej chwili namysłu – posłał go na praktykę do fotografa, Niemca z Wejherowa, by tym sposobem jego wcześniej objawionym chęciom do rysowania, kreślenia zadość uczynić. „To była praca bez pomysłu, bez polotu”, sam tak o niej powie po latach.

Wydeptasz zatem tę jego ścieżkę przez nauczycielskie seminarium prowadzącą, nauczanie w dwuklasówce w Cząstkowie około Szemuda, po Gdynię tamtych dni...

Z niewielkiego dworcowego baraczka krytego papą, o lekko spadzistym dachu, z niewielką 2 – 3-metrową przybudówką wychodziło się, na piaszczystą (nadmorski, sypki to był piasek) uliczkę. „Taka pierwotna to była ulica”, zaświadczy o niej. Po lewej jej stronie stała już, dopiero co zbudowana, dachówką kryta czerwona nowa szkoła, nieco zaś dalej – ta stara gdyńska z pruskiego muru, więc z drzewa i z gliny lepiąca. Omszała, zgniłozielona, mocno czasem nadwierzona, o starannie bielonych ścianach.

Coś z atmosfery tamtych lat pochwycisz w nozdrza. Zespół uczniowski klasy szóstej na dwie ostatnie lekcyjne godziny wędruje do portu dla szkicowania z dnia na dzień przybywających nowoczesnych kształtów; w skupieniu, w pochyleniu nie przerywając szkicowania. Porównasz więc szkołę twojego czasu z tamtą. I pokłonisz się czasowi, który jej sprzyjał. Urządzającej regaty modeli i okrętów, patronującej puszczaniu modeli latających na redłowskich wzgórzach. Towarzyszyć będziesz – we wspomnieniu – dobrowolnemu opodatkowaniu się rodziców na rzecz tej nietuzinkowej szkoły.

Na tej drodze – nie prostej – Gdańsk cię nie ominie. I Zoppot, i willa „Zofiówka” w przygranicznym naówczas Orłowie. Stało się, że dyrektor toruńskiego liceum, bardziej upodobał sobie stałego lokatora od sezonowych turystów i jemu parter swojego domu w Orłowie odnajął. Na tym skrawku polskiego wybrzeża, gromadnie odwiedzanego przez łaknących widoku morskich fal przybyszów, z głębi tamtej, niezbyt na morze otwartej Polski.

Prześledzisz jak objął w Gdyni kierownictwo Ośrodka Metodycznego Nauki Rysunku i Prac Ręcznych i – niezadługo – rozpoczął zajęcia z prac ręcznych i rysunku w Macierzy Szkolnej na ulicy Wałowej w Gdańsku. W tej szkole-pomniku polskości. Najbardziej niezwykłej z niezwykłych. Osaczonej zewsząd a przecież dumnie trwającej, z wykładawcami, przyszlými ofiarami hitlerowskich represji.

1946 rok na nowo zastanie Leona Staniszewskiego w Orłowie. W Gdyni-Orłowie, lecz już nie w Adlersorst. W części ogromniejszej z dnia na dzień Gdyni. W mieście, którego witalizm objawi się niebawem w śnie o własnym, godnym miasta tego herbie-symbolu.

Więc – konkurs raz jeszcze

Ktoś ze stojących w szranki konkursu w 1946 roku pomieści w projekcie herbu żagle „Daru Pomorza”; tym samym popadnie w niezgodę z kanonami heraldyki, za to odda należną część symbolowi Polski morskiej. Kto inny skrzyżuje bandery marynarki wojennej i

handlowej, jakby miasta nie postrzegając zupełnie. Jeszcze inny – wyrysuje kotwicę, kolejny – umieści w tarczy – nie wiedzieć czemu przy tej właśnie okazji – Krzyż Grunwaldu. Na tropie ważkich momentów historii najnowszego miasta znajdzie się ten kto w herbie Gdyni zobaczy kosy, ową alegorię Czerwonych Kosynierów, przy pomocy tej „broni” stawających w 39 roku do nierównego boju z najeźdźcą. I wtedy – nieoczekiwanie trochę – wpadnie w czyjeś oko bezpretensjonalny projekt dwóch złotych ryb (dorszów, jeśli sądzić po uzębieniu, śledzi – po kształcie ryb mniemając), ułożonych pionowo, jedna pod drugą, przebitych dokładnie w połowie tej samej barwy mieczem, przy bliższym oglądzie – Bolesławowym Szczerbcem. Jurorzy decydują otwarcie kopert. Autorem wskazanego projektu okazuje się być nauczyciel rysunku z Gdyni-Orłowa Leon Staniszewski. Zdobywcą II nagrody – pięknego projektu orła z ogonem w kształcie kotwicy – znany stołeczny plastyk Andrzej Siemaszko, III-ciej zaś – Tadeusz Gronowski – za projekt wyobrażający w połowie herb Gdańska, w drugiej zaś – orła białego.

Z zapażenia się w gdańską koronę z dwoma krzyżami wyrosła prostota kompozycji gdyńskiego herbu. Z chęci nawiązania do pewnych tradycji miejscowych, lokalnych, z podglebia wziętych, z prehistorii tej ziemi. Że jednak właśnie ryby? Chodziły po głowie jak dawniej. Należało tylko nadać im kształt i barwę, utrafić w proporcję, wykonać dziesiątki szkiców, wersji układów. Lekko je za każdym razem zmieniając, dostosowując do siebie wzajem. I patrzeć co z tego porównania, z tego przeciwstawiania sobie wynika. Dojść nareszcie do śledziowatego kształtu tych ryb, do pewnej ich zadziorności zarazem, do ryb mających, pewien cel przed sobą, atakujących. Aktywnych, nie zaś pasywnych.

Uchronić ryby przed zawiśnięciem w powietrzu. Znaleźć więc element, który spiąłby je z sobą, stanowiąc zarazem oś wertykalną (pionową) dla horyzontalnych (poziomych) utworzonych przez owe ryby. Od prof. Radwana powziął Leon Staniszewski naukę kompozycji płaszczyzn i brył. Tutaj przydać się mogła wiedza o kompozycji płaszczyzn. Przy świadomości, iż kreśli się pewien symbol, skrót pewien, esencję.

Zatem – jak unikać rozchwiania się tych ryb...

Moment, w którym plastyk sięgnie po miecz Chrobrego by przeciąć nim ryby w połowie zda się być kluczowy, co najmniej tak samo ważki jak decyzja o wyborze i trwaniu przy parze ryb. Po miecz-symbol walki o dostęp do morza. Z początku, po krótki i ostry, na koniec zaś – po wydłużony, bardziej jakby „mieczowaty”, bardziej też przez to heraldyczny.

Niepokój w jury być musiał; rada miejska urzędu plebiscyt wśród widzów. Najwięcej głosów otrzymuje obrazek rycerza na koniu dzidą przebijającego zięjącego ogniem na tle Wawelu smoka. Należało powziąć z tego doświadczenia naukę i... nadal czynić swoje, „Gdynia to symbol – pisał wybrzeżowy publicysta w 1947 roku. Symbol prężności, ekspansywności, inicjatywy, dorobku polskiej myśli morskiej i wiary w rozwój naszego Wybrzeża. Nie można więc dawać Gdyni herb prostego różna i dwóch dorszy. Symbol miasta Gdyni powinien wyobrażać jakąś konkretną ideę obejmującą wszystkie wymienione cechy, a czyżby te dwie rybki mogły się podjąć tak odpowiedzialnej roli?”

– Te sympatyczne rybki tak nas uwiodły – pierwszy z uśmiechem powiadomił plastyka o zwycięstwie jego projektu przypadkowo napotkany w miejskim autobusie, artysta plastyk Smosarski.

De gustibus...

Zarząd Miejski w Gdyni herb aprobuje; posyła swą decyzję do resortu kultury z prośbą o zatwierdzenie. Tymczasem, nie czekając decyzji stolicy, wyobrażenie herbu umieszcza na domach, placach, w środkach miejskiej komunikacji. Gdy resort kultury – licho wie czemu, – radzi się resortu administracji publicznej, herb Staniszewskiego przenika już do społecznej świadomości. Gdy z Warszawy nadchodzi decyzja o wycofaniu herbu i rozpisaniu nowego konkursu, na dobrą sprawę jest już: za późno. Niczym melodia Dunajewskiego trafiająca

nieoczekiwanie na usta wszystkich i herb ten wycelował w powszechne wyobrażenie o herbie ich miasta.

„Został herb Gdyni – zaznacza w „Dzienniku Bałtyckim” z 18 listopada 1947 roku prof. Akademii Sztuk Pięknych Władysław Lam – półtora roku temu posłany do resortu, i oto referent ministerialny dzisiaj dyskwalifikuje go, skutkiem czego zanoszą się na nowy kosztowny konkurs. Jest w tym jednak zasadnicze nieporozumienie. Skąd pewność, że ten nowy konkurs da wynik lepszy, co więcej taki, który zadowoli referenta ministerialnego. Skoro jego opinia jest bardziej miarodajna niż sąd fachowego kolegium. Po co w ogóle konkursy, po prostu niech w przyszłości takie sprawy rozstrzyga sam referent ministerialny”.

Woda wokół dorszy stawała się coraz bardziej mętna. Już i referent rybacki resortu marynarki zabrał głos w sprawie; dostrzegł złotą obwódkę herbowej tarczy. To symbol szlachectwa, zakrzyknął. Dlaczego, ryby? – spytał. Przecież Gdynia nie jest portem rybackim. Dlaczego miecz i ryby? W ogóle tarcza winna być gotycka, nie zaś romańska. Najgorsza sprawa z dorszami. Jesiotr, łosoś czy węgorz zgoda, ale zwyczajne dorsze? I minąć musiało lat prawie trzydzieści, by herb Gdyni mógł się „jak figa ucukrować, jak tytuń uleżeć”. I by w roku dla miasta jubileuszowym 1976 został jako herb miasta czczącego swe złote gody zatwierdzony.

OJCIEC GDYNI

Pośród osób odwiedzających tego dnia budowę Portu Północnego byli I sekretarz KC PZPR Edward Gierek i premier Piotr Jaroszewicz. Orowadzani przez dyrektora inż. Jerzego Białeckiego interesowali się różnymi szczegółami związanymi z mocą przeładunkową nowego przyszłego portu, sposobami wyładunku i załadunku węgla, głębokością toru wodnego. W pewnym momencie z ust Gierka padło pytanie:

– Czy był tu minister Kwiatkowski?

Konsternacja zapanowała wokół.

– Proszę Was powiedział z uśmiechem I sekretarz – prześlijcie plany budowy portu do Krakowa. Będzie Wam wdzięczny za pamięć.

Gdy on budował Gdynię było mu stokroć trudniej. Nie miał takiej techniki, tylu specjalistycznych przedsiębiorstw wykonawczych, a jednak stworzono port na wskroś nowoczesny. Pół wieku nie umniejszyło tamtej inwestycji. Zróbcie to.

* * *

32 lata liczył Eugeniusz Kwiatkowski, gdy w mglisty deszczowy dzień 10 lutego 1920 roku kładziono kamień węgielny pod przyszłą Polskę morską, dokonywano aktu zaślubin z Bałtykiem koronując lata walki polskiego oręża o wolny dostęp do morza. On – wywołał tamten nastrój w pełnych patosu słowach:

„Szły ku morzu i odgłosy dzwonów kościelnych i dźwięki pieśni Te Deum z całego kraju, i wyjątkowo radosny odgłos armat, wieszczący, że Rzeczpospolita dotarła do kresu swojej granicy północnej, małej i największej zarazem, bo łączącej ją z całym światem, że jej zjednoczenie i niepodległość stają się żywą i ostateczną prawdą”.

Skąd u absolwenta klasycznego gimnazjum w Bąkowicach pod Chyrowem jeszcze z 1907 roku, słuchacza zwyczajnego Wydziału Chemii Technicznej Politechniki Lwowskiej, słuchacza tegoż wydziału Politechniki w Monachium, inżyniera chemii, pracownika prof. Schultza, praktykanta gazowni miejskiej w Łodzi, inżyniera w gazowni lubelskiej, skąd u tego starszego referenta resortu Robót Publicznych, członka zarządu Państwowej Fabryki Destylacji Drewna w Hajnówce, wkrótce potem dyrektora technicznego zakładów azotowych w Chorzowie i – za sprawą prof. Ignacego Mościckiego – dyr. bliźniaczych zakładów w Tarnowie, skąd nagle u niego cała ta morska orientacja? Bo że słowo „orientacja” całkiem tu jest na miejscu, to rzecz pewna.

Miłośnik historii pozwalający wciągnąć się w wir walki o polskość ziem śląskich, okazujący zainteresowanie powstaniami śląskimi, walką plebiscytową, integracją przemysłu górnośląskiego z gospodarką narodową, wychowany na Sienkiewiczowskiej trylogii, rodzimym romantyzmie, Norwidzie i Żeromskim, kto wie, może przez tego ostatniego zbliżył się do morza i morskiej problematyki? Staranne wykształcenie ekonomiczne mieć tu musiało niemałe znaczenie. Lecz nade wszystko wartości w nim samym ukryte, szerokość myślowych horyzontów, otwarta głowa, dar widzenia spraw z pewną perspektywą, z oddechem. Te wszystkie okoliczności (plus umiejętność wyciągania wniosków z historii) sprawiły, że wykuwać się począł z dnia na dzień morski program Eugeniusza Kwiatkowskiego.

„Polityka morska – sam tak rzecz po latach określi – wymaga granitowej wytrwałości i długofalowej realizacji”.

To po latach...

Minąć musiało wiele czasu, czasu wypełnionego skrętnym poszukiwaniem własnej narodowej tożsamości, odnajdywaniem sił i witalności jaka będzie potrzebna do wypełniania oby śmiałych zadań, stawiania wciąż nowych i nowych, tak by tę kruchą substancję na wszelkie możliwe sposoby utrwalić. Więc cztery dłużące się lata minąć musiały aby gdzieś około końca 1924 roku Polska zdołała pokonać proces ciężkiej powojennej anemii gospodarczej i by w zdrowiejącym organizmie pojawić się mogły rychło rozliczone potrzeby, które w ówczesnych warunkach dawało się zaspokoić tylko na drodze przywozu zza granicy. Dawniej część niezbędnego przywozu można było wyrównać sumami dewizowymi przekazywanymi do kraju przez emigrantów, później liczba reemigrantów przewyższyła liczbę emigrantów odpływających do krajów zachodnich. Zaiste, niełatwe były to lata...

Komendant okręgu łukowskiego w walkach legionów w 1918 roku, jednak nie przynależący nigdy do obozu legionistów, przyjaciel Mościckiego, jak i on chemika, niebawem prezydenta II Rzeczypospolitej, fascynujący się olbrzymimi możliwościami pozyskania surowców dla przemysłu chemicznego, nieoczekiwanie za sprawę najważniejszą w swoim życiu uczyni stworzenie morskiej Polski, samemu stając się najpierwszym jej symbolem. Do tej zaś roli dziś zdaje się nam być postacią wymarzoną wprost. Choćby z racji emocjonalności z jaką do spraw morza zwykł był przez całe lata podchodzić...

„Każdy metr Wybrzeża, każdy nowy dźwig – pisał w książce-biblii tamtego czasu, w „Dysproporcjach” – każdy skład towarowy, każda nowa placówka handlowa w Gdyni, każde ulepszenie komunikacji, każdy nowy okręt, każda nowa fabryka na Wybrzeżu, każdy bank, każda nowa więź cementująca Gdynię z Pomorzem a całe województwo pomorskie z resztą państwa, to wielka zdobycz, to poważny aktyw naszego dorobku państwowego. Tu koncentruje się jedyna, praktyczna, akademia kupiecka Polski, tu stoi otworem droga najpewniejsza i najkrótsza dla wyrównania wartości człowieka w Polsce z wartością człowieka w Europie, tu zbiega się granica współpracy z narodami całego świata, tu wreszcie, harmonizują się automatycznie wszystkie różnice poglądów, wszystkie starcia myśli i programów całej Polski”.

Emocjonalistą był ten niezmiennie szykowny mężczyzna na pewno. Z dużą pono wprawą operujący głosem – łagodnym, miękkim, z ledwo odczuwalnym akcentem, potrafiący mówić rzeczy interesujące, ściśle, za każdym razem spointowane, z głębszą refleksją. Od Stanisława Staszica przejął i za swoje credo uznał to hasło – „trzymajmy się morza”, choć przecie w pełni był świadkiem, że:

„W dawnej Polsce zagadnienie polityki morskiej było zawsze związane z jednostkami. Dlatego wyładowywała się ona we fragmentach i ginęła wraz z człowiekiem”.

Jakże liczył kilometry polskiego Wybrzeża. Przeciwstawiał owe 72 kilometry morskiej linii brzegowej 5500 km granic ogółem, z których 90 proc. było martwych z handlowego punktu widzenia. Jednego razu zakrzyknął prawie:

„W odniesieniu do położenia geograficznego, do gęstości zaludnienia, do potencjalnego bogactwa ziemi, całe nasze istnienie wydaje się anachronizmem albo paradoksem, każdy szczegół woła o reformę, każdy kilometr ziemi woła o zorganizowaną pracę, a każdy dzień protestuje przeciwko wszelkiemu opóźnieniu i bezwładowi”.

Historyk o Eugeniuszu Kwiatkowskim napisze po latach zdawkowo: „dla stworzenia trwałych wartości materialnych funkcjonujących z pożytkiem dla gospodarki narodowej do dzisiaj, wykorzystuje koniunkturę lat 1926-30”.

Napędzić ją miała wojna celna Niemiec przeciwko Polsce. Odnawiające przyjęcie węgla z przypadłych Polsce Traktatem Wersalskim kopalń śląskich, zamknąwszy swój rynek dla polskiego węgla nie mogły Niemcy przewidzieć jednego – strajku górników angielskich w połowie 1925 roku.

Z mostu kolejowego w Tczewie sypano lejami węgiel do luków stateczków szwedzkich, duńskich, norweskich, zaczarterowanych polskich, fińskich a nawet angielskich wprowadzanych holownikami w koryto Wisły. Każdy cal gotowego i naprędce urządzonego nabrzeża począł teraz gorączkowo w dzień i w nocy pracować. Gdańszczanie dający Kwiatkowskiemu z początku niedwuznacznie do zrozumienia, iż pomysł wywożenia węgla śląskiego przez odległe porty uważają za nierozsądny, po upływie kilku dni przyłączyli się do zyskowej akcji. „Była to – powie w prasowym wywiadzie – wspaniała lekcja pogładowa dla całego rządu i tzw. sfer gospodarczych o wartości i celowości inwestycji morskich”.

W maju 1926 roku ma miejsce zamach stanu Józefa Piłsudskiego. Sejm obiera prezydenta prof. I. Mościckiego, ten zaś podsuwa Piłsudskiemu – jakiegoż bowiem słowa użyć jeśli się wie, iż Kwiatkowski nie był związany z żadnym politycznym stronnictwem, polityką w ogóle czynnie się nie zajmował, jeżeli już to jedynie polityką gospodarczą – więc podsuwa na stanowisko ministra przemysłu i handlu swojego najbliższego współpracownika i serdecznego przyjaciela. Jako historyk gospodarczy obdarzony przy tym niepospolitą intuicją, trafnie odgadł on niemieckie niebezpieczeństwo. Ów nowy członek rządowego gabinetu, zgoła inaczej niżli wódz państwa, wypatrujący na wschodzie swojej szansy, zakrzyknie jednego razu po pamiętnej mowie Hitlera: „Nasz lebensraum to morze!”

„Wzrok dawnej Polski – niedwuznacznie czynił zarzut Piłsudskiemu – odwraca się wciąż od Zachodu i wybrzeży Morza Bałtyckiego, ucieka od drogi wielkiego oporu, ale i wielkich korzyści, ucieka od naturalnego posłannictwa, ale i obowiązku, oddala się od źródła swej siły, kierując się coraz bardziej, coraz wyraźniej i konsekwentniej na Wschód, do źródła swej słabości, gdyż pędził ją tam interes warstwy szlacheckiej, zmieniającej prawo obowiązku na prawo przywileju, redukującego prawo zbiorowe państwa do prawa indywidualnego pańszczyzny. Polityka różni się od mechaniki najistotniej tym, że w polityce droga łatwego efektu prawie zawsze jest nie najlepsza ale najgorsza...”

Zwolennik myślenia o Polsce morskiej od Piastów i Jagiellonów, Batorych i Wazów, więc zwolennik ciągłości w myśleniu o morzu, odkładania się tradycji, nie skrywa omyłek popełnianych w przeszłości. Choćby niezbyt fortunnych operacji prywatnego Towarzystwa Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej, które w nadziei zysków nabyło kredyt i kilka stateczków o tonażu przecie nie największym, gdy koniunktura na frachtowce załamała się gwałtownie. Skutek był taki, że trzy najlepsze jednostki zasekwestrował urząd morski USA, pozostałe poszły w obce ręce za bezcen, jeden strawił pożar. Trzeba było dopiero norweskiemu armatorowi przyznać subwencje by na dwóch swoich stateczkach wywiesił polską banderę...

Tak jednak było do momentu gdy w Sejmie zapadła owa historyczna decyzja o budowie portu w Gdyni. Decyzja, w której nie miały być udział już od 8 czerwca 1926 r. min. Kwiatkowskiego.

Pisał i mówił gdzie się dało, z niezmienną rozległością sądów: objawiając się przytem moralistą narodu i za naród cały w jego niejako imieniu:

„Niestety, nic tu więcej do położenia nie mamy jak tylko samych siebie. Nasz własny rozum stanu, naszą własną solidarność z celami państwa, nasz własny talent organizacyjny i zdolność przewidywania przyszłości, nasz wysiłek i naszą pracę, naszą ofiarność, nasz takt i zmysł karności, nasz umiar i zdrowy sens”.

Dopiero co ustał dopływ do kraju walut obcych, nastaje klęska bezrobocia – tego rejestrowanego i tego poza rejestrem – parcelacja w wyniku reformy rolnej nie rozwiązała problemu przeludnienia wsi polskiej. Słabo uprzemysławiały się z trudem zrastające z sobą trzy dzielnice Polski, skutkiem czego z oporami wchłaniały rosnący nadmiar ludzi. Bezrobocie na wsi zwalczać można było tylko poprzez uprzemysłowienie kraju, to wymagało wzmożenia importu maszyn, ale i rud, koksu, chemikaliów. Pożyczki zagraniczne były uciążliwe i niedostępne. Pozostawał więc eksport jako środek wyrównania bilansu

handlowego i płańniczego. To wtedy rzucone zostało hasło: Gdynia.

Aktywny świadek i badacz źródeł sukcesu Japonii, weryfikujący, gdy trzeba – adaptujący amerykańskie zasady organizacji pracy, bystry obserwator radzieckich pięciolatek, zwolennik centralnego planowania rozwoju kraju, człowiek z poczuciem misji wypowiada sądy stanowiące wstrząs dla elity władzy tamtego czasu:

„Samodzielna praca na morzu to najbardziej bezpośredni, najwyższy, najczynniejszy kontakt z cywilizacją całego świata, to nieodparty przymus rozwoju handlu, a w konsekwencji rozwoju produkcji, rozkwitu miast, podniesienia, doprowadzenia w głąb warstw społecznych dobrobytu, a więc oświaty, to źródło lepszej organizacji społecznej, doskonalszych praw, znaczniejszych środków obronnych”.

Kwiatkowski gorąco pragnie wygrać tę morską bitwę. Chce przyspieszyć budowę własnego portu morskiego, by stworzyć zawiązki polskiej marynarki handlowej, by zmodernizować sieć komunikacyjną na zaplecze portu, wyposażyć go w niezbędne instalacje techniczne, budowlane, transportowe oraz instytucje administracyjne i usługowe, aby zbudować szkolnictwo morskie. I dlatego z taką energią walczy o zwielokrotnienie budżetu swojego resortu, choćby i przez uszczuplenie kiesy pozostałych, choćby...

„Drobny ten fakt, którego świadkami jesteśmy w dniu dzisiejszym, a mianowicie zakupienie 5 statków i podniesienie na nich bandery polskiej – przemawia 6 stycznia 1927 roku na jednym z pięciu parowych węglowców zakupionych we Francji – jest jednak początkiem naszej pracy twórczej na morzu. Ma on doniosłe znaczenie, aczkolwiek na razie jest tylko posiewem na przyszłość...”

Pragnie zmodernizować sieć komunikacyjną na zaplecze portu, wyposażyć go w niezbędne instalacje techniczne, budowlane, transportowe oraz instytucje administracyjne i usługowe oraz zbudować szkolnictwo morskie. I dlatego z taką energią walczy o zwielokrotnienie budżetu swojego resortu, choćby i przez uszczuplenie kiesy pozostałych. To on ustanawia przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” dla którego na początek zakupił tych pięć węglowców lecz dla których ludzi brakowało, zwłaszcza na zapleczu, w przedsiębiorstwie, jako że „szkoła kapitanów” w Tczewie wypuszczała kolejnych absolwentów.

Ze wspomnień Juliana Rummla:

„Bodajże już dnia następnego po nominacji proszono mnie, abym się udał do ministra E. Kwiatkowskiego. Miałem z nim dłuższą rozmowę, tj. właściwie mówił minister dając mi swoje wskazówki co do prowadzenia przedsiębiorstwa. Minister obiecał osobiście wszelką pomoc i prosił, abym mu pisał o swoich poczynaniach i o sprawach przedsiębiorstwa, zwłaszcza w pierwszym okresie jego działalności. Minister nie ukrywał, że idąc na utworzenie żeglugi przyjmuje na siebie wielką odpowiedzialność, ale czytał dużo moich prac, z których wiedział, że mam wiarę w to, że żegluga w Polsce może być stworzona i w związku z tym z ufnością oddaje sprawę w moje ręce. Wyrażał obawy co do możliwości znalezienia w Polsce odpowiedniego personelu – a w szczególności biurowego, np. wskazał na konieczność zaangażowania buchaltera z jakiegoś obcokrajowego przedsiębiorstwa żeglugowego. Odpowiedziałem na to, że rzeczywiście personel biurowy polski obeznany z pracą w przedsiębiorstwach żeglugi, nie istnieje, ale będzie właśnie moim zadaniem przygotowanie takiego personelu, stworzenie swego rodzaju szkoły, z której będą korzystali i inni armatorzy polscy, o ile tacy powstaną. Poza tym minister zwrócił uwagę na konieczność dobrego traktowania załóg, rozumie się bez uszczerbku dla interesów przedsiębiorstwa. Żegnając mnie minister wydawał się być wzruszony, serdecznie ścisnął mi rękę, życząc powodzenia i jeszcze raz powtarzając swą obietnicę pomocy we wszystkich trudnościach. Było to w listopadzie 1926 roku”.

– Imionami córek Piłsudskiego „Jadwigi” i „Wandy” ochrzciłem dwa nasze statki przybrzeżne – wyzna Eugeniusz Kwiatkowski na planie filmu Sergiusza Sprudina „Gdynia”.

– Piłsudski przyjechał i jak zobaczył rozbudowę Gdyni, żadnych trudności budżetowych już nie miałem. Szczęśliwie oszczędziłem pieniędzy na budowę miasta; ciągła obawa była, że można się z tej polityki wycofać, że minie koniunktura. Stosowałem politykę faktów dokonanych. Gdynia zaczęła od 200 tys. ton przeładunku, doszła zaś do 9 mln ton.

Lecz zanim doszła, niejedną przyszło jej stoczyć pojedynek bez pardonu. Z sąsiadem po linii brzegowej Gdańskiem i światowym kryzysem, z własną i kraju słabością, on – miasto tego mózgu i animator – z sobą samym gdy, okazało się, przynależy do rządu, w którym Brześć i Bereza wyznaczają linię polityczną.

Rzecznikiem budowy Gdyni stał się premier prof. Kazimierz Bartel. On też stał za sprawą budowy własnej floty handlowej. Departament morski kierowanego przez Kwiatkowskiego resortu kipi pracą, inicjatywą. Już i zapomniano o decyzji likwidacji departamentu żeglugowego. W Gdyni tego czasu gromadzą się najtęższe głowy, tuż ówczesnej polskiej morskiej myśli technicznej i gospodarczej: Julian Rummel, inż. Tadeusz Wenda, portu projektant i budowniczy, kmdr Józef Poznański, gen. Mariusz Zaruski, dr Józef Borowiak, inż. inż. Stanisław Łęgowski, Piotr Bomas, Antoni Uziembło, dr Franciszek Lubecki, Teodozy Nosowicz, Feliks Rostkowski, Hugon Pistel, dr Feliks Hilchen. Tutaj napływać też poczęła cała armia „nieznanych” budowniczych miasta i założycieli morskich instytucji usługowych, zdając doskonale egzamin życiowy na eksponowanym odcinku morskim.

Tak o nich powie:

„Był to pospolite ruszenie z całego polskiego zaplecza, niosące swój wysiłek Gdyni, niespokojne duchy, najbardziej dynamiczni, utalentowani, władający obcymi językami, ambitni, obrotni, pracowici. I gdy marnowali się ci ludzie w świecie zabitym deskami, nagle przysłała wiadomość, że nad polskim brzegiem Bałtyku powstaje wielkie dzieło, że tworzy się tam jakiś inny świat, otwierające duże szanse dla każdej zdrowej inicjatywy gospodarczej. W Gdyni, częściowo i w Gdańsku stali się promotorami pracy na morzy i w portach”.

Za nagłą potrzebą współczesności uznający powstanie społeczeństwa kupieckiego i morskiego, człowiek rozumiejący absolutną potrzebę poprawy psychicznej sytuacji społeczeństwa, granicy morskiej przypisujący rolę regulatora rosnących ciśnień, z dnia na dzień staje się rzecznikiem ścisłej integracji Polski z Pomorzem.

„Trzeba poświęcić kilka słów – zanurza się przez moment w historii – tym, którzy od dawna przygotowywali przyjazną atmosferę, którzy od dawna szczepili w agrarną i lądową duszę Polaków bakterie morskie, którzy wbrew klęskom narodowym wierzyli niezłomnie, że wybrzeże Bałtyku było i będzie jeszcze nasze. Stanisław Karnkowski, Dymitr Solikowski, Jerzy Ossoliński i Adam Kaznowski, Stanisław Staszic i Tadeusz Czacki. Obok nich straż nadmorską zaciągali pisarze kaszubscy; ks. Kujot, Hieronim Derdowski, dr Majkowski, Florian Ceynowa oraz tacy działacze polscy jak Bernard Chrzanowski, A. Szelągowski, Antoni Chołoniewski, St. Bełza, a przede wszystkim mistrz nad mistrze Stefan Żeromski. Wydawane przez dr. Majkowskiego w Kościerzynie od 1909 r. pismo literacko-gwarowe „Gryf” rozpałało polskość na Kaszubach i niosło wiatr od morza do Warszawy, Poznania, Łodzi i Krakowa. To „Gryf” przypominał z wyrzutem, że wybrzeże nasze „leży opuszczone niby tajemny, smutny gościniec, idący nie wiadomo dokąd i nie wiadomo po co”.

Jak umiał przemawiać niechaj świadczy fragment jednego z nich – tego, które wygłosił podczas pamiętnego podniesienia bandery na statku szkolnym „Dar Pomorza” 13 lipca 1930 roku...

„Przeżywamy dziś wspaniałe chwile, które nasuwają nam konieczność głębokiego zastanowienia się. Nie wiem czy to przypadek, że święcimy dziś równocześnie rocznicę bitwy grunwaldzkiej i w tym samym dniu święcimy chwile dla nas ciężkie i gorzkie plebiscytu na Warmii i Mazurach, wreszcie świętujemy dziś ten piękny dar ludu pomorskiego. Wielka bitwa grunwaldzka to znamię charakteru polskiego. Potem musiał przyjść plebiscyt na Warmii i Mazurach za oddalenie się od morza, bo przecież Grunwald prowadził tu, do

polskiego Wybrzeża, nad polski Bałtyk, jednak nie wyzyskano go. Dziś można powiedzieć, że społeczeństwo polskie spłaca dług historyczny na Wybrzeżu”.

„Morze dla Polski – pisał w innym miejscu – to jedno z najpoważniejszych i najdonioślejszych zagadnień historycznych. Ku niemu Polska szła wieki całe, a im bliżej z morzem się wiązała i żyła, tem bardziej wzrastała Jej siła wewnętrzna i znaczenie zewnętrzne. Od 17 wieku traciliśmy kontakt z morzem i doszliśmy wreszcie przed kilkudziesięciu laty do tego, iż morze stało się obcem u nas pojęciem. Tylko w duszach ludu kaszubskiego szczątki polskiej tradycji morskich przetrwały i one to po wielkiej wojnie światowej, to najcenniejsze wiano przyniosły państwu: polskie morze”.

Lecz Eugeniusz Kwiatkowski odejść musiał. To wtedy pisze pomyślane z pasją „Dysproporcje”, świadczy o powtórnemu wydaniu za rok, co już jest ewenementem na owe czasy. Jeszcze tylko ustawia właściwych ludzi na właściwych miejscach. Choćby Feliksa Hilchena czyni dyrektorem departamentu morskiego, wspólnie z Wacławem Fabierkiewiczem opracowuje taryfę portowo-celną, która ostatecznie gwarantuje niezależność Polski od pośrednictwa zachodniego sąsiada.

A czymże jest Gdynia tamtego czasu... To już port uniwersalny, dyspozycyjno-rozdzielczy. Zgoda, eksportujący głównie węgiel, lecz i pośredniczący w imporcie bawełny i wełny, juty i sizalu. Odbiera tym samym priorytet Hamburgowi i Bremie. Z roku na rok rośnie wartość obrotów gdyńskiego portu. W 1930 roku Gdynia osiąga 3,5 mln ton przeładunku, z czego prawie 3 mln stanowił węgiel. W Sejmie rodzi się „kwestia gdyńska”. W myśli morskiej coraz więcej miejsca zajmuje już nie sama budowa portu, ile związaną go z miastem, z zapleczem. W tym samym roku przeszło przez nowy port 14 proc. obrotów handlowych Polski. W samej rzeczy nie za dużo. Ważne jednak, iż wytyczony został kierunek. Odtąd już łatwiej będzie osiągnąć w pięć lat później wskaźnik 44 procent. Wypadły z pamięci nie tak dawne kłopoty z francusko-polskim konsorcjum wystawiającym rachunki, które znacznie podrażały koszty budowy.

We wspomnieniu jednego z tuzów naszej marynarki Michała Kisielewskiego przeczytać można te słowa:

„Na początku niedostateczna była propaganda i brak mocnych ludzi. Admirala Porębskiego nie stało. Dopiero z objęciem stanowiska ministra Przemysłu i Handlu przez inż. Kwiatkowskiego powstały możliwości dla polskiej floty handlowej”.

Zaczął się w grudniu 1926 roku od zakupu 3-tonowych „francuzów”, w dwa lata później powstaje Stocznia Gdyńska, która z czasem nabywa dok pływający 2500 ton. Co by się nie rzekło – był to czas, gdy stocznie żyły w cieniu portu i żeglugi. Już i zaczyna się run na całym polskim Wybrzeżu. Zakończyła się budowa gdyńskiego portu rybackiego, gdy rusza budowa następnych – w Pucku, Jastarni i -na Helu. Powołano też do życia „Żeglugę Polską”. Stanowi o niej z początku pięć o pojemności 3 tys. DWT stateczków („Wilno”, „Poznań”, „Kraków”, „Toruń”, „Katowice”). Rodzi się system połączeń komunikacyjnych z Gdynią, z którego najważniejszymi, jest magistrala węglowa Śląsk – Gdynia, On zaś pisał w „Dysproporcjach”:

„Pragniemy mieć drogi zdatne do komunikacji, rozbudowane linie kolejowe, pocztowe i telegraficzne, domagamy się bezpłatnej i nowoczesnej urzędzonej szkoły dla naszych dzieci, realizacji programu rozbudowy Gdyni, uregulowania rzek, zabezpieczenia mienia ludzkiego przed powodzią, budowy mostów, regulacji technicznego i sanitarnego wyposażenia miast, warunków rozwoju rolnictwa, przemysłu, rzemiosła i handlu”.

Myślą więc sięgał daleko, mierzył wysoko, doraźność była dla niego obcym pojęciem. Najlepiej widać to było w Gdyni, w tej „pracowni morskiej”, jak sam ją nazywał.

W Mościcach, gdzie kieruje Państwową Fabryką Związków Azotowych, śledzi uważnie bunt i strajki chłopów z podtarnowskich wsi. Dostrzega długie kolejki oczekujących na pracę pod bramami fabryki, spostrzega zjawisko emigracji wewnętrznej u wielu szlachetnych ludzi. To wtedy pisze „Dysproporcje – Rzecz o Polsce przeszłej i przyszłej”. To w tej księdze

pomieścił ów sąd:

„Jeżeli chodzi o Rosję Sowiecką należy przeciwstawiać się wszelkim nieuczonym insynuacjom pod jej adresem; z punktu widzenia politycznego tendencje rządu sowieckiego są niewątpliwie bardziej pokojowe niż jakiegokolwiek innego rządu rosyjskiego”.

Choć czas nie był po temu, cenimy samodzielność myśli niedawnego ministra przemysłu i handlu, już niebawem wicepremiera i ministra skarbu. (Tym razem drogę do steru rządów utorowały mu – prócz Mościckiego – poglądy w kwestii niemieckiego niebezpieczeństwa).

Twórca czteroletniego planu inwestycji publicznych sprzęgniętego z sześcioletnim planem rozbudowy Polskich Sił Zbrojnych, jak to określono – „pragmatyk polityki gospodarczej”, przyjmuje w swoim gabinecie delegację gdyńskich związków zawodowych.

Inspiruje kolejne inwestycje Centralnego Okręgu Przemysłowego; Stalową Wolę, rozbudowę przemysłu Tarnowa, Dębicy, Mielca, Rzeszowa, Przemyśla, Sanoka, Kraśnika, Ostrowca Świętokrzyskiego, Radomia, Skarżyska, Pionek i Lublina. Wraz z Juliuszem Poniatowskim i Wojciechem Świętosławskim przynależy do tzw. „grupy zamku”. Już i prowadzi tajne rozmowy z Maciejem Ratajem w sprawie powrotu Witosa do życia politycznego.

A przecież do Gdyni nadal zaglądał...

Fotografie upamiętniły moment gdy w asyście komisarza rządu Franciszka Sokoła, członka Rady Nadzorczej Stoczni Gdyńskiej dr. Bolesława Kasprowicza, dyr. stoczni w budowie Arnolda Badiana, dyr. departamentu morskiego w resorcie przemysłu i handlu Leonarda Możdżeńkiego oraz członków Rady Portu Tadeusza Karszo-Siedleńskiego zwiedza tereny stoczni gdyńskiej, przyszłej stoczni im. Komuny Paryskiej. Po twarzach osób towarzyszących ministrowi Kwiatkowskiemu widać, iż pojmują wyjątkowość tej chwili. Oto ojciec Gdyni ogląda ją w pełnym rozkwicie. Więc nie sprawdziła się ponura przepowiednia: Polska nie udusiła się gospodarczo; podjęła nawet pierwszy, nieco szerszy plan przebudowy i rozbudowy własnego przemysłu. Port zaś gdyński pod względem obrotów towarowych prześcignął wiele starszych portów Europy: Helsinki, Rygę, Goeteborg, Gdańsk, Szczecin, Sztokholm, Kopenhagę, Oslo, Bremę, Amsterdam, Dunkierkę, Triest, Wenecję i Genuę.

Sam zaś tak oceniał swoją Gdynię:

„Ten mały parweniuz w rodzinie hanzeatyckiej posiada jednak stare hanzeatyckie usposobienie”. Nie zdążył. Nie całkiem zdążył. Wypucował to miasto, wyszykował i posłał na pierwszy bal, gdy od wzgórz oksywskich i od strony morza ozwała się wojenna kanonada. Marsz rozpoczęty przed trzema laty nie zakończył się metą; proces krzepnięcia polskiej gospodarki pod ręką Eugeniusza Kwiatkowskiego został gwałtownie przerwany, on sam zaś internowany został w Craiovej, w Rumunii, gdzie też doczekał końca wojny.

Ze wspomnień córki, Ewy:

– Pamiętam ten cudowny wieczór w Craiovej, kiedy w czerwcu 1945 r. zatrzymał się przed bramą samochód, a do naszego mieszkania wszedł ówczesny „pan major” Jerzy Borejsza i po przywitaniu się i ojcem, powiedział: „No, inżynierze Kwiatkowski – już czas, Polska czeka”. A ojciec, nieprawdopodobnie wzruszony, blady i szczęśliwy zarazem wyszeptał raczej niż powiedział jedno tylko słowo: „Boże...”. Delegaci PKWN postawili sprawę otwarcie: Potrzebujemy pana, Wybrzeże, morze, Gdynia oczekują na zagospodarowanie. A potem tłumy warszawiaków podchodziły pod hotel „Polonia”, by sprawdzić, czy aby na pewno ten prawdziwy Kwiatkowski przyjechał. Zawiąże się nic sympatii pomiędzy nim a prezydentem Bolesławem Bierutem. To Bierut właśnie mianuje Kwiatkowskiego Delegatem Rządu do Spraw Wybrzeża. Szło o rychłe otwarcie portów Gdyni i Gdańska, stworzenie tam morskich instytucji usługowych i administracyjnych.

„Mózg polityki morskiej Polski – napisze w broszurze „Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem” wydanej w 1945 r. – winien skoncentrować się w Gdyni i w Gdańsku, nie zaś na

peryferii państwa. Polityka musi mieć silny kręgosłup, wyraźny pion, musi posiadać swoją dźwignię sterową: niech nimi pozostaną Gdynia i Gdańsk”.

Błądzi więc, nie docenia roli Szczecina, lecz szuka wciąż nowych rozwiązań: rzuca projekt budowy kanału spławnego biegnącego ze Śląska przez środek Polski ku północy przez okolice Kalisza i Bydgoszczy. „Taka mocna oś – wspiera swój sąd w innej książeczce „Polska i jej morze” – objęta ramami uregulowanej Odry i uregulowanej w przyszłości Wisły tworzyłaby z Polski wyraźną i odrębną indywidualność gospodarczą, czego jej dotychczas brakowało”.

Przewiduje, iż zniknie wówczas pojęcie Ziemi Odzyskanych, zatrą się wewnętrzne podziały, stępią się rywalizacje. wygaśnie polaryzacja opinii, „nawet milionowe mogły pokryją się nowym kwieciami łagodnym a dla całego narodu będzie tylko jedno wielkie słowo: Polska”.

Nie wygasły różnice zdań. Na skutek sporów kompetencyjnych pomiędzy wojewodami szczecińskim i gdańskim oraz Kwiatkowskim (ten ostatni wolał sprawy dla Wybrzeża istotne załatwiać wprost w centrali z pominięciem szczebla pośredniego) odszedł od tej pracy. Już i przyłgnął do niego slogan: „kwiatkowszczyzna”. Tyczył on projektu stworzenia związku miast morskich, od którego w przyszłości zamierzał przejść do opracowania planu przestrzennego całego przymorza i regionu nadmorskiego. Tę jego koncepcję zbito podówczas „teorią przeinwestowania portów morskich”, która po latach wielu nie znajdzie ani jednego konkretnego sympatyka. Do „kwiatkowszczyzny” powróci się zaś w 1971 r. w postaci kompleksowego-planistycznego zagospodarowania morza i przymorza oraz poprzez powołanie do życia Biura Planowania Generalnego Projektanta Makroregionu Nadmorskiego kierowanego przez doc. Kołodziejewskiego... Jeszcze na prośbę Osóbki-Morawskiego – przemawia 4 stycznia 1947 r. do robotników zgromadzonych w hali stoczni nr 2 w Gdańsku. Jest profesorem Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Gdyni, gdzie wykłada historię gospodarczą świata, bierze udział w konferencji Instytutu Bałtyckiego. Pokłosiem tej konferencji było i to jego zdanie:

„Naszym obowiązkiem jest męskie spojrzenie w przyszłość i stwierdzenie, że bez głębokiej przebudowy naszej struktury gospodarczej na przemysłowo-morską nie tylko nie rozwiążemy zagadnienia specjalizacji naszych portów, ale nadto ponownie wystawimy na szwank samą egzystencję naszego państwa. Są dwie metody. Można planować bitwę lub organizację obrony czy zwycięstwa. W roku 1939, zdaje mi się, planowaliśmy bitwę a zapomnieliśmy o organizacji obrony zwycięstwa. Ja wypowiadam się za drugą metodą”.

Był posłem na Sejm do 1952 roku. W 60 roku życia przeszedł na emeryturę. Po latach przyznano mu odznakę Zasłużonego Pracownika morza, Wicepremier Franciszek Kaim udekorował go krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski W roku 85-lecia urodzin został mianowany doktorem honoris causa nauk ekonomicznych Uniwersytetu Gdańskiego, pierwszego w dziejach polskiego uniwersytetu w Gdańsku. Tego samego roku doszło do pamiętnej wizyty w porcie Edwarda Gierka i przesłania min. Edwardowi Kwiatkowskiemu planów jego budowy.

Wkrótce nadeszła odpowiedź z Krakowa:

„Wielce szanowni i drodzy panowie!

List Wasz cennymi dla mnie załącznikami i informacjami otrzymałem i serdecznie dziękuję za okazaną życzliwość i przyjaźń. Od wielu dziesięcioleci uważam niezmiennie, że konkretna i wytrwała polityka morska przynosi z reguły najlepsze skutki zarówno społeczne jak też i gospodarcze swojemu narodowi.

Z tego punktu widzenia oceniam również nowe, wspaniałe i historyczne osiągnięcia realizowane w ostatnich latach przez Polskę Ludową. Coraz Bardziej staje się ona państwem morskim w znaczeniu światowym. Wszystkie działy naszej polityki morskiej wykonują swoje zadania szybko i fachowo; w dwóch jednakże dziedzinach dokonania współczesnej Polski są

prawdziwie wielkie i trwałe: w rozbudowie polskich stoczni morskich oraz podjęciu budowy - w rejonie Gdańska – nowego portu Północnego. Pełna realizacja tych planów postawi Polskę w szeregu czołowych państw morskich świata(...)"

E. Kwiatkowski

Historyk Marian Drozdowski tak o nim pisał:

„Reprezentował on cenne wartości przedwojennej polskiej inteligencji która mimo zastrzeżeń i wahań i znalazła drogę do nowej rzeczywistości a jej trwałe wartości społeczne i moralne traktowała jako wartości własne”.

* * *

Była w Gdyni ulica Eugeniusza Kwiatkowskiego. Przed kilkunastu laty zmieniono nazwę tej ulicy. Imię jego i zyskała przelotowa gdyńska magistrała. Statek PLO, semikontenerowiec o nośności 12 tys. DWT otrzymał imię „Eugeniusz Kwiatkowski”, stanąć ma też w Gdyni pomnik „ojca Gdyni”.

CZERWONA GDYNIA

By nie była prowizoryczna

W roku 1921 gdyński robotnik wbija pierwszy pał pod budowę portu. Symbolem niepodległej Polski stanie się Gdynia już za kilka lat, oknem na światą kraju, argumentem w doraźnych waśniach frakcyjnych od przewrotu majowego – atutem w talii kart sanacji. Przywołajmy na moment realia epoki. Niech mówią liczby: 562 mln zł nakładów na to miasto. I druga: 1 800 mln zł zysku w 1936 roku.

Pisał Kazimierz Rusinek w 1939 roku w broszurce Związku Transportowców w stylistyce właściwej czasowi:

„Ze wszystkich miast ciągną karawany ku Bałtykowi. Głód pracy i walka o chleb wskazała im drogę. Przyjechał za pracą zredukowany robotnik, towarzyszył mu rzemieślnik, przybył tu kupiec z postanowieniem zmiany zawodu. Do Gdyni jak do ziemi obiecanej przyjeżdżają kandydaci na wilków morskich. Do rejestru grup zawodowych polskiego świata pracy wchodzi marynarze i robotnicy portowi”.

„Gazeta Gdańska” z 1932 roku agitowała przyjeżdżajcie do Gdyni, nowego miasta nad zatoką. W tym mieście powstaje port, wielu ludzi znajdzie w nim pracę, fachowcy, osiedlajcie się na Wybrzeżu, podejmujcie pracę przy budowie portu.

Z okólnika wojewody pomorskiego z roku 1928:

„...zauważono masowy napływ do Gdyni osób poszukujących pracy. Osoby te w nadziei zarobku przyjeżdżają na własne ryzyko i są na ogół wprowadzane w błąd przez niezgodne ze stanem faktycznym dane o wielkim zapotrzebowaniu rąk roboczych. Nie mogąc otrzymać pracy, bezrobotni tułają się po ulicach miasta bez środków do życia. Nie otrzymują w magistracie Gdyni żadnych zasiłków na podróż powrotną, bezrobotni rozchodzą się po okolicy, trudniąc się żebractwem i stając się plagą ludności miejskiej”.

Może nie całkiem miejska to była ludność, dopiero w niedalekiej już przyszłości powstać miała z tych wędrowców-tułaczy. Póki co, Urząd Pośrednictwa Pracy znajdował się w dość odległym Wejherowie, najmem robotników trudnią się więc starsi robotnicy, ci co zawitali tułaj pierwsi, zaufani przedsiębiorców, zaczątek robotniczej arystokracji. Z czasem narodzi się instytucja formana, brygadzysty, podług obecnych pojęć. Będą oni przyjmować do pracy tych, których sobie upodobają. Im pracy nie skąpiąc, sprawią, że zabraknie jej dla innych. Dla niektórych będzie więc pracy przez 12-14 godzin dziennie. Takie mieć będzie oblicze unaoczniony wyzysk gdyńskiego robotnika.

Na Grabówku i Oksywiu, przy porcie i w paśmie wzgórz ciągnących się równolegle do morskiego brzegu rodzą się dzielnice nędzy. Z desek, dykty i blachy, w scenerii pełnej jam, ziemianek, lepianek, baraków i bud. Krok do przodu został już zrobiony; uprzednio pod gołym niebem biwakowało się na Polance Redłowskiej. Za kąt do spania w baraku przyszło płacić spekulantowi 5 zł na tydzień. W jednym baraku spało ich dwunastu.

Pisał ówczesny publicysta „Robotnika” K. Rusinek:

„Powstawał barak prowizoryczny, po roku rozbudowywał się, ulepszał, i to co miało być prowizorium nabierało poczęło cech trwałości”. Gdynia jest najdroższym miastem w kraju, wyprzedza już Warszawę i Katowice.

„Od dziesięciu lat Mały Kack nie posiada jeszcze planu budowy – pisał „Robotnik Gdyński” z 1930 roku. Od dziesięciu lat grzęźnie się w ciemności, błocie i torfowisku, a zamiast wody pijemy gnojówkę”. O rejonie wzgórza Bernarda i ulicy Dreszera na Grabówku powiadają, że jest siedliskiem nędzy, chorób i przestępczości.

„...stoję przed wyczerpaną nerwowo rzeszą bezrobotnych – pisze w raporcie do swoich władz zwierzchnich Komisarz Rządu na Gdynię Franciszek Sokół, o którym powiadają, że posiada samowładcze uprawnienia – stoję przed rzeszą ciężko głodujących przez zimę i w dalszym ciągu nie mogących otrzymać pracy”.

Raport jest poufny i wieje od niego smutkiem. Lecz dla sanacji Gdynia ma być obok Ligi Morskiej i Instytutu Bałtyckiego argumentem za – ekspansją na morze, myśleniem w narodowych i gospodarczych kategoriach, nowoczesnością.

Nie była nią, przynajmniej nie od razu, jeśli nawet stała się nią z czasem, odbyło się to kosztem wielu tysięcy ludzi. I za ich sprawą, na razie uładowanych, niepewnych swego, własnych ukrytych możliwości, tkwiących w sile zbiorowej, w rosnącej z dnia na dzień świadomości – możliwości i aspiracji. Potęga liczb. Rok 1928. Gdynia liczy 22 761 mieszkańców, dysponuje zaś 2,5 tys. izb mieszkalnych. Jak niewiele potrzeba by spotkać się w gromadzie, wyjść przed tłum i przemówić do niego. Krok jeden. I drugi – by pochwyć drzewce sztandaru i wyjść na ulicę.

Od trzech lat działa w Gdyni klasowy związek zawodowy. Gromadzi robotników i rzemieślników. Biuro jego mieści się na Placu Kaszubskim. Przed trzema laty w 1925 roku, w wyborach do Rady Gminnej (prawa miejskie zostaną Gdyni nadane w 1926 roku) z własną listą wyborczą występują komuniści. Nie zatwierdziły władze tej robotniczo-rybackiej listy. O Kaszubie ze wsi Kłanino Antonim Jetke, jednym z założycieli gdyńskiej KPP, napiszą w policyjnym raporcie:

„Jest niebezpiecznym przestępcą, jako człowiek nadzwyczaj sprytny, w dalszym ciągu w sposób bardzo oględny prowadzi akcję komunistyczną, wytwarzając wśród robotników pewien ferment propagandowy na rzecz Kominternu”.

Strajk... Gdynia będzie po raz pierwszy jego widownią w 1927 roku. Nie zakończy się on sukcesem; sprawi, iż pojawi się w Gdyni większa liczba prowokatorów i policji, której poruczy się likwidować zaburzenia.

Rodzi się Związek Lokatorów. Ma on bronić interesów robotników bez mieszkań. W sierpniu 1928 wyłania się w Gdyni oddział nadzwyczaj rzutkiego Związku Transportowców. Zrzesza on marynarzy i robotników portowych, pewną liczbę kolejarzy i pracowników instytucji użyteczności publicznej. Z miejsca nacierają nań gazety endeckie i sanacyjne: „Kurier Poznański, gdyńska „Torpeda” Arciszewskiego, „Kurier Bałtycki”, „Dziennik Pomorski”. Szturm jest frontalny. Bój zaczyna się otwarty.

„Wstąp do naszego związku – agituje druga strona – będzie nas więcej, walka pójdzie różnie, wywalczymy zwycięstwo!”

Walka idzie o prawo do umowy zbiorowej. Rośnie liczba statków w porcie, robotnicze, dokerskie stawki nie rosną zaś wcale. Rzucone zostaje hasło: nie rozładowywać!

– Ani grosza wam nie dołożymy, będziemy płacić postojowe statkom, ale z wami w ogóle nie będziemy rozmawiać – słyszą w odpowiedzi.

Czas kreuje ludzi. Na związkowym zebraniu z miejsca uniósł się wysoki mężczyzna o garbatym, bokserskim nosie.

– Trudno, panowie nie chcą rozmawiać, oświadczam, że panowie spodnie sprzedadzą i pokryją straty, bo my wygramy!

W te słowa ozwał się nie mianowany przywódca gdyńskich robotników, sekretarz związku zawodowego Edmund Guziąlek. Niebawem osadzą go w areszcie skąd wyjdzie z początkami gruźlicy. I z niezmińszonym żarem walki.

„Zgłaszam, że w związku zarządną akcją likwidacyjną KPP na terenie woj. pomorskiego – donosi Wydział Bezpieczeństwa w Gdyni Urzędowi Wojewódzkiemu w Toruniu – zostali przytrzymani, jako podejrzani o działalność komunistyczną w Gdyni Edmund Guzialek i Alfred Belau”. Wkrótce zaludnią się okoliczne więzienia. Na większości statków KPP ma swoich ludzi, lecz ma ich też policja.

Głosiła ulotka strajkowa z 1931 roku:

„Marynarze! Godzina walki wybiła! Stańmy solidarnie! Ogłaszamy generalny strajk marynarzy. Wszystkie kominy muszą przestać dymić! Ani jeden okręt nie wyjdzie na morze!”

Czerpią z doświadczeń strajku portowców i marynarzy „Żegluga Polskiej”, trwającego do 2 listopada 1928 roku, strajku przegranego zresztą, zakończonego opuszczeniem szeregów przez prawicowych przywódców, prezesa sekcji gdyńskiej Transportowców, Renza i Eugeniusza Kowalskiego – prezesa związku Transportowców. Korzystają z wiedzy zyskanej po sukcesie (30 proc. podwyżka płac) kilka tygodni wcześniejszego strajku budowlanych, oraz skończonego starciem z policją strajku 1300 robotników kolejowych budujących linię Kack – Kokoszki i pięciuset innych zakładających linię Bydgoszcz – Gdynia.

W działaniu wesprą ich nielegalne pisma; „Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy” oraz „Na straży”.

Już raz rozbiło (serią aresztowań) Komitet Miejski KPP gdy w lipcu 1932 roku przybywa do Gdyni „okręgowiec” KPP Bronisław Brudziński. Dołączają w działaniu Urban Zielonka, R. Kuźniar, S. Suszyński, A. Kozłowski i Mieczysław Migala, młody gdyński robociarz. Rok wcześniej w wyborach do Rady Miejskiej, KPP Gdyni zyskała – niemało – 900 głosów. Reaktywowana w 1933, więc zbierająca swoje siły od nowa niejako, zwierająca szeregi – już 423 głosy. KPP współdziałała z KPD Gdańska. Jeszcze będzie możliwy w Elblągu Kongres Komunistyczny. Aresztowania posypią się na równi pośród gdyńskich i gdańskich komunistów. Bywa i tak, że KPP identyfikuje sanację z przywódcami NPR i PPS, te natomiast krytykują program komunistów. Utrudnia to współdziałania ruchu robotniczego, chociaż stanowiska KPP i PPS zbliżają się. To dojście Hitlera do władzy w Niemczech łagodzi oceny KPP, zmienia taktykę wobec PPS. W tym momencie przybywają do Gdyni reemigranci z Francji, komuniści; z miejsca zasilają aktyw partyjny na terenie miasta.

Strajkiem marynarzy kieruje, już okrzepły Związek Zawodowy Transportowców. Podnoszą żądania podwyżki płac, większych stawek za nadgodziny, wyboru delegata dla kontroli racji żywnościowych, częstszych zmian bielizny pościelowej, usunięcia łamistrajków. Idzie walka na całego z ulotkami nawołującymi do przerwania strajku.

Szef linii Gdynia – Ameryka wchodzi na pokład s / s „Kościuszko” niby to dla przyjęcia części punktów. Ktoś ze strajkujących dostrzega krzątających się około trapu uczniów Szkoły Morskiej, inny wypatruje holowniki szykujące się do odciążenia statku od nabrzeża. A prawo morskie powiada: na morzu jest obowiązek słuchania rozkazów kapitana.

– Towarzysze, koledzy! To wszystko bujda! – występuje jeden ze związkowych działaczy.
– Podnoszą trap! Wskakiwać na ląd. Opuszczają statek! Tumult i zgiełk. – Wszyscy rzucają się do wyjścia. Po linach przez „falszburte” skaczą na keję. I palacze opuszczają statek. Zostaje więc statek zakotwiczony na redzie.

Miejscowe władze wprowadzają – w Gdańsku – na pokład „Kościuszki” łamistrajków. Robotnicy niemieccy nie dopuszczają do ich przejścia na statek. Próba przekupstwa alkoholem nie powiedzie się. Pod koniec czwartego dnia strajku, szereg żądań marynarskich zostaje uwzględnionych, więc strajk przerwano. (Wkrótce, gdy obniżą robotnikom portowym godzinowe stawki – z 1,25 zł na 1,10, fala strajkowa w Gdyni znów się nasili).

Lewą marsz!

Moment rozpoczęcia strajku marynarzy i portowców ustalono na samo południe 1 września 1932 roku. Wybuch petardy na Wybrzeżu Indyjskim jest sygnałem jego początku.

Rzucają pracę rozładowujący statek „Chiny” dokerzy: poczynają znosić narzędzia do magazynu, przybывая pod lokal ZZT. Stawka o którą walczą: 15 groszy, które obcięto im od godzinowej stawki.

– Towarzysze, z dniem dzisiejszym rozpoczynamy strajk! – oznajmiają im. – Związek Spedytorów nie przyjął naszych postulatów, chwyciliśmy się oręża, jakiego jeszcze nam nie odebrała burżuazja. Strajk jest zaskoczeniem. Władze próbowały rozładować statki przy pomocy firmy „Robur”. Statki z węglem zawrócą Duńczycy i Szwedzi odmawiający rozładunku. Portowcy Wolnego Miasta, Francji i Belgii uczynią podobnie. Ustanowiona więc zostania „rezerwa portowa”, licząca 600 ludzi grupa bezrobotnych łamistrajków. Pozostanie jeszcze inny sposób; zaplombowanymi pociągami przewiozą na tereny portowe grupę łamistrajków firmy „Polskarob”. Portowcy odpowiedzą oblężeniem i próbą wzięcia głodem. Tysiąc policjantów ściągniętych naprędce z Grudziądza, Torunia i Bydgoszczy obstawi cały port. W desperacji przerwą więc linię wysokiego napięcia, skutkiem czego Gdynia utonie w ciemnościach. Do strajkujących dołączą kaniści i pracownicy Urzędu Morskiego. Z przemową do strajkujących wystąpi Edmund Guziałek, sekretarz Związku Transportowców. Ulice Węglowa i Polska będą widownią walk z policją jakich nie znało to miasto. Już i księża wezmą stronę pracodawców. Ks. Turzyński z ul. Świętojańskiej i ks. Mangiel z Chylonii głoszą z ambony pod adresem strajkujących zdania o bezbożnikach i poganach. Po tej samej stronie barykady stają ci, co usiłują siać waśnie dzielnicowe pomiędzy Kaszubami, Kongresowiakami, Poznaniakami, i tymi z Galicji.

Ojciec Chełmiński, wielce charakterystyczna postać Chińskiej Dzielnicy, z urodzenia ziemianin, z wykształcenia filolog, duszpasterz biedniackiej dzielnicy, w poglądach na życie – filozof, obnoszący swą drobną, szczupłą postać po robociarskich dzielnicach, wysłuchał jednego razu przemówienia Guziałka, po czym podszedł do niego i rzekł:

– Wie pan, przeczytałem ten Manifest Komunistyczny. Tfu, tfu, jakie to wstrętne, ale w całej surowości prawdziwe. Tak, tak, bogacze dbają tylko o siebie. Ręka boska bezradna jest wobec ohydy ludzkiej! Trzeba pomóc Bogu zorganizowaną siłą biedaków!

Trwają zbiórki na rzecz tych co siedzą w aresztach. Wkrótce i Guziałka, tego ludowego trybuna, skazą za przynależność do KPP.

Ale Gdyńska KPP się umacnia. Rodzą się komitety dzielnicowe – śródmiejski, „Meksyk” (od nazwy portowej dzielnicy biedoty), „Oksywie” i „Chylonia”. Organ Gdyńskiej KPP „Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy” proponuje taką zawartość numeru:

- „Apel marynarzy Marynarki Wojennej do marynarzy Marynarki Handlowej”
- „O nową umowę zbiorową” – „Czas z tym skończyć”
- „Coraz gorzej”
- „Co się dzieje na Linii Bałtyckiej?”
- „Ręce przy sobie – panie por. Żurawski!”
- „Legalna kradzież”
- „Walka robotników portowych”
- „Na pomoc rewolucyjnym więźniom politycznym!”

„Niech żyje Polska Rzeczypospolita Rad! – tej treści czerwona chorągiew-zawisa na drutach telegraficznych w gdyńskiej dzielnicy Redłowie. „Precz z białym terrorem!” – towarzyszy jej inna. „Precz z rządem głodu i nędzy! – głosi odezwa Komitetu Miejskiego KPP. Wkrótce, po przedostaniu się do partyjnych szeregów wielu ludzi nie obeznanym z robotą partyjną, partia zostaje rozszyfrowana przez policję. Liczba aresztowanych wciąż rośnie. Dochodzi do procesu przed Sądem Okręgowym w Gdyni. Skazuje on 17 gdyńskich KPP-owców na kary więzienia od roku do siedmiu lat. Jest 7 luty 1934 roku...

Gdyński proletariatus wymaga uaktywnienia. Właśnie nadarza się ku temu sposobność; Gdynię odwiedza radziecki krążownik „Marat”.:

Następuje uroczyste wciągnięcie flagi radzieckiej na maszt. Orkiestra gra

Międzynarodówkę, Zebrani gdyńscy komuniści przywołują policjanta, by nakazał zdjąć nakrycia z głowy tym, co tego nie uczynili. Zdezorientowany policjant czyni zadość temu rozkazowi. A potem następują liczne spotkania ludności z marynarzami, tysiące ludzi biorą udział w projekcjach radzieckich filmów. (Co bardziej stałych uczestników filmowych seansów policja, już poinstruowana, wyłapywała później).

Policja zaatakuje demonstrację bezrobotnych na Grabówku. Ci będą bronić się kamieniami wyrwanymi z bruku. Odpowiedzią będzie areszt Stanisława Suszyńskiego, sekretarza KO KPP w Gdyni, jednego ze strajkowych przywódców. Gdy wyjdzie stamtąd, trafi wprost do Berezki Kartuskiej.

„Gdy robotnicy żądają chleba – mówił z trybuny jeden z miejscowych robotniczych aktywistów – policja częstuje ich ołowiem. Klasa robotnicza Gdyni nie cofnie się przed terrorem sanacyjnego rządu i własnymi siłami wywalczy swoje prawa – chleb i pracę dla wszystkich”.

„Zawsze byli mi bliscy – wspomni tamte lata komunista Bernard Dominikowski – ci, którzy mówili o ustroju gwarantującym lepsze życie i zapewniającym każdemu pracę”.

Za tą pracą stawali w równym 1-majowym szeregu. Chociaż wisiała nad nimi groźba redukcji z pracy. Przemówił Guziałek (policja o Guziałku: „Jest osobą, która pierwszy raz w Gdyni w dniu 1 maja 1930 roku zorganizowała pochód ulicami miasta”), uformował się pochód ze sztandarami i transportem. Z pieśnią rewolucyjną na ustach przeszli przez miasto w stronę robotniczego Grabówka. Portowiec Bernard Dulka otwierał ten pochód z czerwonym sztandarem w ręku. Przyłączali się do nich przechodnie i marynarze obcych bander. Przy Pl. Kolonii Rybackiej odbył się wiec 4 tysięcy manifestantów...

Sześć lat minęło...

W nocy z 30 kwietnia na 1 maja 1936 roku malują i naklejają hasła. „Niech żyje 1 maj!”, głosi jedno z nich, „Niech żyje ZSRR!”, wspiera je inne. „Niech żyje KPP!”, „Niech żyje Front Ludowy!”. To właśnie zawiązujący się i krzepnący z tygodnia na tydzień Front Ludowy był bodaj największym sukcesem ówczesnej lewicy. Obwiesili nimi wszystko co się dało – wysokie drzewa, domy, urzędy. Statki w porcie gorzały czerwienią.

Już i policję oraz straż portową rzuciły władze dla zdejmowania, zrywania tych transparentów. Endeccy robotnicy chyłkiem przemykają do pracy. Na mieście zaś członkowie Towarzystwa Uniwersytetów Robotniczych zbierają datki na robotniczą oświatę. Robotnicy stają się faktycznymi gospodarzami swojego miasta. Wielkie ich gromady poczynają zbierać się w Grabówku, Kacku, w Orłowie, Witominie, na Obłuzu. Mężczyźni w czerwonych krawatach, kobiety w czerwonych spódniczkach. Zewsząd, z Orłowa i Chylonii, Leszczynek i Cisowy rusza ten pochód ku centrum miasta. A w nim paraduje młodzież zorganizowana w Czerwonym Harcerstwie, TUR-owcy, członkowie „Pioniera”, młodzież z KZMP, „Niech żyje Czerwona Hiszpania!”, zwraca uwagę to hasło, „Niech żyje Rewolucja Socjalistyczna!”, strzela w oczy inne. Intonując hymn młodego pokolenia – „Zdobyczym krokiem idziemy w świat”, refren śpiewali zgodnym chórem: „Siłami wspólnymi wprowadzimy komunistyczny nasz ład”.

Spotkali się wszyscy około Szkoły Morskiej. Zaczął się wspólny odtąd marsz – przed Komisariatem Rządu, ulicami Śląską i 10 Lutego. Flankuje pochód Milicja Robotnicza. Sportowcy RKS „Bałtyk” otwierają ten pochód. Ramię w ramię idą z zawodnikami gdańskiej „Gedanii”. Ręce robotnicze uzbrojone w pięść unoszą się w marszu na wysokość głowy a usta i napisy na transparentach głoszą: „Żądamy pracy i chleba!”. „Żądamy budowy ulic w osiedlach robotniczych!”. „Precz z rządem sanacyjnym!”, krzyczy hasło wypisane wielkimi literami na transparencie.

18 tys. Gdynian wzięło udział w wiecu na Pl. Św. Piotra. Zabrali głos mówcy, poddawali krytyce ustrój kapitalistyczny i sanacyjny rząd. Zaś na dachach pobliskich urzędów ustawione

rządkiem karabiny maszynowe wycelowane były w środek wiecujących tłumów...

Nie był 1 maja tamtych lat pogodnym świętem ludzi pracy, był dniem protestu, dniem walki, dniem przeglądu bojowej siły klasy robotniczej.

A gdy do redy gdyńskiego portu przybije grecki okręt „Ksanten”, portowcy Gdyni nie załadują go po wierzch bronią, wiedzieć bowiem będą, iż broń tę zamówił frankistowski rząd dla rozprawy z republiką, której na odsiecz popłynęli do Międzynarodowej Brygady Edmund Guziątek i Mieczysław Migala. Prosto z polskich więzień, Guziątek jeszcze i przez więzienie we francuskim Bordeaux, które opuścił w czerwcu 1936 roku po to, by, jak i Migala, zginąć w obronie republiki – „Za waszą i naszą wolność”.

O Migale napisze Kazimierz Rusinek: „Był to człowiek wspaniały. Młodzieńczo porywczy. Entuzjasta. Człowiek, który kochał swoją ojczyznę i kochał partię. Miał serce patrioty i internacjonalisty. Tak go wychowała Partia. Walczył o Polskę Socjalistyczną. I mimo, iż nie wierzył w to, że jego jeszcze pokolenie doczeka dnia prawdziwej wolności zawsze z przekonaniem mówił: „Walczymy z myślą o naszych dzieciach, o naszej młodzieży. Ona będzie szczęśliwa. Dla niej walczymy. Ona – młodzież – zbierać będzie owoce naszej walki, ona żyć będzie w socjalizmie”.

Na Związek Zawodowy Transportowców zaczyna się zgodna nagonka ze strony Narodowej Demokracji, BBWR, policji politycznej i Komisarza Rządu. Członków ZZT nie przyjmują do pracy, nękają aresztami, zwalniają z pracy, wciągają na listy podejrzanych politycznie, wysiedlają z miasta. W warunkach nagonki hartują się ludzie, radykalizują członkowie ZZT. Tu i tam podejmowane są próby hamowania ich w zapędach, z rzadka tylko kończą się one powiedzeniem.

W gdyńskiej łuszczarni ryżu rodzi się pierwsza w tym mieście Rada Zakładowa. Wspiera ją w działaniu liczący w 1936 roku 3600 członków Związek Zawodowy Transportowców. To on inspiruje w maju tego roku strajk budowlanych. Na Grabówku policja otwiera ogień, są ranni, ginie chłopiec. Ogłoszony zostaje strajk generalny na terenie całej Gdyni. Jest to moment, w którym policja gdyńska przeleżała się zwartości robotniczych szeregów. Co rychlej więc posyła listy gdańskich uczestników – to samo czyni po 1-majowym pochodzie – do „Schupo”. Ta zaś zaaresztuje ich z miejsca.

Obsługujący linię Gdynia – Constantine – Hajfa w Palestynie statek s / s „Polonia” jest widownią burzliwych marynarskich wystąpień. Pierwszy mechanik Knotgen zmusza do uciążliwej pracy chorego palacza Maliszewskiego. W obronie kolegi stają inni marynarze. Dochodzi do zamieszek. W chwili przybycia do portu 52 marynarzy zostaje aresztowanych.

DROGI ZA PRAWDĄ

Na przykład Jan Kujawski

Ojciec jego grywał na skrzypcach i trąbce po kaszubskich weselach, we wsiach rozrzuconych nie opodal rynny Raduńskiego jeziora. Odwiedzał Brodnicę Górną, Czaple, Przywóz, jego zaś syn, Maks odbywał pięciokilometrowe wędrówki do 4-klasowej niemieckiej szkoły. A gdy trzech jego starszych braci wymiotło do Tczewa dla nauki zawodów kowala, krawca i stolarza, za nimi on, 16-letni też tam podążył. Tam mu się przy tym do pełnej dorosłości spieszyło, że z miejsca zaciągnął się do roboty w tczewskim porcie przy załadunku węgla.

Nadzwyczaj ciekawe to było miasto ten Tczew. Mieściło Szkołę Morską, do czasu zbudowania Gdyni tutejszy port spełniał funkcję polskiego morskiego łącznika ze światem. Na tczewskim przykładzie wypracowywano później wielkomorskie polskie aspiracje. Przy pomocy wielkich lejów, którymi po 1926 roku sypano węgiel ze śląskich kopalń do luków statków z całej Europy.

I Jan Kujawski był przy tym, na sobie doznał niejako tego wzrastania. Przez długie miesiące ładowania węgla na taczki, sypania na wagony, kipowania na barki. „Musiałem kombinować – przyzna po latach – bo byłem za młody. Na brata papierach robiłem i tak o rok zrobiłem się starszym”.

Jan Kujawski dorósł po latach do stałej posady w gdyńskiej brygadzie firmy „Robur” u brygadzysty o nazwisku Wróblewski. „Dyrektor pana zmierzył wzrokiem od góry do dołu. Czy pan dasz rady, spytał tylko”.

I znów, jak w Tczewie, zwało się węgiel łopatą na taśmę, skąd szedł węgiel wprost do 20-tonowych wagonów. Robota akordowa była. Jeszcze raz tyle zarobiło się co na fabryce. A przecie i jego, robotnego jak mało w końcu zredukowali. Do „Arkony” poszedł układać drzewo na sztaple. Potem w „Warcie” przy węglu robił, w „Hartwigu”, u Dergińskiego, u Fetera w firmie owocowo-pomarańczowej, więc przy drobniocy.

Po sztrejku – pamięta – Antoniego Bigusa, tego komunistę, wziął na mieszkanie. „Tak wszystko zorganizowałem, żeby mógł robotę swoją robić”. Piecyk kaflowy stał, taka westfalka, plata do pieczenia, łóżko i stół. Codziennie rano do portu się szło, pracy nie dali, to z wieczora szło się drugi raz. „Najgorsze to były te włoskie statki, brudne takie. Świniaki na pokładzie chowali. A najlepsze to szwedzkie i duńskie. Amerykanie przywozili szmaty do przeróbki, Szwecja rudę, Anglia brała dużo czerwonego cukru”. 104-kilogramowe worki na plecach niósł. Z tego gorąca cukier kamieniał, a znowu na szyi roztapiał się. Czerwone plecy były od tego całe porysowane do żywego mięsa. „I to jak zegarek pan musiał iść, całe 8 godzin, o 11,00 kawę dali, mógł pan wypić, łazienek żadnych nie było. Po pracy prosto na rower i na skróty (milicja kolejowa mogła pana schwycić) jechało się do domu na Grabówek”.

* * *

Na przykład Józef Stopa...

Bez pełnych osiemnastu lat do Gdyni w 1929 roku przyjechał. Ze wsi Karsin („Tam gdzie Kaszëb kuć”) w Chojnickim powiecie. Do roboty przy wykopie torów kolejowych na terenie

starej gdyńskiej łuszcarni ryżu za 89 zł w dwa tygodnie. Od lutego 1930 r. już bez stałej pracy, krąży około portu. Przynależy do Związku Transportowców. W zarządzie spotyka Kaszubów jak on – Antoniego Bigusa, braci Leona i Franciszka Klamanów. I Urbana Zielonkę, Leona Kuleszę, Leona Fandrejewskiego, w większości członków KPP.

Mieszkał wtedy na ul. Św. Piotra. Pamięta codzienne pilnowanie szychty i jak „formani” wypatrywali kogo by tu wybrać do roboty z tej szturmującej grupy ludzi.

Do kategorii „A” liczono sztauerów, statkowych układaczy towarów, do „B” – speców od trymerki węglowej. Jego liczono właśnie do kat. „B”. Rezerwa portowa, z początku bez kart portowych, uważana była za kat. „C”, ci co w magazynach robili przy drobnicy za kat. „D”.

– Jak z ładowni! statku wyszło się, otrzepało z pyłu to i tak poznać było trudno kto zacz. Robotnik stały to i szafeczkę swoją miał, i do łaźni go wpuszczali. Takim jak ja, co dzisiaj w „Elimorze”, jutro w „Progressie”, pojutrze w „Skarbopolu” albo i w firmie „Polskarob”, nikt się nie zajmował.

A w czasie wolnym odwiedzało się krajanów z Karsina. Franka Żalikowskiego, Zabrockiego, Narlocha. Zabrocki to w porcie był według robotniczej terminologii „ficy”, o stopień niżej od „formana”. Przed wojskiem na roboty do Niemiec jeździł, to język ten znał, i dlatego „ficy” został.

* * *

Na przykład Antoni Bigus...

Szkołą politycznego myślenia była dla niego, chłopaka spod wsi Klukowa Huta za Kartuzami, praca na majątku pod Łapalicami, na takiej państwowej domenie co poszła w dzierżawę pewnemu legionście z Kongresówki. Ten ziemię wyeksploatował i zaraz potem porzucił. To tam z braćmi Janem i Józefem Milewczykami i pięciu innymi zaczęli strajk. Strajk się załamał. Policja z Żukowa przyjechała. Jeden taki z fuzją na nich, strzelać chciał, to Milewczyk, bo w prawie był obeznany, wyrwał mu ją i na kolanie połamał. Do pracy nie było już powrotu. I tak w trzydziestym pierwszym przyjechał do Gdyni.

Od razu natknął się na Stopę, Danielewicza, Guziałka. Ten ostatni prowadził bardzo radykalną politykę, kontakty miał z KPD i KP Szwecji. Na początku płacili więc Bigusowi 1 zł 25 groszy za godzinę, rok później oberwali stawkę o piętnaście groszy – trzy bułki. Rozpoczął się wtedy wielki strajk kierowany przez Związek Zawodowy Transportowców.

* * *

Na przykład Kazimierz Rusinek

Guziałka nie ma już na Wybrzeżu. Na jego miejsce – jest rok 1935 – centrala związkowa transportowców posyła do Gdyni Kazimierza Rusinka. Ma 30 lat i niespokojną duszę. W Poznaniu przestała wychodzić „Wola Ludu”, której był naczelnym redaktorem. Pomimo młodego wieku jest wiceprzewodniczącym ZZT. W Gdyni pełnić ma też funkcję sekretarza komitetu PPS, etatowo zaś – dziennikarza, korespondenta „Robotnika”.

Jaką zastaje sytuację? Sekretarzem związku portowców i marynarzy jest Franciszek Pawliński. Szturm przeciwko Związkom jest frontalny. „Torpeda”, „Kurier Bałtycki” i „Dziennik Pomorski” jakby się sprzysięgły. Transportowcy – walczą o wejście do komisji kwalifikacyjnej Rady Ministrów, chcą uzyskać wpływ na sprawy zatrudnienia. Ten zamiar powiedzie się. Sanacji nie uda się za to wprowadzić w życie ustawy o uznaniu portu instytucją użyteczności publicznej. Przeworsowanie jej doprowadziłoby do uznania akcji strajkowej z działalność niezgodną z wszelkim prawem.

Więc Rusinek dwoi się i troi. Jest wszędzie tam, gdzie wymaga tego sytuacja, zabiera głos, przemawia w sposób śmiały i bywa, sprytny, gdy trzeba improwizuje, jeśli sytuacja tego

wymaga jest precyzyjny, wręcz drobiazgowy. Sprowadza do Gdyni PPS-owskich działaczy. „Gdyby wciąż tylko mnie słyszano, pewno szybko bym się ludziom znudził”, powiada. A zatem Bolesław Drobner, Stanisław Dubois, Norbert Barlicki, Mieczysław Niedziałkowski. „Był czas, że zdobywało się siły wśród robotników”. Pełną parą idzie robota oświatowa. Pisarz, poeta, były poseł na Sejm z ramienia PPS-u Stanisław Wolicki do spółki z Marią Adwentowiczową organizują teatr. Wkrótce odbywa się premiera w Domu Kolarza na Grabówku. Tytuł sztuki: „Swastyka podpała świat”, autor: Kazimierz Rusinek.

I seria odczytów – na Grabówku, w Małym Kacku, Chylonii, Orłowie. „To była robota metodyczna, dopowiada reżyser tamtych dni. Przez nasycenie Wybrzeża centralnymi działaczami. To był nalot prawdziwy. Codzienne artykuły w prasie, walka polemiczna...”

Przyczynki do klimatu i temperatury politycznej

Z Warszawy ściąga wschodzącą gwiazdę krajowej literatury i publicystyki Zbigniewa Uniłowskiego. Strzał jest celny. Wkrótce na łamach stołecznych „Wiadomości Literackich” ukazuje się reportaż – pamflet na obraz przyportowego miasta – „Gdynia na co dzień”. Sam zaś Rusinek walczy piórem na łamach „Robotnika”...

„Przeciętny śmiertelnik – stwierdza artykule „Cienie Gdyni” – legitymujący się w pracy sumiennością i obowiązkowością, otrzymuje 60 groszy za godzinę, a miesiąc pracy takiego robotnika wynosi 12 dni. „Po 3-miesięcznym rejsie wrócił właśnie s / s „Kraków” do macierzystego portu Gdyni. Cała załoga zeszła na ląd. Jest to protest – ujawnia Rusinek w artykule „Polscy marynarze czy kulisi” – przeciwko panującym na statku warunkom i niewolniczemu stosunkowi i traktowaniu załogi przez pp. oficerów”.

Kioski w Gdyni nie chcą przyjmować do kolportażu lewicowej prasy. – Poproszę papierosy, mydło, karty pocztowe. – Służę – odpowiedział kioskarz. – I jeszcze „Robotnika”. – Nie mamy – słyszało się w odpowiedzi. – W takim razie zwracam cały towar – odpowiadało się. Taka metoda skutkowałą; „Robotnik” pojawiał się w kioskach.

PPS stwarza własną robotniczą milicję pod nazwą „Akcja Socjalistyczna”. Jej komendantem mianuje Leona Klamana, zastępcą zaś – Jana Tyburskiego. Gdynia na przemian wiecjuje i strajkuje. Jest w owym czasie barometrem wyznaczającym ciśnienie robotniczych niepokojów. Gdy w Gdyni ginie człowiek, lub gdy w Gdyni sypią się areszty, odzew jest natychmiastowy w całym kraju. Bo też w wiecu 1-majowym na placu przy ul. Abrahama bierze udział w 1938 roku 25 tys. ludzi.

W Toruniu Rusinek zostaje pobity przez policjanta. Przdownik służby śledczej w toku procesu sądowego zostaje skazany na 6 miesięcy aresztu i pozbawiony prawa wykonywania zawodu.

Okruch tamtych lat... Wybory do rady miejskiej w lutym 1939 roku. Bolesław Murawa, szef gdyńskiej KPP, pod naciskiem Józefa Olszewskiego i Edwarda Ochaba ma polecenie wystawienia oddzielnej listy. Rusinek rozmawia z KPP-owcami Murawą i Czerwienieni. – Słuchajcie, układ sił jest taki, że robiąc listę PPS i klasowych związków zawodowych mogę was dołączyć, dam wam trzy mandaty, na tyle bowiem oceniam waszą siłę. W Śródmieściu otrzymacie 1 mandat, w Chylonii 1 i w okręgu – 1. Dogadują się. Razem, zablokowani, stają do wyborów. Wspólna ta lista uzyskuje 15 mandatów radnych przy 12 Stronnictwa Demokratycznego i 5 Ozonu. Ten sukces jest zwieńczeniem wszystkich działań wojennych gdyńskiej klasy robotniczej.

CZERWONI KOSYNIERZY

Absolwent gdańskiego gimnazjum przy ul. Okopowej, gimnazjum pozostającego pod opieką Macierzy Szkolnej, Alfred Jarecki, trafia na pierwszą w życiu posadę, do podkartuskiego Klukowa. Wokół rozpościerają się niemieckie majątki. W pobliskiej Matarni zarządza Rehmer, w Klukowie – Kulling. Na Gdynię spoziera więc jako na to miejsce skąd dochodzą odgłosy polskiego działania. Lewicujący, zakłada w Klukowie komórkę klasowego związku zawodowego. Na wiec do Firogi sprasza Teodora Zielińskiego, sekretarza związku budowlanych. Przez Firogę przebiega wówczas granica z Wolnym Miastem. Teraz dostrzegają jeszcze jedną, klasową. Bogaty Niemiec i Polak razem trzymali.

Prowadzi spalonych gdańskich polonijnych działaczy przez Las Oliwski, Dolinę Radości do Gdyni, niemieckich towarzyszy z rozświetlonego łunami hitlerowskich pochodni Gdańska ekspediuje statkami do Szwecji i Anglii, Z gdańskimi niemieckimi socjaldemokratami jest w żywym kontakcie. Z Walterem Graebnerem, dr historii, który nie chciał zafarbować dziejów swojego narodu, z przywódcą frakcji socjaldemokratycznej w gdańskim Volkstagu – Hansem Wichmannem. Nie spełnił Wichmann żądań ludzi Forstera, nie zaprzestał opozycji, wkrótce zginął od skrytobójczej napaści.

Jest połowa lat trzydziestych i Jarecki trafia do Gdyni. Spotyka Rusinka. Dostrzega w nim idealnego wychowawcę. Mówcę o teatralnym geście, z emfazą i w sposób niezwykle logiczny przemawiającego do tłumów. Robotnika gdyńskiego poznaje, który nie pozwala się sanacji zapędzić w ślepy zaułek, o niejedno od jej przywódców jest mądrzejszy. Pożoga w Hiszpanii, Anschluss Austrii i Czechosłowacji, ochłap Zaolzia, to wszystko gdyński robociarz przyjmuje w sposób mądry, bo ma za sobą szkołę politycznego myślenia. To że Hitler wypowiedział sojusz, w Warszawie było zaskoczeniem, w Gdyni zaś, że tak będzie, wiedziano | już od dwóch lat. Więc... tylko tutaj mogli narodzić się Czerwoni Kosynierzy...

Do Gdyni nadchodzi wieść, że transport sprzętu wojskowego i umundurowania zostaje zatrzymany przez Niemców. To oznacza, że kilka tysięcy ludzi będzie walczyć bez mundurów i broni. Kilka dni wcześniej Rusinek odbywa rozmowę z gen. Bortnowskim. Mówi on Rusinkowi, że był u niego oficer propagandzista, który głosi, że lotnicy powinni zjeżdżać na Wybrzeże jako że wojny nie będzie. Na naradzie u Komisarza Rządu Franciszka Sokoła obecna jest cała śmietanka. Gen. Bortnowski, admiralicja z Unrungiem. Zagaja Bortnowski polemizując z głosami defetystów. Dla niego nie bardzo jest zrozumiałą ten cały niepokój. Objawy, które znajduje on chociażby w raportach do władz w Warszawie pana komisarza Sokoła. Wreszcie udaje się przekonać gen. Bortnowskiego o konieczności przyjęcia racjonalnego planu obrony. Przewiduje on, wykorzystując dogodnie ukształtowanie terenu, ubezpieczenie Gdyni i portu marynarki wojennej przez obronę linii Orłowo – Chwarzno – Rumia – północny skraj Kępy Oksywskiej. Tu ma się rozegrać pierwsza faza bitwy. W razie zetknięcia się z przeważającymi siłami przeciwnika, przewidziano przesunięcie obrony na Kępę Oksywską. Tam miano czekać na odsiecz lub tam miała rozegrać się „walka o honor”. Jakże więc nierówne stanęły po obu stronach siły. I liczebnie, i technicznie, i pod względem wyszkolenia żołnierza. W artylerii i lotnictwie przewaga Niemców była przygniatająca. Dowódca obrony wybrzeża; płk Dąbek rozporządza 17 działami, baonem saperów i kompanią łączności, 13 batalionami piechoty, łącznie 12 600 ludzi. Szli Niemcy od strony granicy polsko-gdyńskiej (gen. Eberhardt), granicy polsko-niemieckiej (grupa „Stolpe”), od południowego-zachodu (gen. Tiedemann). Razem ponad 30 tys. ludzi.

Natarcie od gdańskiej strony zostaje powstrzymane na linii Chwarzno – Orłowo, z zachodu

zaś łatwo przełamali polski opór, zaciskając coraz bardziej obcegi wokół raptownie kurczącego się polskiego Wybrzeża.

5 i 6 września dochodzi do zaciętego boju pod Wejherowem. Oddziały polskie oddają pozycję za pozycją. Bez skutku oczekuje się nadejścia armii „Toruń” z odsieczą walczącym obrońcom Wybrzeża. I wtedy na pomoc wojsku spieszy gdyńska ludność robotnicza. Jest noc z 7 na 8 września.

Na kolejnej odprawie w gdyńskim Komisariacie Rządu obecny jest też płk Stanisław Dąbek. Mówi o konieczności uruchomienia rezerw. Trzeba, powiada, stworzyć zastępy ludzi, oddziały robocze do kopania rowów, przeciwczołgowych i zasieków. Około drugiej po północy wpada Rusinek. Przynosi ostatnie wiadomości. Dramatyczna rozmowa Rusinka z Sokołem, gdy zostają sami.

– Może pan wyjechać do Szwecji, proponuje Sokół.

– Jakże to tak, być zdrajcą wobec własnych ideałów? Innych wezwać do walki a samemu uciec?

Gromadzą się w Domu Emigracyjnym przy Morskiej 98, w blokach Gdyńskiej PPS-owskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Brakło łopat i kilofów dla wszystkich. Rusinek do Komendanta Cywilnej Obrony Wybrzeża Sokoła:

– Są w magazynach „Żegluga Polskiej” kosa na eksport do Danii...

– Dobra jest, użyjcie ich.

Biurokraci wydać ich nie chcą, sięga więc do kabury po pistolet.

Zapada decyzja o stworzeniu ochotniczych robotniczych oddziałów. 9 września na murach i płotach Gdyni wisi wyklejona odezwa:

„Do robotników Gdyni! Do broni! Do walki! Do zwycięstwa!

Towarzysze! Robotnicy Gdyni! Obok ludzi z łopatami ślanie batalion kosynierów z bronią. Zrzucimy cywilne ubrania i przywdziejemy mundury dzielnej Armii. Zarządzam zbiórkę. Stawcie się wszyscy”.

Kazimierz Rusinek

Komendant

Ale drzewce... Tartak Dulki jest niedaleko stąd. Kuźnie... Natychmiast trzeba objechać wszystkie gdyńskie kuźnie. Niech prostują kosa na sztorc. Leon Leja obejmuje dowództwo tartaku, a w blokach spółdzielni mieszkaniowej na Grabówku urządzi się kuchnię. Kuchmistrzów znajdzie się pośród marynarzy, tylko kuchnię połową ściągnąć by trzeba. Z mleczarni zarekwiruje się kany. Por. Wolicki obejmuje dowództwo żandarmerii. Do niego będzie należało zdobycie samochodu ciężarowego dla dowozu żywności. Jedzenie do oddziałów wozic będą motocykliści. Kilku gdyńskich harcerzy na motocyklach już się zgłosiło, jeden nawet chce wozic osobę, komendanta. Jakaś kobieta przynosi szablę. „Może panom przyda się do czego”, mówi. Jeszcze tylko kuźnie trzeba objechać, niech postawią kosa na sztorc do wielkości bagnetu. Będzie to rodzaj białej broni stosowanej do walki wręcz. Drukarnię własną już mają, trójka drukarzy, ojciec z dwoma synami, dołącza do nich.

I sztab już się formuje. Szefem sztabu zostaje kpt. Alfred Jarecki, jego zastępcą – por. Stanisław Wolicki, szefem zaopatrzenia – oficer rezerwy Henryk Zakrzecki. Sztab stanowią ponadto: Leon Kulesza, łącznik Kinowski, marynarz Czupryński, Leon Leja, Antoni Kopeć, Stanisław Duraj, Stefan Werner, łączniczka Aniela Jabłońska.

Już pierwszego dnia – a było to 9 września w popołudniowych godzinach – wyrusza w bój I kompania, w liczbie 150 ludzi. Ci ludzie faszyzm znali spoza opłotków Wolnego Miasta, poznali też rodzime jego wydania. Dowodzi nimi ppor. Józef Kąkolewski. Bez żadnego przygotowania, z biegu idą naprzeciw wroga. Kierunek tego II oddziału, w liczbie 120 ludzi – przewodzi mu dr praw kpt. Rauch – Wejherowo, Cisowa, Rumia, Łężyce. Zdobywają się na piękny zryw pośrodku nocy. Wcześniej przez dwa dni ćwiczyli na którymś z gdyńskich podwórek „powstań, padnij”, a teraz szczypcami przecinają zasieki i podchodzą pod rów

strzelecki z okrzykiem „hurra!” wałą się wprost w okopy przeciwnika. Niemiecki żołnierz, starannie wyszkolony, gdy dostrzega dość nieoczekiwanego przeciwnika cofa się w popłochu. Na to nie jest przygotowany. Strach jest więc jedyną odpowiedzią na ten atak.

Kosynierzy zdobywają trochę broni, niektórzy porzucają zatem swój wygląd Tataro-Indian. Wchodzą w bój pod Wielkim Kackiem. W Suchym Dworze koło elektrowni ładnie się spisują; „Krakusi” kpt. Wincentego Spyrlaka w liczbie 100 ludzi walczą pod Łężycami. Próba odbicia Łężyc nie powodzi się. Oddział ma 50 szabel i 1 ckm na tarczance. W skład jego wchodzi młodzi chłopcy i uczestnicy poprzedniej wojny. III i IV kompania formują się już na Oksywiu. Kosy na sztorc! Na Oksywskiej Kępie grupują się, zepchnięte, wojskowe oddziały, płk. Stanisława Dąbka. W nocy z 12 na 13 września wojsko przesuwa się w stronę oksywskiego cypla, osłaniają je zaś oddziały ochotnicze Rusinka. Kosynierzy tej nocy pozostają wciąż w Gdyni. Pilnują magazynów żywnościowych; wkrótce cała żywność zostanie rozdana pomiędzy robotniczą ludność Grabówka. Mizerny to rewanż za lata niedosytu.

I Rusinek wycofa się wkrótce ze swoimi ludźmi na Kępę Oksywską. Tam, 17 września, grupka oficerów nie wytrzyma nerwowo i wywiesi białą chorągiew. Kontrakcja Rusinka i pplk. Wężyka sprawi, iż flaga zostanie zdjęta. 19 września nastąpi koniec bohaterskiej obrony...

„...kosa w XX wieku – wspomni Czerwonych Kosynierów mjr Zaucha, ówczesny dowódca I Gdynskiego Baonu Obrony Narodowej, kosa w walce z samolotem, czołgiem, ciężkim działem i karabinem maszynowym, to broń niewątpliwie tragiczna. Stokroć tragiczniejsza niż kosa powstania kościuszkowskiego i styczniowego, ale równocześnie ta gdyńska kosa ma swoją symboliczną wymowę; jest bowiem świadectwem, że ile razy ojczyzna nasza jest w niebezpieczeństwie i ile razy zagraża jej wróg, zawsze może liczyć na swego obrońcę, na swych synów i dzieci, którzy z kosą, nożem i wrzącą wodą pójdą na wroga, staną naprzeciw całemu światu i umierając śpiewać będą: „Jeszcze Polska nie zginęła...”

Już jednak 14 września oddziały niemieckie wkraczają do śródmieścia Gdyni naprędce przemianowanej na Gotenhafen. Propaganda gestapo obfotografuje ten moment niezwykle starannie. Kilku ładniutkim blondynkom poleci przytrzymanie owych kos, niejako symbolu niemieckich przewag. Do Gdyni przybywa sam Hitler. Ciekaw jest zapewne obrazu miasta, które tyle przysporzyło mu kłopotów. Prócz miasta o nazwie Gofenhafen pozostawi też burmistrza Horsta Schlichtinga.

Dla lewicy gdyńskiej nastał czas konspiracji. Jeszcze staranniejszej jak za sanacji, gdy jedynie KPP pozbawiona była swobody politycznego działania. Teraz wrogiem był każdy Polak, a już największym ten co stanowił sól ziemi – inżynier, kupiec, nauczyciel, urzędnik, a przede wszystkim działacz politycznej organizacji. Ci, których zdołano zatrzymać, rozstrzelani zostali w Piaśnickim Lesie, inni trafili do Stutthofu, jeszcze inni – na przymusowe roboty do Niemiec.

Wysiedlenia. Do grudnia 1939 roku objęły w Gdyni 50 tys. Polaków. Konfiskaty majątków. Doszczętne, wykonywane z niezwykłą drobiazgowością. Nie miała Gdynia warunków dla ruchu oporu. A przecież to tutaj 1 stycznia 1940 roku rodzi się tajny Hufiec Harcerzy i on dostarczy w przyszłości Armii Radzieckiej szeregu informacji o niemieckich fortyfikacjach morskiego rejonu Gdyni. Świadczyć to będzie bardziej o przeorientowaniu się podziemia w Gdyni aniżeli o szerokim froncie jego działania.

Alfred Jarecki otrzymuje zadanie pozostania w Gdyni dla prowadzenia pracy konspiracyjnej, pozostałym pisany jest los: oflagi, stalagi, obozy koncentracyjne...

Rusinka wiozą do oflagu w Prenziau. Tam wysławia „Kordiana”, deklamuje koncert Jankiela. Na ostatni akord „Jeszcze nie zginęła”... robi się taki tumult, że Niemcy wkraczają. Tam też pisze poemat o swojej Gdyni:

Po strasznej wojnie, strasznej zimie,
Stopnieją lody, kra odpłynie
Nasz Bałtyk starą pieśń zanuci
Znów w posiadanie weźmiem Gdynię.

W lipcu 1940 roku rozpoznali go. Z punktu odesłali do Gdańska. Jeszcze na peronie Niemcy czynią go osobą cywilną – tak być musi gwoli formalności – z miejsca aresztuje go gestapo. Czerwony Rusinek zaczyna pielgrzymkę po stacjach Męki Pańskiej. Wiozą go po miejscach gdzie przemawiał, podsuwają teksty wystąpień, żądają by je odtwarzał. I biją bez opamiętania. Z gestapowskiego podziemia więzienia Schiesstange trafia wprost do Stutthofu, stamtąd zaś do Mauthausen.

Jan Kujawski, gdyński portowy robociarz, wędruje swoją drogą za prawdą. Takiego jak on Niemcy potrzebują. Ściągają z wysyłki spod Szczecina – Gdzie pracowałeś? – pytają tylko.

– W porcie – odpowiada zgodnie z prawdą.

Brygadzystę z niego robią. Ma ludzi pod sobą, różnic, sto i dwieście. Kaszubscy partyzanci z „Gryfa Pomorskiego” wciąż go naciskają:

– Trzeba naszych ludzi do Szwecji przetrzucić... Szwedzki s / s „Jupiter” jak przed wojną płynie do Gdyni po węgiel. Załoga sprzyja przerzutom. Więc przetrzuca Kujawski kogo się da. Samych ślusarzy z gdyńskiej stoczni osiemnastu. Oni byli w „Gryfie”. Jana Szczypiora z zaopatrzenia wsadził na statek razem z bronią. To był wywiadowca, który wiózł tajne materiały z wykrycia V-2 w Penemünde pod Świnoujściem. Jak przetrzucał Gierszowską, łączniczkę z „Gryfa Pomorskiego”, wachman zauważył, że ten mężczyzna, robi takie małe kroczyki. Groził, że dokładnie sprawdzi, gdy będzie wracał wieczorem. A wieczorem nikt podejrzany przez bramę nie przechodził.

Tych angielskich pilotów co uciekli z obozu po Toruniem to mu Elżbieta Gonera podesłała. Kilka dni czekali aż statek przybije. A Francuzi to zaraz zaczęli fotografować wszystko na prawo i lewo. Ile się strachu przez nich najadł... Do rosyjskich niewolników pracujących w porcie zwrócił się raz, by opróżnili miejsce na statku..

– Ja tożę choczę jechać! – poczęli, błagać go.

I popłynęli. Choć miał potem chwile niepokoi. Bo co jeńcy to jeńcy.

– Kierowałem się tym – powie po latach – że to byli wszystko nasi ludzie...

GDYNIA, WRZESIEŃ... TAK BYŁO

W latach trzydziestych kończyli swoje podchorążówki. W Bydgoszczy, Grudziądzu, gdzieś niedaleko. Rzucano nimi potem na Wybrzeże. Wieść niesła: w 15-tysięcznym Wejherowie formuje się I Samodzielny Batalion Morski. „Co to za batalion?”, pytali jeden drugiego ci młodzi ludzie w większości, hen, z głębi Polski, ba, z kresów nawet. „To jest pierwsza w dziejach Polski jednostka morska”, słyszeli w odpowiedzi. Należało zatem zameldować się u swojego nowego dowódcy, ppłka Karola Kurka w wejherowskich koszarach, na które przeznaczono dawny zakład dla głuchoniemych. Tysiąc żołnierzy tu się mieściło. 80 podoficerów zawodowych, 30 oficerów. Piętnastotysięczne miasto z miejsca ożywiło się. Ruch zaczął się w gastronomii, w handlu. Pośród żołnierzy niemało analfabetów. Było to wojsko po trosze jak cała ówczesna Polska – bardziej z marzeń aniżeli realnych możliwości skrojone. Starannie przechowane w rodzinnym albumie zdjęcia bardzo są dziś wymowne. Oto na jednym z nich gen. Tadeusz Kasprzycki przyjmuje dar miejscowej ludności, kilkanaście armatek polowych z Funduszu Ochrony Narodowej. Wokół stoją panowie w cylindrach, są też obecni wyżsi oficerowie. W skupieniu wysłuchują przemówienia prezesa komitetu. Generał obejdzie potem stojące rzędem, umajone na tę okazję armatki. Z wielkim zainteresowaniem przyglądać się będą tej scenie kilkunastoletni chłopcy. Przeżyją niebawem całe okrucieństwo światowej wojny... choć jeszcze teraz nie wiedzą o tym, cieszą się, iż są świadkami tak podniosłego momentu.

Wojsko stacjonujące w Wejherowie ma własną kręgielnię, w chwilach wolnych od szkolenia ogląda filmy. Miejscowy właściciel fabryki mebli, pan Janz, wielki społecznik, jak sami żołnierze go po latach określają, wyposaża wnętrza w meble w stylu kaszubskim, powiększeniu ulegają zbiory biblioteczne.

Już i w Gdyni rodzi się II Batalion Morski. Siedzibę swą ma na Redłowie, w miejscu gdzie dziś mieści się szpital. To w roku 1937 część kadry ma za sobą przeszkolenie w I Baonie, inni w rok później, w dwa, po kursie w Rembertowie, niektórzy dosłownie w ostatniej chwili zjechali tutaj. Pociągiem, który przyjechał do Gdyni 24 sierpnia 1939 roku...

Puck jest wówczas siedzibą I (i jedynej) dywizjonu lotniczego. Samoloty pozostające na jego wyposażeniu mają w razie wybuchu wojny chronić polskiego nieba od morskiej, północnej jego strony. Ma na stanie hydroplany, kilka samolotów na kołach także. Historia zanotuje potem fakt całkowitego zniszczenia dyonu w pierwszym już dniu wojny. A także śmierć od bomby por. Szytowskiego, dowódcy dyonu o godzinie 6.00 w dniu 1 września. To jednak stanie się dopiero potem, w chwili, gdy bez wypowiedzenia wojny polskie wybrzeże zostanie zaatakowane ogniem z pancernika Schleswig-Hollstein wizytującego Gdańsk dokładnie na wysokościach polskich umocnień na Westerplatte...

Takie więc siły, do spółki z flotą wojenną, przejąć miały na siebie ciężar obrony polskiego Wybrzeża. No i rejon umocnień artyleryjskich na Helu, a także rejon umocnień i obszar koncentracji na Kępie Oksywskiej. Jak zakładano – ostatnia reduta obronna w pasie nadmorskim. Te siły oraz pięć uformowanych trochę naprędce batalionów obrony narodowej. W sukurs przyjdzie im klasa robotnicza Gdyni, legendarni już „czerwoni kosynierzy”, zaś dowódcą Lądowej Obrony Wybrzeża obrony zostanie płk Stanisław Dąbek.

Żołnierz I wojny światowej, komendant szkoły podchorążych w Zambrowie, nigdy nie dyplomowany oficer, nie sztabowiec, typowy „liniowiec”, potomek w prostej linii tych spod Cecory, Wiednia i Samosierry. Po żołniersku rubaszny i prostolinijny, jak na zawodowego

oficera przystało – stanowczy, nieskory do sztabowych drobiazgowych analiz. Gdy trwoga, jego ściągnięto na Wybrzeże w miejsce płka Józefa Sas-Hoszwowskiego. Stanisław Strumph-Wojtkiewicz w „Alarmie dla Gdyni” przedstawi po latach płka Dąbka jako tego, który w pociągu zdążającym do Gdańska studiuje naprędce mapę Wybrzeża.

Skrupulatny wykonawca rozkazów naczelnego dowództwa w dwa miesiące rozwinął działalność w której, jak pisał Włodzimierz Steyer w „Samotnym półwyspie”, „do końca i bez reszty wypalił się płomień jego żołnierskiego życia”.

„Gorzką satysfakcję musiał mu sprawić fakt - pisał Andrzej Rzepniewski w „Obronie Wybrzeża w 1939 r.” – że w tak beznadziejnych warunkach jego życiowa karierą skromnego oficera liniowego koronowało dowodzenie związkami, który – przypominając swym stanem liczebnym dywizję piechoty – był od niej nieporównanie mniej jednolity i znacznie trudniejszym do dowodzenia”. „Nowy dowódca – takim zobaczy go Edmund Kosiarz w „Obronie Gdyni w 1939 r.” – człowiek o niezwyklej energii, żołnierz z powołania, znalazł się w kłopotliwej sytuacji; miał dowodzić zbieraniną różnorodnych i słabo uzbrojonych oddziałów na obszarze, którego faktycznie nie znał”.

5 kompania pomieścić się musi cała w niemieckim majątku w Chwaszczynie. Pałacyk jest z drewna, lokaje prawdziwi. Niemka wychodzi naprzeciw, do środka prosi, przez lokai posyła wiadomość, że obiad już gotów. Tam mija im dzień i noc z 31 sierpnia na 1 września. Z samego rana odzywają się pociski artyleryjskie i zaraz potem serie z karabinów maszynowych. Dowódca wpada do swoich w okopach na Wzgórzu Foche'a (dzisiaj: Nowotki). Na linię! – krzyczy ile sił w płucach w chwilę potem, gdy spostrzega ręczniki przewieszane przez ramię i poranną ablucję żołnierzy. Jakby nigdy nic, jakby się nic nie stało. Zobaczyli Niemców biegnących na oślep w ich stronę. Że są podpici, mieli przekonać się już później nieco, gdy zmasowanym ogniem powstrzymali tamtych, położyli pokotem, wzięli do niewoli wielu żołnierzy z oddziałów Landespolizei gen. Eberhardta. W tym miejscu granica z Wolnym Miastem Gdańskim była odległa o 7 km. Wystarczyło obalić słupy graniczne, odrzucić w bok drogi barierę pod Sopotem, wykonać skok przez Kolibki, wejść na drogę prowadzącą z Gdańska do Gdyni. Już się było na podorłowskich wzgórzach. Tam, powyżej Orłowa, znajdowały się umocnienia polowe polskie, o których Niemcy wiedzieli aż nadto dobrze. Nie darmo tyle miesięcy wykonywali zdjęcia lotnicze, zasięgali języka u lokalnych volksdeutschów, działania V kolumny robiły swoje.

Tą szosą szło więc główne niemieckie uderzenie. Kronikarz napisze o roli ppłka Ignacego Szpunara, który w tym rejonie zgromadził najwartościowsze swe siły i na ich czele ruszył w odsiecz sopocką szosą. – Zlikwidować utracone pozycje! – brzmiał rozkaz płka Dąbka. To placówka kpt. Kowrygi około godziny 13.00 spędzona została przez Niemców. Batalion kpt. Wysockiego, trzy jego kompanie, poszły do kontrataku. Na szosie płk Szpunar podrywa swoich i z okrzykiem hurra! ruszają oni wprost na Niemców okupujących rowy odległe od nich o 150 metrów. Ale Szpunar zna teren, wie o rowach. Ogień z niemieckich moździerzy jest spóźniony, Polacy są już zbyt blisko. Niemcy uciekają więc w popłochu, zostawiając moździerz, amunicję rozrzuconą po kartoflisku.

– Sześciu nas było – wyzna por. Matuszak, dziś pułkownik rezerwy. – Por. Kliś, kpr. Jędrzejczyk i trzech żołnierzy. Z boku podskoczyłem do krzaku, wychyliła się zza niego głowa w hełmie. Strzeliłem bez celownika. Karabin tamtemu jakby sam opuścił się ku dołowi. Oficer zameldował, że jest 14 zabitych Niemców, trzech wziętych do niewoli. Okaze się, że był to artyleryjski punkt obserwacyjny. Po niemieckim oficerze pozostaną dwie teczki skórzana z planami wszystkich polskich stanowisk, z nazwiskami poszczególnych dowódców. Moje też tam odszukałem... W nocy gęstej od ciemności raz za razem zjawiają się małe ogniki. Strzelam w ich stronę – pyk, pyk. Chyba trafiam, bo nikną. Więc pozostało coś po tym jak zdobyłem tytuł mistrza świata w strzelaniu z karabinu wojskowego.

Tak rozpoczęła się obrona najmłodszego miasta w Polsce, liczącej czternaście lat Gdyni.

Miasta, o którym powiadało się, że jest polskim oknem na świat. Miasta-legendy, obiektu wielu zabiegów służących ochronie przed trawiącymi II Rzeczypospolitą chorobami, wszelką słabością. Dla niej demontowano na krótko przed wybuchem wojny armaty w odległym od niej Pińsku, w Modlinie, dla jej obrony sztaby szykowały szczegółowe plany batalii, cóż stąd gdy z góry skazana była na porażkę. Bo wszystkie plany mówiły o obronie. O obronie aktywnej, lecz tylko obronie. 130 km liczyła gdyńska linia obronna. Niemało, jeśli zważyć na okoliczności. Na dwóch wzgórzach – 126 oraz 84 rozgrywały się działania sopockiej strony. 3 września nadszedł nieuchronnie ten moment: nastąpiło odcięcie jednostek polskich od reszty sił w kraju. To w chwilę potem jak oddział samochodów pancernych gen. Tiedemanna po opanowaniu Kościerzyny połączył się pod Gdańskiem z wojskami gen. Eberhardta.

Oblężenie wojsk polskich od gdańskiej strony utrzymywało się. Orłowo pozostawało najbardziej wysuniętym punktem obrony. O nie, o wzgórze redłowskie i witomińskie toczyły się najbardziej zacięte boje. Na odcinku 6 km aż po Chwarzno i Wiczlino. Leśniczówkę Krygulec pamiętają jego obrońcy jako punkt oporu ważący na przebiegu tej walki. Od morza do szosy biła się IV kompania por. Woźniaka, od szosy do Kacka Wielkiego, VI – kpt. Kowrygi, V kompania por. Małuszaka była w odwodzie, w drugim rzucie o kilometr za pierwszą linią.

Stało się raz, że gdy oddali pięćdziesiąt kilometrów, potem zaś powrócili na nią, do żołnierzy zajmujących zdobycze pozycje podszedł ten, którego mieli za straconego.

– Chłopaki, dajcie zapalić – powiedział tylko. Okazało się, że przeleżał dzień na pozycjach niemieckich, markował, że jest zabity, Niemcy szturchali go nawet, nie dał nic po sobie poznać, A gdy przetoczyły się fronty, przeczłogał się z kartofliska w stronę swoich.

– Ludzi dużo – miał powiedzieć płk Dąbek do swoich sztabowców, ale cóż z tego, kiedy nawet zwykłych karabinów dla nich nie mam.

I dlatego byli możliwi gdyńscy kosynierzy, z tej przyczyny musieli się narodzić, by walczyć zdobywać w boju broń dla siebie.

Gdy tymczasem Niemcy, w polskich mundurach, z okrzykami „bagnet na broń!” rzucali się z impetem w stronę polskich okopów. „Przygotować się do szturm!” – daleko niósł nadmorski wiatr ich histeryczne wrzaski. Ich rakiety rozbłyskały nocą oświetlając teren, także i dla zdetonowania przeciwnika. Rozmachem z jakim prowadzi się działanie, dla zaznaczenia jakby impetu. St. strzelec Kociński podbiega do swego dowódcy.

– Panie kapitanie, jestem ranny, lecę na opatrunek! Po pół godzinie powraca.

– Już jestem, wracam na pozycję – posłusznie się melduje.

W nocy z 3 na 4 września mjr Stanisław Zucha, szef Batalionów Obrony Narodowej, decyduje wypad na Osowę. Opancerzona lokomotywa pociągnie w tę stronę po dwa wagony z przodu i z tyłu, podjedzie pod niemieckie pozycje, narobi hałasu i zawróci z drogi. Ten „pociąg pancerny” powiezie zaledwie pluton strzelecki.

O pierwszej w nocy pociąg naszykowany przez gdyńskich straceńców jest już podstawiony. Por. Matuszak wsiada do parowozu.

– Uważajcie, by wam granatu nie wrzucili! – przestrzega żołnierzy na pożegnanie. Jada pod górę w stronę lasu. Daleko jest do stanowisk niemieckich. W powietrzu rozbłysła rakietka. Zbliżają się do stacji Kack Wielki. Trzy karabiny maszynowe stanowią całą siłę ognia tego dziwnego pociągu.

– Panie poruczniku, ja w nogę ranny – odzywa się z cicha jeden z jego żołnierzy. To kula przebiła płytę. St. strzelec Jan Połudzień dostrzega wpadający do środka granat. Chwyta go i z miejsca odrzuca daleko. Ale w wagonie jest już siedmiu rannych, ppor. Janusz Drobczyński także. Pociski przeciwpancerne raz za razem przebijają płytę. Widać za cienka jest na tę wojnę. Czas wydać rozkaz powrotu. Ataki- artylerii i lotnictwa niemieckiego nie ustają. Polskie niebo nie jest już chronione. Rodzi się za to batalion marynarzy. Odegra niebawem wcale poważną rolę w działaniach tych pierwszych wojennych dni. Marynarze może nie dość

wyszkoleni, za to niezwykle wprost waleczni będą postrachem w bitwie na Kępie Oksywskiej.

Toczy się wojna w jej esencji. Pośród ustawicznej zmienności sytuacji. Pełna akcji zaczepnych, zaskakujących manewrów obu stron, choć wojna zrazu nierówna. Po jednej stronie linii frontu stanęły doborowe oddziały rzucone przez Führera na tę specjalnie okazję. Owi nosiciele i wykonawcy Blitzkriegu. Namaszczeni tą ideą, przekonani o słabości przeciwnika wyrażonej liczbowo, pomni, że jego broń pamiętaj zamierzchłe czasy, że nikt nie jest wyszkolenie bojowe przeciwnika. Prący do przodu w nadmiernym pośpiechu, nierzadko popełniający błędy. Nade wszystko jednak nie gotowi na walkę wręcz, na kosy, pośrodku ciemnej nocy, z zasadzki, z niespodziewanego wypału, w odwecie za niedawną klęskę i wykrwawienie, pomsty po zabitym dowódcy. Obu walczącym stronom obca jest myśl o porażce. Polacy bowiem, inaczej jak wykonawcy myślą o wojnie błyskawicznej, biją się w desperacji, w przekonaniu, iż należy odbić utracone, nie oddać posiadanego i walczyć do ostatka. I za każdą cenę, choćby i zginąć – przyszło.

Noc z 3 na 4 września to kolejny wypad na tyły wojsk gen. Eberhardta. Marynarze uderzyli na Osowę, morski pułk strzelców na Wysoką. Zdobyte zostało przez marynarzy Chwaszczyno. Straty niemieckie wyniosły 40 zabitych, zginęło też 9 polskich żołnierzy. (Takie proporcje utrzymują się już do końca boju Gdynię, co tylko odwlecze moment przegranej). Tym sposobem odsunięte zostało niebezpieczeństwo zaatakowania Gdyni od południowej strony. Noc :.6 na 7 znów. wypełniona była nękańcymi atakami polskiej strony.

Taktyka walki z ukrycia, pod osłoną nocy. Z zasadzki, przez zbliżenie się do przeciwnika niemal na wyciągnięcie ręki. Stale nękanego. Podrywanie ze snu okupowanej stodoły. Nieprzytomny wzrok oficerów pośpiesznie zapinających pas z przytroczoną do niego kaburą. Napatrzyl się obrońcy Gdyni na sceny tego, rodzaju do woli. Oni byli, bo musieli, w stałej gotowości bojowej, świadomi, że tą jedynie drogą zrównać mogą po części choćby swoje szanse z wrogiem. Ten bowiem wpieryw rozwinąć musiał szyki, starannie przygotować natarcie, podobnie „barbarzyńskie” metody byty mu z gruntu obce. Pastwić się więc będzie nad gdyńskimi kosynierami w chwili ostatecznej kapitulacji, wielu każe rozstrzelać, boć to przecież bandyci z kosami ruszającymi na okopy pełne po zęby uzbrojonych...

Bój o Gdynię toczy się często o wiele kilometrów od niej samej. Pod Wejherowem, w rejonie Jeziora Żarnowieckiego, na wysokości Kartuz i Żukowa. Walki w tych rejonach przedłużają batalię o polskie morze, o 56 km jego linii brzegowej, które są jeszcze przy Polsce. I o jego symbol, miasto dopiero co poczęte, wszelako od swojego początku w opozycji do Gdańska, do całej Rzeszy.

– A nas było może z osiemdziesiąt chłopca – powiedział po prostu Ślązak Wilhelm Wilk, gdy nocą z 7 na 8 września wykurzyli dokumentnie ze wsi Gowino pod Wejherowem oniemiały z wrażenia batalion hitlerowców.

Pojawiają się już jednak oznaki przyszłej klęski. Ginie pod Szemudem kpt. Jerzy Wierzbowski, ulubieniec płk. Dąbka. Straty choćby kilkakroć mniejsze od niemieckich, w ostatecznym rozrachunku są większe. Poległych nie ma bowiem komu zastąpić. Dołączą marynarze i ludność Gdyni. Cóż, gdy zabraknie broni i amunicji. A ze zdobyczej już niebawem i strzelać nie będzie komu.

Płk Dąbek dzień i noc przebywa na najtrudniejszych odcinkach frontu. Nie śpi prawie wcale. Na sobie odczuwa najmocniej taktykę walki z nocnych wypadów. Gdy którejś nocy położy się na kilka godzin, sztabowcy jego nie będą go mogli dobudzić. W końcu zerwie się jednak na równe nogi i z nie mniejszą niż przedtem energią dowodzić będzie swoimi wojskami rozciągniętymi wszak na przestrzeni wielu kilometrów.

18 września. Bombardowanie portu i miasta nasila się. Las w rejonie Krykulca i wzgórza 133 jest obiektem szczególnie zaciekłtych niemieckich ataków. Tu liczy się każda piędź ziemi. Zdobycie wzgórza może oznaczać przełamanie obrony w całym tym rejonie. Żołnierze jakby

przyrosli do ziemi. Nie cofają się choćby o krok. Ranni, walczą dalej. Wzgórze pozostaje w polskich rękach. A dzieje się to w dniu niemieckiego frontального natarcia.

„Ten dzień – opisz go we wspomnieniu ppłk Kazimierz Pruszkowski – zastał nas gotowych do dalszej walki!”.

Radio Warszawa podawało wciąż komunikaty: Hel i Gdynia bronią się. W eter nie szły już słowa o obronie coraz bardziej daremnej. Już i łączności pomiędzy dowódcami nie było. Do walki po tamtej stronie frontu stają wciąż nowe i nowe siły, po tej zaś wciąż bardziej i bardziej zmęczone, zdziesiątkowane, pomieszane w sztykach. Choć i zdesperowane także. Ich bój stawał się ustawicznym wyswobodzeniem z okrążenia, nie raz i nie dziesiąty przy pomocy walki wręcz, wprost na bagnety. Od zachodniej strony siły wroga przybliżały się wciąż i niezmiennie do Kępy Oksywskiej, tej zawczasu pomyślanej za ostatnią polskiego Wybrzeża redutę.

Jeszcze czynią zasadzki. Jak choćby na leśniczówkę Marianowo i oddział płk. Kröchera. Pociąg pancerny o nazwie „Smok Kaszubski” operuje w rejonie Redy i Wejherowa. By wyglądał groźnie pomalowano go w ciemnożółte i zielone plamy.

„Po zmroku w Redzie, powstało istne piekło – pisał we wspomnieniu kpt. Wacław Tym. Niemiecki ogień osiągnął natężenie ulewy. Cała miejscowość płonęła, Ludność cywilna w popłochu opuściła domostwa, pozostawiając żywy inwentarz w stajniach i oborach. Huk strzałów z broni wszystkich kalibrów, wybuchy granatów, trzask płonących zabudowań, kwiki i ryki żarem duszonego bydła, jęki i krzyki rannych ginących w płomieniach – oto piekielny, nie dający się słowem opisać obraz Redy w dniu 9 i w nocy na 10 września”.

Był to czas, gdy każda kompania polska walczyła z trzema kompaniami niemieckimi. Już i harcerze biorą czynny udział w bitwie pod Koleczkowem. Tutaj przechodzą druhowie podharcmistra Mariana Kruszynskiego swój chrzest bojowy. Biją się dzielnie, z młodzieńczą werwą. Zdobyte tych okolic Niemcy odpłacają więc znacznymi stratami.

Już dochodzą do Gdyni wieści o palonych wsiach, egzekucjach niewinnych ludzi, o terrorze jaki stosują hitlerowcy. Ma on osłabić ducha obrony, przyspieszyć kapitulację miasta. Odpowiedzią jest jeszcze aktywniejsze działanie Gdynian na rzecz swojego miasta, które jest dla nich teraz całą ojczyzną. Kopią rowy strzeleckie pod ogniem wroga. Krawcy szyją żołnierzom ubrania, rzemieślnicy naprawiają broń. Szpitale przepelnione, są w pełnej gotowości przez dzień i noc. Akcje dywersantów likwiduje Straż Obywatelska. Rodzi się cywilny sztab bojowy pod dowództwem Kazimierza Rusinka.

10 września pod Rumią żołnierze ppłk. Mariana Sołdkowskiego znów uprzedzają atak przeciwnika. Choć zamiar Dąbka wyparcia Niemców z Rumii nie powiedzie się. To batalion SS „Heimwehr Danzig” pomiesza mu szyki. Zjawi się na Kępie Oksywskiej i narobi w tym rejonie sporego zamieszania.

Nazajutrz wzmagają się działania niemieckiego dowództwa. Zmierza ono do opanowania Rumii, Zagórza i Janowa. Do obrony Zagórza rzucono dwie kompanie naprzeciw dwóm niemieckim batalionom. Takie już w tych dniach były proporcje sił po obu stronach linii frontu. Już i przyniosła skutek taktyka wciskania się pomiędzy, polskie oddziały. Ich nikła liczebność umożliwia takie działania, gdyż objąć całego frontu linią równie silną na wszystkich odcinkach obrońcy nie byli już w stanie.

Tak padły Łężyce. Kontratak zdziesiątkował żołnierzy kpt. Wysockiego. Zaczęło się wycofywanie – na wyraźny rozkaz dowódcy – na Kępę Oksywską. Pokryta całunem traw łąki, soczysta zieleń tych łąk miała ich teraz chronić. Połacie płaskich przestrzeni, nad samym morzem lekko wznoszące się ku górze. Niewielkie osady – Dębogórze, Mosty, Mechelinki, Pogórze, teren od południa oparty o drewnianą, bieda-domkową zabudowę gdyńskich przedmieść, Obłuża i Chylonii. Od samego początku Kępa pomyślana była przez sztab polski, jako miejsce, które swoją obroną, oby długotrwałą, przedłuży żywioł helskich artyleryjskich baterii. Zabytkowy XIV-wieczny oksywski kościółek, żywe świadectwo dawności pnia, na

którym po wiekach wzrosła Gdynia, miał stać się teraz niemym świadkiem jednej z ostatnich bitew o polską ziemię. Nie powiódł się plan płk. Dąbka natarcia na Niemców możliwie wielkimi siłami. Atak na Rumie w rejonie Redy. Okaleczony bombami „Smok Kaszubski” z trudem dowlókl się na Oksywie. Miast trzech batalionów ledwo jeden natarł z Kępy na rejon Rumii. Walczyć już nie było komu.

„Wieści o niepomysłnej realizacji planu uderzenia – napisano po latach – szczególnie mocno dotknęły dowódcę, płk. Dąbka. Człowiek ten, tryskający zazwyczaj energią, ze spokojem przyjmujący dobre i złe wiadomości z frontu, hołdujący aktywnej zasadzie obrony i ciosami odpowiadający na uderzenia wroga, po raz pierwszy bodajże bliski był załamania. Szybko jednak opanował nadwreżone nerwy i po ocenie sytuacji postanowił wycofać oddziały polskie z przedpola Gdyni na Kępę Oksywską”.

Dramat dowódcy. Zawodowego wojskowego, zgoda. Wkalkulującego każdą strategiczną możliwość, rozmaite warianty sytuacyjne. Dramat liniowca, któremu powierzono zadanie obrony tego skrawka wybrzeża pozostałego przy Polsce. Poczucie narastającej beziły człowieka, który pierwszy z wojskowych odczuł na sobie potęgę militarną Rzeszy, pojął własną słabość wynikłą ze słabości wojsk, którymi przyszło mu kierować. Ich niedoskonałość taktyczną, zbrojną, liczebną. Zwłaszcza wobec przeciwnika po wielokroć silniejszego. Dramat człowieka także, który pojmuje nagle, że oto nadchodzi jego kres. Walka trwa nadal, ale coś się przełamało. Pozostała desperacja i zgoda na to co nieuchronnie nadejdzie.

Więc przychodzi oddać Gdynię. By nie runęło pod bombami to miasto tak jeszcze bardzo młode, by artyleryjskie pociski je nie zniszczyły, by uchronić wielotysięczną ludność i by w twierdze nie zmieniły się domy.

Oni podchodzą, bardzo już są blisko... Zajmują Janowo i Zagórze, Cisową. Do Chylonii i Gdyni wejść nie starcza im jeszcze odwagi.

Więc odwrót polskich wojsk...

– Rozkaz przyszedł opuścić to wzgórze, likwidować swe pozycje od redłowskiej strony – objaśni gdyński obrońca Antoni Kowrygo – Niemcy nas stąd nie wygrzyźli, bardziej byliśmy jednak potrzebni, tak oceniło dowództwo, dla obrony Kępy.

– Panowie, gdzie wy idziecie? – pytali strwożeni gdyńianie widząc maszerujące ulicami miasta wojsko.

– Gdynię oddajecie?

– Zmiana kompanii, odchodzimy na Oksywie – mówili w odpowiedzi.

Tam zaś, w górze, pozostali nieliczni. Z całego 2 morskiego pułku strzelców w okopach tkwiło trzydziestu żołnierzy. Dwa rkm przy nich pozostały. Dowodził nimi por. rezerwy, w cywilu: artysta-malarz, Zygmunt Cywiński. Naprzeciwko nich po drugiej stronie frontu okopała się cała brygada gen. Eberhardta w sile dwóch pułków, z 2,5 tysiącem żołnierzy.

– Choćby jeden porządny pułk więcej! – okrzyk tego rodzaju wydać miał w takim momencie płk Dąbek w stronę swoich sztabowców 13 września. Rankiem cicho jest w Gdyni. Ruch tylko nieznaczny. Nastrój oczekiwania na to, co nastąpi. Od Witomina i Redłowa odzywają się serie z karabinów maszynowych. To bronią się drużyny osłonowe. Niemcy wiedzą już, że bez potrzeby zwlekali przez połowę dnia. Ruszają więc. Ppor. Cywiński tak zapamiętuje się w strzelaniu, iż nie zauważa, że Niemcy już go obeszlą z tyłu. Bagnetami zadgają go na śmierć z okrzykami „Polnische Schweinerei!”.

O osiemnastej konne patrole hitlerowców znalazły się u Wylotu Świętojańskiej, gdzie powitał je ogień kosynierów i grupy artylerzystów. Dopiero więc rankiem 14 września do opuszczonej Gdyni, jakby wymarłej, wkroczą ich pierwsze oddziały. Przez Hitlera osobiście miasto to przemianowane zostanie na Gotenhafen. Wiele też zdjęć przechowują archiwa hitlerowskiego aparatu propagandy z tego właśnie momentu, zaś zdobyczne kosy, tak

misternie eksponowane będą, by służyły za symbol wszelkich hitlerowskich przewag. Kronikarz napisze:

„Do walki z wrogiem stanęli wszyscy zdolni do noszenia broni: żołnierze i marynarze, robotnicy portowi i budowlani, kolejarze i urzędnicy, nauczyciele i harcerze. Nie dla wszystkich starczyło broni, ale nikomu nie zabrakło chęci do walki, odwagi, ofiarności i uporu”.

* * *

Rozpocznie się pięciodniowy bój o Kępę. O moczary i zalewy, wypełnione wodą rowy i kanały około Mrzezina i Mostowego Młyna, o wzgórze Dębowej Góry, cypel ze wzgórzem pod Kazimierzem, o lesiste tereny nieopodal Rumii, okolice Pogórza i Obłuża aż po kanał przemysłowy od południowej, gdyńskiej już strony. Bój uparty, zaciekły. Z wrogiem, własną słabością, narastającym zmęczeniem. Bój zakończony śmiercią, wielu, a także ich dowódcy płk. Dąbka. Ocaleni odbędą, każdy swoją, drogę krzyżową przez lagry, wysiedlenia, miejsca straceń. Tysiące ich będą. Zaś w sześć lat później do rangi symbolu urośnie, że jako pierwsi na ulice Gdyni wedrą się czołgiści porucznika Juliana Miazgi. Dokona się w ten sposób dziejowa sprawiedliwość. Gdynia, miasto pomyślane jako wyzwanie rzucone niemieckiemu parciu na wschód będzie znowu nasze...

SAGA O STATKACH JANA NETZLA, SYNA JANA RYBAKA Z CHŁAPOWA, WNUKA JANA ROLNIKA Z TUPADEŁ

Zaczyna się ta rodzinna opowieść prawie półtora wieku temu. W trzecim dziesiątku lat poprzedniego stulecia. W rodzinie kaszubskich gburów osiadłych od dwóch pokoleń w puckim powiecie. Jest rok 1832. Tam „w Polsce” – narodowa żałoba, tu zaś, na północnej rubieży nie istniejącego kraju, toczy się w cichości i skupieniu codzienna batalia; o trwanie w polskości – o przetrwanie. W chałupie Netzlów w Tupadłach – stąd niedaleko do pomnej króla Władysława IV rozewskiej blizy (takim mianem określało się wówczas latarnię morską) – urodził się kolejny syn. Józef niezadługo już odmienił odwieczne rodzinne rytmy wymierzone zmiennością pór roku, rolników od prapokoleń, on właśnie przeistoczył wieśniaków w rybaczących; pchnie rodzinę spowinowaconą z Netzlami, garncarzami pod Kartuzami w ośmiu pokoleniach, rzuci rodzinę ze wsi Chmielne w stronę morza, w stronę Bałtyku. Nie pojmował Prusak eksmitujący Netzlów z gospodarki jak bardzo brzemiennie w skutki będzie jego bezprawne działanie. Przymusił on dwójkę energicznych chłopaków do rychłego wżenienia się w Jasłami na helskim półwyspie, trzeciego, Józefa właśnie, do wyprowadzki w kierunku nadmorskiego Chłapowa, czwartemu zezwalając na pozostanie „w takiej stresze” (z kaszubska: strzecha). I Jan, ich rodzic, rybaczył przedtem co nieco, poczuwał się wszak bardziej do gburskiej roboty, w morze płynąc od wielkiego dzwonu na wieży puckiej fary. Ziemi zresztą było pod dostatkiem (odłogi wszędzie wokół) i nie ziemia, lecz jej obróbka stanowiła przedmiot troski największej. Więc pradziad Jan robocizną wypłacał się pruskiemu junkrowi – za prawo do trzech fur torfu, za pozwolenie wypasu krów na jego łąkach, za zagon kartofli.

Na rybaczenie był więc czas od północy – wprzód obrobił swoje – a wnukom swoim tak to opowiedział... W tym 1848 roku rybacy mieli mało zarobione (beloczył² przy tym ile się dało, litery „ł” całkiem nie wymawiając), więc też poszli my do junkra pruskiego co mieszkał w Cetniewie, żeby sobie nakopać kartofli. Ale junkier dostał pomoc i musieli my te zjedzone kartofle odrobić.

Pamiętał pradziad Józef Netzel lata Wiosny Ludów, za życia swego doczekał chwili, gdy syn jego, Jan, kupił sobie nowy kuter i stanął na czele rybackiej maszoperii – rodzinnego i pomiędzyrodzinnego związku. Zmarł dziewięć lat przed nadejściem Niepodległej. W spadku po sobie zostawił potomnym kuter i umiłowanie morza. A po ślubie z Agnieszką Czap z Chłapowa – mieli troje dzieci – uznał, iż dzieła swego jeszcze nie dokonał i po śmierci pierwszej swej połowicy pojął drugą Franciszkę Lesnau, wywodzącą się z dawnej skaszubizowanej pruskiej rodziny, która powiła mu jeszcze dwanaścioro, by go z czasem w połowach na pomerankach, owych łodziach żaglowych, świadectwach tamtego czasu, wyręczyły. Zakładał żaki, flądrowe wantony, dorszowej nety, mance, sieci zastawne na śledzia i szprotę. Na świecie byli już wtedy kolejni jego synowie, wszyscy w głębokiej wierze chowani. Wierze i w to, że ziemia rodna i morze zasobne w rybę – to dwie człowieka karmicielki, z których jedna wymaga starannej pracy, druga zaś odwagi i siły niepospolitej, na to, by wodny żywioł okiełznać, nie ulec mu. Natura zresztą i w tym okazała się hojna, bo z dwanaściora dzieci aż jedenastu było chłopaków. Najstarszy zaś syn Józefowy, jak i dziad,

² Belocy – Kaszubi z północy, z puckiego powiatu.

Jan z imienia, należeć będzie do pokolenia, które powrót Pomorza do Macierzy w 1918 roku powita w kwiecie swojej dorosłości. Pomny wyprawy Antoniego Abrahama do Wersalu z żądaniem przyłączenia Pomorza do Polski. Świadcując temu jak książkę telefoniczną Kościerzyny posyłano na konferencję traktatową dla zaświadczenia polskości nazwisk widniejących w księdze tego miasta. I temu jak komisja delimitacyjna wyznaczała potem w terenie przebieg granicy polsko-niemieckiej.

On – „rocznik 1900”. W przyszłości najbliższej będzie świadkiem owego wzrastania, krzepnięcia Rzpłtej w siłę pośród rozlicznych słabości. On, najstarszy z braci, zgodnie z tradycją wziął imię po przodkach, po ojcu zaś szereg obowiązków. Przyglądał się temu z uwagą Augustyn (wiele z tego, co z tamtego czasu zapamiętał, zapisze w szeregu klasycznych już kaszubskich księgach), popatrując zaś rwał się, by robić to samo dokładnie co i Janek. Podczas młócki cepami słyhać więc było ojcowe „bum” i zaraz potem „bum, bum”. Ojciec z pola powracał uznojony, kładł się spać i wtedy poczynało się matki czuwanie, by nie przespał pory płynięcia w morze. Jak tylko wypływał, przychodził czas jej snu, snu, którego kres wyznaczał moment powrotu z łowiska. O świtaniu zaczynała prząść, cerować i więzić.

– Będzie trzeba posłać Janka na służbę – usłyszał najstarszy rozmowę rodziców. – Będzie przynajmniej jedna gęba mniej do żywienia. Zmartwiał. Czuł, że rolnik z niego żaden. W morząc go ciągnęło. Na tyle się przelał, że gdy ojciec zachorował, z ulgą przyjął wiadomość, że to on ma ojca na łodzi zastąpić. – Nieraz – wspomni – dostawałem od rybaków na morzu mokrą, zmarzniętą rękawicą po twarzy. Był to czas wojny (tej pierwszej), gdy dorsze, które dawniej wyrzucali za burzę, bo przeszkadzały w połowach, teraz odławiali skwapliwie. Zdarzyło się jednego razu, iż sieci wypełnione po brzegi same uniosły się nad powierzchnią, bo wypełnione były kilkoma setkami kaczek. Przeklinali je z początku, gdy zaś Aleks Budzisz zakupił je od nich po 80 fenigów za sztukę, Bogu dziękowali za uśmiech losu.

Jana poniosło do Tczewa. Powstał właśnie Morski Instytut Rybacki. W skład tego Towarzystwa Przyjaciół Instytutu wszedł starosta pucki, inspektor szkolny, ksiądz proboszcz ze Swarzewa, dr Lubecki, naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej. Zapisał się na kurs rybacki. Ten kurs zapoczątkował w wolnym kraju nauczanie rybołówstwa na okoliczność rodzącej się rybackiej flotylli. Rejs próbny pierwszego rybackiego statku – „Gdyni” nie wypadł co prawda zbyt fortunnie; statek zarekwirowany został za długi duńskiego współwłaściciela w jednym z jutlandzkich portów. Jan tymczasem na całych dwanaście lat zakotwiczony na Helu, poślubi Marię Schmidt, córkę wysokiego rybackiego urzędnika, cały czas pozostając, czym wyłamie się z rodzinnej tradycji, na państwowej, tyle że rybackiej posiadzie. W ślad za nim pójda i młodszy bracia August i Leon, pierwszy znajdując pracę w Morskim Laboratorium Morskim, drugi zaś – w Morskim Urzędzie Rybackim. Jan zaś, wtedy już rybacki instruktor, przeniesie się w roku 1938 do Gdyni.

Gdynia tamtego czasu. Port jest już gotowy. Ulice wytyczone, choć nie całkiem zabudowane. Cementu na te budynki użyto w sam raz, dobudowanie choćby piętra okaże się po latach niemożliwe. Tak czy owak, Świętojańska i Starowiejska już są. I Plac Kaszubski także. Splata obie te ulice z sobą, początkując w stronę portu miejscową kaszubską osadę, gdzie zaraz obok pobudowano kolonię rybacką, długi parterowy budynek podobny do tych z angielskich dzielnic górniczych. Mieszkało w nim 16 rodzin kaszubskich rybaków. Tuż obok w narożnym budynku, w samym środku tej posiadłości, zamieszkał Jan Netzel. W Gdyni otwierało się wtedy okno na świat, pozostał więc tutaj. Młodszy – Augustyn, Leon, Franciszek, Bernard, Juliusz i Józef wsparli rodziną marynarkę. Dwóch z nich zginie podczas służby nawet wojny nie doczekawszy. I tylko najmłodszy – Stanisław – pozostanie na chłapowskiej ojcowiznie, podtrzymując wątlejące u Netzłów na korzyść morza związku z ziemią.

* * *

– Dziadek – przyzna Jan w trzecim pokoleniu – zdawało mi się zawsze, był mężczyzną wzrostu okazałego, słusznej postawy. Potem, gdy już dorosłem – ojciec mnie w tym objaśnił czy mama, nie pamiętam – okazało się, że średniego był wzrostu i postury. To dlatego, że widziałem go z pozycji niesfornego pętaka...

Jan Netzel, syn Jana, prawnuk Jana

Jeden z ośmiorga rodzeństwa, z których wszyscy, z wyjątkiem Barbary, ukończą studia. Gdy krótko po maturze podjęła decyzję o zamążpójściu, miał zdawać egzaminy wstępne, brat nakłonił ją do skreślenia następującego oświadczenia: „Ja niżej podpisana Barbara Netzel oświadczam, że nie mam i nigdy nie będę miała do nikogo pretensji o to, iż nie poszłam na studia”. Jan mówi: – Wuj Augustyn postawił dzieciom po II wojnie aż pięć willi. Moi rówieśnicy mają samochody i własne segmenty. Ale za jaką cenę? Nas tymczasem ojciec posłał do szkół. I znów: czy wypychał nas? Czy szło mu o awans dla rodziny? Nie, po prostu nie widział innej drogi. Ta była jedyną. Także i dla nas. Szło się do szkół jak dawniej do kościoła. I chyba właśnie tam, na architekturze, nastąpiło moje przegięcie w stronę morza.

Zaprowadzi go ono kiedyś do stoczni im. Komuny Paryskiej.

3 listopada 1922 roku. W biurze wejherowskiego notariusza zarejestrowano „Towarzystwo z ograniczoną poręką – Stocznia w Gdyni z przeznaczeniem – remont już istniejących i budowa nowych statków morskich różnych wielkości nie wyłączając łodzi oraz prowadzenia wszelkich robót związanych z budową statków”.

Rok 1929. Syn brukarza z Wąbrzeźna, Jan Kilanowski, wysłany do Hamburga po zakup pływającego doku powraca stamtąd kierownikiem grupy remontowej i budującej statki. Polski Koncern „Wspólnota Interesów” nie zezwala na zamierzoną przez niemieckie kierownictwo Stoczni Gdańskiej likwidację gdyńskiego – widać to coraz wyraźniej – konkurenta.

Lata 1937/38. Okres budowy pierwszego pełnomorskiego statku o 1000-tonowej nośności. Zamierzona nazwa – „Olza”. Przewidywany moment wodowania: 1 listopada 1939.

Pod koniec października 1949 roku „Sołdek” wypływa z sąsiedniej gdańskiej stoczni w swój pierwszy rejs. Zaczyna się okres awansu stoczni. Wodowanie 11-tysięcznika „Francesco Nullo” (1963).

„Płyn po morzach i oceanach” – te słowa wypowiada gdyńska robotnica stoczniowa w 1970 roku w chwili wodowania 55-tysięcznika „Manifest Lipcowy”.

Mów więc, Janie, o tym przegięciu...

Oglądałem się właśnie za tematem pracy dyplomowej. Kolega robił projekt Teatru Wielkiego w Warszawie. Inny; hotelu na 1000 miejsc. Jeszcze inny; Dworca Centralnego w Warszawie. Ja: „Projekt architektoniczny liniowca pasażerskiego 18,5 tys. BRT, 800 miejsc”. Tak, studia na architekturze są rozpustne. Nie pomieściły mi się w dyplomie 63 koje. Kto tam będzie, pomyślałem, liczyć 1400 pomieszczeń. I nie omyliłem się w rachubach.

Wspomni pierwsze dni pracy. Robotę „od-do”. Rygor i dyscyplinę. Głowę wtulał w poduszkę i, bywało, zapłakał. Nie będzie już mógł, gdy zechce, o drugiej w nocy przystąpić do pracy. Rano musi zameldować się na portierni. Pękła bania wyobrażeń o artystycznej profesji.

Z zapisków inż. Netzla:

„Miałem trochę szczęścia. Jestem 11 architektem 23-tysięcznika budowanego dla Rosjan. Przyszli tu ze mną koledzy z roku. Odpadają po wprawkach. Nie iżby byli gorsi, a ja od nich lepszy. To nie to. Robota przy statkach jest bardzo utechniczona, tymczasem każdy przecież przychodzi tułaj z bagażem swoich wyobrażeń. Też je miałem, ale z czasem odrzuciłem,

Okazały się zbyt cenne. Na razie. Ponadto ta szalona presja ludzi innych zawodów – „wyposażeniowców” (hasło: „statek zwierciadłem całego kraju”), mechaników i innych profesji”.

Moja rozmowa z Janem:

– Wiesz, co powiedział Hasior w telewizji? Spyłali go: „Jaki sens ma atakowanie formą plastyczną, skoro wyobraźnię człowieka bardziej frapuje dziś „sputnik”. On na to: „żyjemy w czasach, w których, niestety, przedmiot inżynieryjno-techniczny bardziej niż dzieło artysty kształtuje wyobraźnię”. – I to mnie cieszy. Przekonanie o architekturze jako o lepszym zawodzie pozostawiło Odrodzenie. Epoka, gdy Bernini, Brunellesci, Michał Anioł stanowili o jej największym kunszcie. Teraz nawet gmach opery w Sydney już nie szokuje. Za to sputniki badające puls człowieka na odległość – na pewno.

Z zapisków Jana Netzla:

„Statek rybacki „B-29” typu trawler-zamrażalnia. Mój przy nim udział: projekt nadbudówki. Całe biuro nim żyło. Na owe czasy był supernowoczesny. Taśmociągi, transportowcy, cały system prototypowych urządzeń. Technicy go robili i inżynierowie. Wszystko władowali w ten statek. Tutaj objawił się też talent inżyniera Igielskiego. Rok ode mnie młodszy, a przecież to on wymyślił ten statek. Przy tym umiał przewalczyć speców od siłowni. Ci zawsze gotowi są twierdzić, że siłownia to serce i w ogóle najważniejsza część statku”.

Droga do 50-tysięcznika. Jego droga. Droga, na końcu której powie:

– We wszystkich statkach polskich powyżej 50 tys. ton mam swój udział.

Przyszła więc kolej na „Manifest”...

– Tutaj architekt prawdziwie mógł sobie poszaleć. Projekt był romantyczny. I wyprzedzał swoją epokę. Wprowadzał zasady „Konwencji 133” mówiącej o tym, że na statku powyżej 25 tys. ton każde pomieszczenie winno mieć indywidualny węzeł sanitarny. Wprowadzał, pomimo że konwencja nie była jeszcze zatwierdzona. Armator (polski) rzekł: róbcie wysoki standard. Szło się więc na całego. Statek ma wibrację, a mimo to zasłużył sobie na miano nowoczesnego. Pamiętam, przy budowie „B-521/4” wyszła ta sprawa: armator nie bardzo wiedział czego od nas projektantów żądać. Na naradzie, gdzie szło o ogólne założenia, ja referowałem proponowany kształt nadbudówki. „Nasza propozycja – mówiłem – kabiny o jednakowym standardzie dla całej załogi. – Nie było zgody. – A kto to będzie po nich czyścił? Czy mam mieszkać jak te gołki? – wybuchnął przyszły kapitan statku. – Wobec tego derma dla wszystkich... Kapitana zatkało. Tak już u nas jest – starszy mechanik czuje się równy rangą kapitanowi, co sprawia, że jego kajuta nie może być taka jak I oficera, zaś II oficera taka jak pierwszego. Na „Manifeście” kapitan ma dla siebie 67 metrów, zwykli marynarze po 8 metrów we dwójkę. Czy wina to architektów? Na pewno. Ale czy tylko? Przed laty wszyscy mieszkali w kubrykach, tylko kapitan – sam.

Podsuwa w moją stronę gazetę. „Czy statek optymalny?” – czytam nagłówek. – Artykuł pisał specjalista od spraw bytowych na statku – mówi Jan. – Utrzymuje, że miast sauny na „Manifeście” winno być kino. A wiem, że ludzie do sauny zapisywali się w kolejce, spadło zużycie piwa. To w pierwszych rejsie, w drugim entuzjazm był mniejszy. Prawdą jest że armator nie wie czego chce. Jest pytanie – kto ma wiedzieć?

Netzel o Wydziale Drzewnym „Komuny”:

– Bez lipy: oni robią wnętrza takie, że dech zapiera. O kolegach – projektantach:

– Igielski – jest młody, z dużą intuicją, przy tym nowoczesny. Cenian – stary frontowiec, duża rutyna, niemała wiedza, ale nie zawsze potrafi przyznać się do błędu, Sochaczewski – nawyki starego kawalera. Dochodzi jeszcze Grubba. Ci czterej, to dziś i jutro stoczni. Statek powinien być jak dziewczyna – zdrowa i ładna.

Magiczne słowo – stutysięcznik. Ten o stoczniowej nazwie „OBO”, przyszły „Marszałek

Budionnyj”, miał mieć ich o pięć tysięcy więcej. Już obmyśliłem projekt nadbudowy (na sześć pięter w górę), gdy zgłosił się „siłowniarz”: musi powiększyć zbiorniki paliwowe. Znaczący: mam zwiększyć szyb maszynowy i nadbudówkę. Ciskam się. Wtedy Ceniań z Sochaczewskim osadzają mnie w miejscu. – Janek, co ty pieprzysz. Są na takich statkach węższe szyby. Znajdziemy ci. I znaleźli.

Z zapisków inżyniera Netzla:

„Przyszła kolej na „LPG”. Gazowiec dla Norwegii. Od niego zaczął się nowy rozdział w historii stoczni. Wielkość, rozmach, wysoki standard. I do granic posunięta unifikacja pomieszczeń. Na 39 osób załogi 33 kabiny jednakowe. Pomieszczenie I oficera takie jak młodszego kucharza. I biuro, gdzie chodzi się urzędować – oddzielne. A kluby, owszem, dwa, ale nie kapitański (oficerski) i załogowy, ale cichy i tzw. „noise club”, gdzie studio nagrań, bilard itp. Pamiętam jak na naszym statku przesuwaliśmy o 30 cm ścianę kajuty starszego mechanika, bo uparł się, by jego była większa niż I oficera”.

– Studia rozpuszne, a prostoty żądasz od życia...

– Pewnie dlatego. Poproszono mnie kiedyś o wzięcie udziału w „Symposium Architektury Okrętów”. „Pan opowie – usłyszałem propozycję – o współpracy architekta z armatorem przy dużym statku”. Czyli – wodolejstwo. Przygotowałem inny temat: „Architektura węzła dowodzenia – sterowania”. W kilka dni później: - Słyszałem, że miał pan bardzo interesujący referat – nagabnął mnie niedawny mój interlokutor. Milczałem. Pamiętałem o 63 kojach, które nie weszły mi do dyplomu...

* * *

Inż. Jan Netzel powiada o sobie, iż jest kawalerem, bo nie ma czasu na żeniączkę. Gdy jednak „Przekrój” poinformował o tym swoje czytelniczki, sypnęły się listy. Bożena z Kieleckiego tak rzecz ujęła: „Dowiedziałam się, że jest pan architektem 55-tysięcznika. Chociaż mieszkam daleko, od dawna temat ten bardzo mnie interesuje (jako hobby). I właśnie na ten temat chciałabym korespondować”. Poczta nadeszła z Wrocławia: „Hańska pisała do Balzaca nie widząc go chyba 15 lat. Ja też lubię pisać listy. Iwona”.

Jan ma też pasję na po godzinach – artystyczną fotografię. Za sobą zaś udziały w licznych krajowych wystawach. W klubie na Starowiejskiej w Gdyni z wystawowego okna powitał mnie znany fotogram Jana. Pomarszczona, nie ogolona twarz starego – ale jeszcze krzepkiego człowieka. I ręce. Obejmowały skronie z obu stron. Z fotografii spoglądała pełna życiowej mądrości twarz Janowego ojca, potomka chłopowskich rybaków. Twarz została uchwycona w chwili głębokiej, mądrej zadumy. „Zaduma” – może tak podpisałbym to zdjęcie.

MIASTO Z MORZA

„Niewysłowionej piękności poemat stworzony w drzewie, betonie i żelazie” - taką zobaczył Gdynię jej piewca na kartach „Międzymorza” i „Wiatru od morza” – Stefan Żeromski.

„Najwspanialszy pomnik pracy polskiej” – w tym kształcie ujrzał Gdynię ojciec jej i twórca inż. Eugeniusz Kwiatkowski.

„Najpiękniejsze słowo polskiej mowy” – napisał upojony jej rozmachem Kornel Makuszyński.

„Fundament i hymn naszej państwowości” – głosił o Gdyni w sejmie poseł Wojciech Trąpczyński.

„Najlepszy interes jaki kiedykolwiek Polska zrobiła” – twierdził gdyński Komisarz Rządu Franciszek Sokół.

„Czyn przed którym słowo klęka” – pisał patetycznie Artur Maria Swinarski.

Czas odbudowy

Z wojny wyszła w ranach cała. Jeszcze pomna heroicznego czynu jej harcerzy – Tajnego Hufca i Szarych Szeregów – późną zimą 1945 roku, gdy w ramach akcji „B2” przedarli się przez linię frontu do wojsk radzieckich z niemieckimi planami umocnień „Festung Gotenhafen”, pamiętająca ów czyn, którym uratowali miasto – choć nie port – od znacznych zniszczeń podczas wyzwania miasta.

Po przesunięciu się frontu... Nagle nad polskim morzem zrobiło się przestronniej. Pamięć o dusznym klimacie tamtych wojennych lat podtrzymywały jedynie wraki zatopionych przez Niemców, u wejścia do portu, statków. Potężny pancernik „Gneisenau” utkwiał w dnie dokładnie tam, gdzie kończą się falochrony. Trzeba było szukać innego wejścia do przedportu.

Nabrzeża portowe zniszczone są w czwartej części, urządzenia przeładunkowe zdruzgotane w połowie, wypalone do szczytu magazyny, zniszczone nabrzeża, księżycowy pejzaż wywalonych na nice, wysadzonych w powietrze falochronów, uszkodzone spichrze zbożowe z elewatorami, chłodnia portowa, olejarnia i łuszcarnia ryżu. Ocalały tylko magazyny. Jakby zabrakło okupantom czasu, bo front był już blisko, a po zajęciu Gdyni przez wojska radzieckie oraz polską brygadę pancerną zaczęła się bitwa o Gdańsk. O miasto, które uparcie przez tyle lat odmawiało nam prawa korzystania z dobrodziejstw morza.

Tereny Pomorza Gdańskiego wyzwalają wojska 2 Frontu Białoruskiego dowodzone przez marszałka Konstantego Rokossowskiego i współdziałające z nimi oddziały polskie 1 Brygady Pancerniej im. Bohaterów Westerplatte. Żołnierzom z tych jednostek Gdynia nie tylko wyzwolenie zawdzięcza. Miasto, a zwłaszcza jego port – choć nie przekształcili je hitlerowcy w twierdzę – jest naszpikowana minami, niewypałami, mnóstwem groźnego żelastwa. Wszystko to trzeba unieszkodliwić, z domów, ulic a przede wszystkim z dna morskiego wydobyć. Gdynianie ochoczo śpieszą z pomocą radzieckim i polskim saperom. Niewiele czasu upłynie, nim do portu zaczną zawijać pierwsze statki i kutry rybackie.

Rybołówstwo gdyńskie posiada 3 kutry i 60 łodzi zdolnych do prowadzenia połowów. Stocznia gdyńska startuje z trzema uszkodzonymi maleńkimi dokami, które uprzednio należy podnieść, bo zatopione są w basenach stoczniowych. Znać pośpiech w niszczycielskim działaniu.

Ciągnęli do Gdyni dawni jej współtwórcy. Wrócili inżynierowie: Tubielewicz, Hueckel,

Wagner, Adamski. Powrócił też inż. Piotr Szawernowski, specjalista od robót pogłębiarskich. Przyjechał do kraju inż. Czyż, przed wojną pracownik firmy Hojgaaard i Schultz, inż. Piotr Bomas, inż. Tomaszewski, ten, który przed laty wykonywał projekty budynku Urzędu Morskiego i Szkoły Morskiej. Przydały się znowu ich głowy i ręce. Po tym egzaminie dla wielu inżynierów droga do profesorskich godności stała otworem. Nie przypadkiem dziesiątka inżynierów z Biura Odbudowy Portu zaczęła nauczać na wyższych uczelniach całego kraju. Jak więc odnaleźć rytm czasu odbudowy? Czy oddać się w pacht liczbom i każdą z osobna poddać starannej wiwisekcji? Opowiedzieć o ludzkim mozole, który jest przecież za nami. I czym odmierzyć ten mozół, ilością wylanego potu? Może więc pozostać przy zapewnieniu, iż niejedno przez te trzydzieści lat działo się i wymalować obraz naszych dni? I nim jak klamrą, spiąć owo tyloletnie wzrastanie?

Był przecież czas „małego planu odbudowy”, w którym w całkowitej zgodzie z zasadą stopniowania potrzeb (mierząc przy tym siły na zamiary) chciano przywrócić tradycyjny stan. Był plan trzyletni i ten faktycznie bilans strat wywołanych wojną wyrównał. Przez piętnaście powojennych lat widać będzie w gdyńskim porcie i stoczni złowrogie, wojną wywołane, skutki. To w 1960 r. wyremontowano ostatnie nabrzeża, pogłębiono – do 13 metrów – tory wodne ów awanport, na przecięciu którego tkwił niegdyś w morskim dnie pancernik „Gneisenau”.

Stawanie się portu na nowo. Powtórne narastanie nabrzeży. Światowy charakter samych już nazw: nabrzeże Panamskie, Islandzkie, Angielskie, Szwedzkie, Jugosłowiańskie, Albańskie, Rotterdamskie, Duńskie, Holenderskie, Belgijskie, Francuskie, Czechosłowackie, Rumuńskie. I nabrzeże Bojowników o Pokój zwane niegdyś Stanów Zjednoczonych.

Była w morskim narodzie wilcza, arywistyczna chęć odbicia sobie utraconego czasu, była na równi z chęcią pójścia w przód. W nowy i nowoczesny kształt rzeczy. Bez nadmiernego oglądania się na 640 mln zł (podług dowojennego szacunku) straty. W imię 6-letniego planu budowy i 5-letniego rozbudowy. Ze stałą, jak nie bywało, pracą dla robotników portowych. Z rosnącą ciągle mocą przyjmowania statków. Na pochybel jakby czasowi niedoinwestowania naszych portów. Z flotą liczną jak nigdy dotąd, posyланą z Gdyni właśnie – na regularnych liniach – do portów dalekowschodnich, środkowej Ameryki, wschodniej Afryki, na kilka oceanów. Z firmami o podobnie finezyjnych co przed wojną (choć inaczej) nazwach: „Węglkokoks”, „Animex”, „Agros”, „Polcop”, „Minex”, „Skórimpex”, podmieniły „Polskarob”, „Elibor”, „Robur” czy formę „Falter i spółka”. Z tęgą dalekomorską flotą rybacką „Dalmoru”, który w Gdyni właśnie znalazł przystań.

* * *

Rosłem równo z gdyńskim portem – zaczyna inż. Alojzy Data, kierownik działu technicznego Zarządu Portu Gdynia. – Jeszcze z nakazu pracy tu trafiłem wprost z Wydziału Budownictwa Wodnego („sekcja morska”) Politechniki Gdańskiej.

Pięcioro ich było inżynierów z „rocznika 1956”. Tamtych życiowe losy rzuciły potem gdzie indziej. Do Portu Północnego poszedł inż. Guć, inż. Krawczyk w Gdańsku jest inspektorem nadzoru, inż. Adamkiewicz budowała ostatnio w Gdyni tzw. „Węzeł Pokoju”, nowoczesne rozwiązanie komunikacyjne.

– Do inż. Szulca zgłosiłem się – ciągnie inż. Data. Dał nas do bhp. Powiadają, że jestem po wydziale budowlanym; dali etat inżyniera budowy za 1200 zł. Głęboka woda. I nie żadna tam zastoina. Wielu tu przedwojennych fachowców. Z tych co Gdynię budowali. Technik Bogusz Czerski, bezpośredni współpracownik inż. Wendy, posyła do pracy biurowej, zleca żmudne przeliczenia, budowlane kosztorysy. Nie zaprzestaje przy tym ćmić fajkę.

– Już pan skończył? – dopytuje się skwapliwie. – Dam panu coś następnego.

– Dzięki temu człowiek czegoś się nauczył – przyznaje inż. Data. – W teren prowadzi,

opowiadał o portowych archiwaliach i niegdysiejszych zasadach budowy portu. Urywa na krótki moment.

– Żegnałem po latach pana Czernieckiego, już jako Przewodniczący Rady Robotniczej, gdy przechodził na emeryturę. Widziałem jak ciężko było mu z portu odchodzić.

Gdyńskie nabrzeża jeszcze noszą ślady uszkodzeń. Najgłębsze, Francuskie, należy przedłużyć o sześć skrzyń. Kolej na naprawę Norweskiego, Rotterdamskiego i Basenu Jachtowego. Mijają cztery miesiące pracy w porcie...

– Gdzie pan pracuje? – pyta inż. Rudowski zwyczajem przedwojennych inżynierów zaprosiwszy młodego adepta w zawodzie do gabinetu. – Wykonuję rampy zwodzone, przejazdy na magazynie 14, 15 i 16 na wolnej strefie.

– Wszystko mi się tam podoba, tylko cement tam leży pod gołym niebem. Rozmowa schodzi na temat budowy oczepu nabrzeża jachtowego.

– O której pan tam pracę zaczyna?

– O ósmej, jak należy.

– Kiedyś tam byłem i żywego człowieka nie widziałem.

– Zanim pobierze się materiały...

– Specjalnie godzinę poświęciłem na obserwację. To były inż. Dąbki politechniki. Przy stawianiu czterech portowych żurawi i już potem w portowej sekcji nadzoru technicznego w dziale głównego mechanika. Z Alfonsem Gryźlewskim, specjalistą od żurawi portowych, niegdyś współpracownikiem (uśmierconego w Piaśnicy) inż. Budki. Z tamtego czasu powziął szczegółową znajomość dźwigów wszelkiego rodzaju. Gdy na co dzień śledził tych co przeszli szkołę początków naszej morskiej gospodarki. Miał więc (on i mu podobni) łatwiejszy start. I choć dokumentacje zaginęły w wojennym tumultcie, pozostali ludzie. Jak technik Czerniecki i Alfons Gryźlewski.

– To co robili ludzie tamtej generacji, wielka precyzja z jaką zapinali sprawy na ostatni guzik, sprawiła, że obcując z nimi mimowolnie podciągało się do takiego poziomu, odkładała się techniczna tradycja. Roboty hydrotechniczne. Naprawa nabrzeży i magazyny portowe, tory kolejowe w obrębie portu.

– Był to kurs encyklopedyczny – orzeknie inż. Data o tamtym czasie.

Na Nabrzeżu Bojowników o Pokój napotyka zatopione panzerfausty. Miny pod wodą też są. Jeden z robotników znajduje wieczne pióro. Przy manipulowaniu rozsadza mu rękę; zrzucili je przed laty alianci. Spod falochronu chwyta koparka wydobywa metalową skrzynię. Wypełniają je znakomicie przechowane w tawocie polskie zenitówki. Widomy ślad po działaniach 1939 roku. Pogłębia koparką wieloczerpakowa inne z nabrzeży; znajduje minę magnetyczną. Nabrzeże Rotterdamskie – pale drewniane pokryte płytą żelbetonową (wielce ciekawa konstrukcja) – po wojnie częściowo zapadło się. Należy je całkowicie przebudować i wyjść w wodę na 6-8 metrów, zarazem bowiem uzyska się większą głębokość. – Tą metodą wyprostowaliśmy linię nabrzeża na Francuskim – konstatuje inż. Data. Wymiana starych elementów na nowe. Polska seria statków drobnicowych może operować teraz bliżej nabrzeża.

– Przedwojenna gdyńska konstrukcja była dość solidna więc odtwarzało się często starą linię. Tylko głębokość stosowało się zgodną z wymogami lań sześćdziesiątych. Tak odbudowało się całkowicie Nabrzeże Norweskie. Za to na Nabrzeże Francuskie poszło się już z nową linią, a końcowy odcinek pogłębiło do 13 metrów.

Czas awansu

– U nas awans zdobywa się, gdy ktoś odchodzi – stwierdza bez żalu w głosie jako normalną w Gdyni kolej rzeczy. Zaczyna koordynować budownictwo wewnątrzportowe. „Małe biurko konstrukcyjne”, którym kieruje inż. Data, obejmuje sekcję racjonalizacji, normalizacji, sieci elektrycznej, inwestycje usługowe. Podlega mu 220 ludzi. Zakres

czynności: remonty żurawi, projekty elektryczne, prace budowlane. Droga chłopca ze wsi Sławoszyno około Pucka do funkcji Przewodniczącego Rady Robotniczej, członka prezydium i plenum Rady Zakładowej Zarządu Portu Gdynia.

– Kontenerów nie ma gdzie składować – gardłowało się do czasu podjęcia decyzji o budowie w Gdyni bazy kontenerowej.

Na KSR-ach podejmowano uchwały o wizji przyszłościowej Gdyni na następne 50 lat. (Niezwyčajne musiały to być posiedzenia). Ich myślą przewodnią: wyjście w morze.

–Spełni się to pod warunkiem, że naturalne; środowisko od tego nie ucierpi – zastrzega się inż. Alojzy Data.

STATKI

– Była to krwawa robota... – wspomni trudne początki gdyńskiej stoczni Bolesław Przybylski, świadek tuż powojennych stoczniowych gdyńskich zniszczeń. Pierwsze dla morza roboty gdyńskiej stoczni po wojnie – remont holowników portowych. Obawa mieszała, się ludziom tamtego czasu z nadzieją. Gdy w Gdyni zabrali się – równocześnie – do budowy stoczni remontowej i produkcyjnej, ktoś w centrali, najwyraźniej wyzuty z wyobraźni, decyduje rezygnację z budowy jednej z nich. I wtedy napotyka na opór ówczesnego dyrektora gdyńskiej stoczni...

Inż. Jan Morze, absolwent belgijskiej wyższej uczelni, odbiorca – jeszcze sprzed wojny – okrętów wojennych budowanych dla Polski przez Francję, uznał wtedy:

– Brak przygotowania nie jest przeszkodą, na razie chodzi o ratowanie nielicznych ocalałych maszyn, porządkowanie terenu, usuwanie gruzu.

Duńczycy, przecie rasowi ludzie morza, z przekąsem komentują wtedy powstanie Zjednoczenia Stoczni Polskich.

Bolesław Przybylski tymczasem... To on otrzymuje polecenie – jest rok 1950, w Gdańsku zwodowano już rudowęglowiec „Soldek” – urządzenia Wydziału Budowy Okrętów przy noszącej już wtedy to miano – Stoczni Gdyńskiej im. Komuny Paryskiej. Cud nad cuda: on – robotnik, nie żaden tam inżynier (korzystając z pomocy inż. Jerzego Doerffera) – opracowuje całą technologię budowy statków, skądś ściągają maszyny, sobie wiadomymi sposobami organizuje urządzenia i sprzęt. Zwodowany w dwa lata później niewielki (820-tonowy) drobnicowiec „Melitopol” przeznaczony był dla ZSRR. Gdzie indziej takie zadania powierzano całym inżynierskim sztabom, tu zaś nieledwie jednostce.

Tej samej zresztą, która niezadługo, wsławi się na kraj cały a i zagranicę „wodowaniem bocznym”. Obrazki do jakich zdążyliśmy już przywyknąć – owo majestatyczne, powolne ześlizgnięcie się statku po pochylni, stopniowe zanurzenie się jego w przybrzeżnej toni, odeszły w zapomnienie. Statek wiedziony pionierską myślą Przybylskiego, ustawiony bokiem do basenu, ruchem tyle szybkim co jakby niespodziewanym, wskakuje niemal do wody czekając tylko – zdawać się mogło pokątnemu widzowi – momentu zetknięcia z wodą. Kładł się niemal cały na burtę, wznosił przy tym ogromne fale rozbryzgujące się na różne strony po części zalewając i pokład statku. Ten sposób rychło okazał się tani sam przez się, ale i przez to także, że wymagał mniej cennej w każdej stoczni przestrzeni.

Schyłek lat pięćdziesiątych. W Gdyni; na dawnym wysypisku śmieci koparki zaczynają ryć ziemię. Od takiego obrazka poczęła się tutaj budowa wielkiego suchego doku, a także nowoczesnego – ośrodka budowy kadłubów. Projekt przewiduje budowę w doku statków o nośności do 65 tys. ton lub kilka mniejszych równocześnie. Z wyliczenia czynionego zawczasu wynika więc, iż w rok będzie można dostarczać odbiorcom statki o łącznej nośności 140 tys. ton. I to wszystko przy całkowitym tonażu polskiej floty handlowej z roku 1939 liczącym 150 tys. ton nośności... W stoczni gdyńskiej w pełnym ruchu jest już wiele pochylni, tu w Gdyni zaś dopiero powstać miał pierwszy dok. Droga do niego też nie była specjalnie oznakowana. To wzburzone sztormem morze zalewa wykopaną już położną - o wymiarach 241 x 40 m nieckę, znów innym razem koparki wydobywają spod ziemi bomby lotnicze. A grunt tu był bagnisty i nad wyraz słaby...

A przecież z tego doku właśnie 20 października 1963 roku wyprowadzony zostaje do stoczniowego basenu „dziesięcioletnik” Francesco Nullo. Rok 1968 odnotują w annałach

swoich gdyńscy stoczniovcy jako ten, w którym przekroczą swą założoną zdolność produkcyjną. O 1,2 tys. ton, ale zawsze.

Aspiracje stoczniovców wciąż rosną, sięgają już zbiorniovców o 20 tys. nośności i masowców 23-tysięcznej. W doku rodzi się kadłub statku, wędruje następnie do nabrzeża wyposażeniowego. Tu wykańcza się wnętrza, statek ten wyposaża się w urządzenia. Przekazanie wyposażeniowcom wielkiego statku każdorazowo spiętrza prace, gdy znów inną porą stoczniovcy pracują na luzie. To wtedy kiełkuje w głowie Jerzego Doerffera myśl o statku budowanym na raty.

Grudzień 1967 roku to moment, w którym zespawane i połączone zostają z sobą dwie połówki masowca „Zwenigorod”. Wtedy stocznia im. Komuny Paryskiej jest jedną z nielicznych w świecie stosującą tę arcytrudną metodę. Choć w rok później stocznia w Jokohamie łączy z sobą dwie połówki statku w ogóle bez użycia doku. W niespełna zaś w dwa lata po stoczni japońskiej, Gdynia doczekała się operacji łączenia połówek statku wprost na wodzie. Już w około dwudziestu krajach o rozwiniętym budownictwie okrętowym zgłoszono do opatentowania polską metodę budowy statków o dowolnej wielkości. Połączono w niej doświadczenia holenderskiej stoczni NDSM i japońskiej w Jokohamie odciażając dok, nie kępując się przy tym w projektowaniu okrętowych wielkości. Minąć musiało jednak kilka lat – do 15 maja 1969 roku – gdy z dokładnością do milimetrów złączono z sobą dwie połówki zbiorniovcy o nośności 20 tys. ton. Dwadzieścia faz przewidywała operacja łączenia obu części statku, trwała prawie dwa tygodnie. Po całej zaś operacji „Norwegian Shipping News” napisać mógł³:

„Polski przemysł okrętowy dokonuje każdego wysiłku, by być w czołówce postępu technicznego. Technologia łączenia statku na wodzie, wprowadzona do praktyki przez okrętowy przemysł japoński i obecnie stosowana w Polsce, jest tego potwierdzeniem”.

Ale „Komuna” nie zarzuca budowy małych jednostek, jej trawlerzy rybackie dla Francji okazują się najnowocześniejsze w całej francuskiej flocie rybackiej. Zaczęło się od „Bayarda”. Na jednostce tej i następnych z tej serii wielka sieć, czyli włók nie wymaga już wciągania w sposób tradycyjny przez burłę, otrzymuje – pochylnię na rufie. Trawler „Saint Luc” dwukrotnie w latach 1973 i 1964 zdobywa „Błękitną Wstęgę” portu Boulogne, największego we Francji, inne – laur o podobnym symbolicznym znaczeniu w brytyjskim porcie Grimsby i francuskim Laurient. Rekordy uznania biją trawlerzy „Sydoro” i „Sheetland”.

W roku 1970 gdyńska „Komuna” – w momencie gdy przekracza 200 tys. ton rocznej nośności zbudowanych statków – staje się największą stoczną w kraju. 26 tys. masowcem „Havbjörn” (dla armatora norweskiego) staje się milionerem. Tę bowiem granicę przekroczyły łączne nośności wszystkich zbudowanych tu po wojnie statków.

– Budowa pierwszego miliona – powiadają w Gdyni – trwała prawie 19 lat, za to na drugi milion doczekamy się w 4 – 5 lat...

Jest w Gdyni takie miejsce...

Wygląd rasowego technokraty. Pierwsze wrażenie – mocno zajęty. Właśnie dla stoczni gorący czas. Krzepka sylwetka, włosy przycięte na krótkiego jeża. Koszula w modną kratę. Energia i witalność, ruchy szybkie i zdecydowane. Nie wypowiada zbędnych słów, lakoniczny, treściwy.

– Już przy budowie w Gdyni pierwszego suchego doku w latach 60-tych objaśnia inż. Zbigniew Brewka, wicedyrektor Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni – już wtedy widziano w perspektywie potrzebę zbudowania w Gdyni drugiego suchego doku. Terenowo było to tutaj najłatwiejsze, plastycznie zaś – najszybsze do wykonania. Bo jest w gdyńskiej

³ Cyt. za Jerzy Surdykowski – „Wejście do wielkiej ligi”.

stoczni bezpośrednio dojście do kanału, więc też możliwość wyprowadzenia dużych statków, nawet do 250 DWT.

Absolwent Politechniki Szczecińskiej z roku 1956. Przez 10 lat pracuje w szczecińskiej stoczni. Stamtąd – naturalną drogą awansu – trafia do Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego w Gdańsku. Rychło powraca do pracy w przemyśle okrętowym, już jednak w całkiem innej roli. Podlega mu planowanie. Ustala wielkości wykonania inwestycji wewnątrzprzemysłowych. Ostatnio nadzoruje drugi suchy dok, samo wykonanie powierzono szwedzkiej firmie „Skanska Cementgjuteriet”.

– Odczuwało się wciąż brak odpowiednich ogniw produkcyjnych dla budowy dużych statków o nośności 250 tysięcy ton. Ofertę na budowę doku złożyło osiem firm zagranicznych, pod uwagę braliśmy dwie najpoważniejsze, ostatecznie wybrano ofertę szwedzką. Pojąć rangę i hierarchię spraw. Zdać sobie w pełni sprawę z korzyści, jakie gospodarce krajowej przynoszą. Uświadomić sobie 380-metrową długość tego doku, 70-metrową szerokość, liczbę metrów sześciennych betonu, jaka była potrzebna do jego zbudowania, komputeryzację placu budowy („Ścieżka krytyczna. Perła”), naukową precyzję z jaką komputer z Cleveland przekazuje obliczenia do Gdyni.

Po drugiej zaś stronie stoczniowego kanału...

„Jest takie miejsce gdzie kończy się port gdyński a lokalny diabeł, czyli kaszubski purtk mówi dobranoc –pisał w miesięczniku „Morze” red. Jerzy Miciński. Za terenami stoczni i jej obu suchymi dokami, za tak zwanym „Pagedem”, gdzie kiedyś odbywały się przeładunki drewna, a później stawiano stare statki oczekujące śmierci na złomowisku – kanał portowy ginie wśród piaszczystych hałd. To tutaj właśnie kończy się gdyński port. Przez wiele lat nic się tutaj nie działo...”

Ów pamiętny dzień 19 stycznia 1976 roku. Tuż po decyzji prezydium rządu ruszyła w Gdyni budowa Centrum Kontenerowego. Na gdyńskie Obłuze wkroczyła XX-wieczna technika – spychacze, potężne koparki, taśmociągi pocięły wzdłuż i wszerz ziemię do niedawna trawą porośłą. Weszły w ten pejzaż gwałtownie pogłębiarki plujące wodą, zgłębiające tory wodne, turkoczące przy tym, terkoczące jak tamte sprzed pół wieku, na które utyskiwali gdyńscy letnicy i Maria Dąbrowska we wspomnieniu z 1923 roku. Już wkrótce zatopione zostaną skrzynie pod nabrzeże. Centrum będzie rosło do 1983 roku, już jednak za niespełna trzy lata przyjmie statki o ładowności 30 tys. ton.

Nie o podmianę gdyńskiego pejzażu idzie tu gra. O sprostanie wymogom chwili. By nie było jak w 1975 roku, gdy z siedmiu milionów ton drobnicy przeładowanej w gdyńskim porcie, ledwo 250 tys. ton ukryto w kontenerach.

Przystań dla statków „Ro-Ro” tu postawią. Trzy suwnice o udźwigu, po 50 ton staną tutaj. Nabrzeże Helskie zgłębione będzie do 12 metrów. 32 ha powierzchni zajmą place składowe. Wyrośnie dwuhektarowy magazyn i dworzec .kolejowy uzbrojony w dwie suwnice 30-45-tonowe. Centrum rozładuje lub załaduje w ciągu roku 170 tys. sztuk kontenerów, na koniec nawet 300 tysięcy. .W głowie może się zakręcić od tych liczb...

„Pół wieku temu – pisał reporter – w miejscu tak dogodnym wybudowano port. Dziś w dolinie Chyłońskiego Potoku trwa znów wielka budowa. Doda ona blasku Gdyni”.

Rośnie więc trwały stoczniowy majątek. Obliczają, że niebawem osiągnie on wartość 8 mld zł. Taka jest projekcja w gdyńską przyszłość. Gdy pełną parą pracować będą oba gdyńskie doki, centrum kontenerowe.

Gdyńskie legendy

Gdynianie. Z chwilą wybuchu wojny było ich 120 tysięcy. Tuż po ukończeniu działań wojennych i wkroczeniu do miast pancerniaków z 1 Brygady im. Bohaterów Westerplatte oraz 132 i 313 dywizji wojsk radzieckich – 70 tysięcy. Za lat piętnaście – 148 tysięcy, obecnie – 220 tysięcy.

Każdy to wie...

W Gdyni są najlepsze gorseciarki i kwaciarki. W Gdyni są najładniejsze sklepy i restauracje o światowych nazwach – „George”, „Roxana”, „Bristol”. Ulica Świętojańska to jest wielki świat. Te pewexy, te desy, te antykwiariaty, te salony... Te bursztyny, marcepany, ta kolorowa tandeta z marynarskiego przywozu, te komisy, te strojne w ciuchy marynarzowe. No i powietrze u nich lepsze, bo mają trolejbusy. „Stefana Batorego” mają, i nowy dworzec Żegluga Przybrzeżnej. A także nocne knajpy pełne Skandynawów. To tutaj ulokowano przed laty Szkołę Morską, przydano jej Wyższą Szkołę Marynarki Wojennej, Morski Instytut Rybacki.

Dbala o swe legendy Gdynia straszy brakiem hoteli (nowy – w budowie) i domu towarowego, próbuje zadziwić wizją nowego 20-kondygnacyjnego gmachu PLO, jaki stanie w samym środku miasta. Nowe osiedla ma Redłowo i Grabówek, Chylonia, Witomino i Obłuże. 30 tys. rodzin otrzymało tu po wojnie nowe mieszkania. A mają powstać następne – na zboczach pradoliny kaszubskiej w Cisowej-Demptowie, w Wiczlinie-Chwarznie (znów zyska miasto na powierzchni) i w Wielkim Kacku.

Będą więc w Gdyni Trasa Kontenerowa i drugi suchy dok w gdyńskiej stoczni, bulwar nadmorski aż po Orłowo, hotele i dom towarowy, oraz dzielnice i mieszkania – wszystko to w wianie młodziutkiej wciąż Gdyni.

Gdyńskie tempo

– Do kontenerów droga daleka – powiada sentencjonalnie wiceprezydent miasta Gdyni Tadeusz Biernacki. – Prowadzi przez elektryfikację magistrali węglowej, budowę dróg dojazdowych i szeregu zakładów kooperujących, Przykłady? Choćby Zakład Farb Okrętowych budowany w Wielkim Kacku.

Zatem w głąb idą. W ład się wrzynają. Od morza odchodzą jakby.

– Ale lokujemy się poza linią lasów, poza ochronną strefą przyrodniczą – z miejsca odgaduje wiceprezydent nadciągające falą wątpliwości. – To samo – dorzucą prędko – tyczy budowy fabryki domów w Cisowej na 12 tys. izb rocznie oraz elektrociepłowni przy porcie w Chylonii.

Gdyńskie drogi...

Ozwały się głosy – Gdynia się dusi. Od wschodu tereny spacerowe, od zachodu – stocznia im. Komuny Paryskiej, od południa – gęsta sieć, 200 km – torów kolejowych. Powierzchnia portu całkowita z ogromniała – do 73 tys. m kw. Rzucono więc hasło: konteneryzacja. I zaraz potem drugie – budowa Trasy Kontenerowej. W ten sposób ostatecznie zdecydowano się połączyć port z miastem w jeden organizm. No i Gdynię z Gdańskiem poprzez trójmiejską obwodnicę.

Ojciec miasta Gdyni, absolwent Szkoły Głównej Służby Zagranicznej Aleksy Lata, roztacza wizje supernowoczesnych estakad, przenośnych rusztowań. Ale i on liczy na resorty – przemysłu ciężkiego oraz handlu zagranicznego i gospodarki morskiej. – To będzie przecież sprawa całej naszej gospodarki, nie tylko miasta – zauważy na swój sposób trafnie. Iż Gdynię budowali wspaniali szaleńcy, pokazuje ulica Władysława IV. Poczęta, szeroko, na wysokości Wzgórza Nowotki, ciągnie się po samo centrum i okolice kolejowego dworca, gdzie, z nagłą, wstrzymują jej bieg tereny portowe. Gdyńscy urbaniści zdecydowani byli przedłużyć ją o gigantyczny 8-kilometrowy most-estakadę. Nad torami, nad portem i portowymi kanałami po Oksywie. Jak w jakim Londynie, Nowym Jorku czy Halifaxie. Takich mostów i dziś się jeszcze u nas nie buduje...

Gdzie indziej powstać mogły Zakłady Produkcji Białka Spożywczego, mającego uzyskiwać 8 tys. ton białka (surowiec wzbogacający ciastka, czekoladę, przetwory mięsne) z

30 tys. ton ryby? Skąd wypuścić mógł się na wody Antarktydy w poszukiwaniu „kryla”, pono smacznego skorupiaka, statek-laboratorium „Profesor Siedlecki”?

– Ażeby miasto mogło nadal się rozwijać – przyznaje pan Biernacki – musi wzmóc się tempo rozbudowy urządzeń komunalnych. I wylicza: Zaopatrzenie miasta w wodę mają załatwione. Teraz rozszerza się tylko tę sieć poprzez doprowadzenie do poszczególnych dzielnic. Ścieki unieszkodliwia częściowo ta mechaniczna oczyszczalnia w Dębogórze, w przygotowaniu – biologiczna w Mechelinkach.

Drogi, po których szli, po których będą iść...

Po przebudowanym układzie Północ-Południe i wielopoziomowym węźle u zbiegu 10 Lutego i Śląskiej. Obwodnicą zachodnią od Wielkiego Kacku, Leszczynek do portu i dzielnicy przemysłowej. Wjazdem od strony Chwarzna i Trasą Kontenerową do portu i dalej na Obłuże i Oksywie. Zmieni to układ pasmowy Gdyni, odwieczny w- Trójmieście. Osiedla-satelity to też gdyńska specjalność. I to w Cisowej na 40 tys. mieszkańców, i to w Obłuzu Leśnym na 9 tysięcy, w Wielkim Kacku na 35 tys. wreszcie i to w Chwarznie na 50 tys. mieszkańców.

W środku zaś tego miasta zwróconego twarzą do morza Aleja Zjednoczenia szykuje się na reprezentacyjną promenadę. Na jej nadmorskim zwieńczeniu stoi już pomnik Conrada, wkrótce też staną tutaj zespoły masztów-symboli udziału Polaków w bojach 11 wojny na morzu i granitowe bloki z nazwami statków zwodowanych przez stocznie im, Komuny Paryskiej.

Nowe gmachy pomieści tradycyjny Plac Kaszubski. Dworzec Żeglugi jest już gotowy, Teatr Dramatyczny u podnóża Kamiennej Góry – największa inwestycja kulturalna Wybrzeża – już pod dachem. O dziwo:swą potężną, niezwykłą sylwetą całkowicie wtopił się w pejzaż tego miasta.

Szykują się hotele i novotele, a także pomnik ojca Gdyni inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

O wizję, dla miasta

Usiedli przy jednym stole. Prof. Tadeusz Łodykowski, dyr. Instytutu Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Gdańskiego, dr Włodzimierz Krauze, I wiceprezydent Gdyni, Mieczysław Wilczewski, dyr. Zarządu Portu Gdynia. Dr W. Krauze:

– Uzmysłować sobie warto, iż trzecia część zatrudnionych w gospodarce morskiej pracuje w Gdyni.

Prof. T. Łodykowski:

– Gdynia jest bez wątpienia najbardziej morskim z miast polskich. Rozwija się planowo, kompletnie, unika się napięć społecznych.

Dr W. Krauze:

– Co nie oznacza, że nie mamy problemów...

Prof. T. Łodykowski:

– Miasto jest przecież zapleczem, bywa również sypialnią.

Dyr. M. Wilczewski:

– Zawód portowca jest w Gdyni najstarszy, to miasto ma najwięcej mieszkańców z portem związanych. Struktura zatrudnienia zmienia się. Niegdyś dominował doker, dzisiaj operator sprzętu zmechanizowanego.

Dr W. Krauze:

– Obliczamy, że około 30 tys. ludzi żyje z portu.

Dyr. M. Wilczewski:

– Dorzućmy jeszcze 40-45 tys. żyjących ze stoczni, a gdzie stocznia remontowa, marynarka wojenna, gdzie rybołówstwo z „Dalmorem”, maklerstwo, spedycja.

Prof. T. Łodykowski:

– I rozwój zaplecza naukowo-badawczego nacełowanego na sprawy morskie.

Dyr. M. Wilczewski:

– W Gdyni mieści się 60 przedsiębiorstw pracujących na rzecz portu. To są często całkiem nowe zawody, nowe specjalności.

Prof. T. Łodykowski:

– Dodajmy jeszcze szkolnictwo zawodowe średnie i wyższe.

Dr W. Krauze:

– Gdynia roku 1990 będzie miastem 300-tysięcznym Trzeba już teraz budować nową Gdynię.

* * *

Myśl biegnie do gdyńskiego portu z wyjściem na redę w wielkości równej połowie portu obecnego i 6-8 min mocą przeładunkową. Z rozbudową rejonu Mechelinek. Także do portu zmniejszającego stale wielkości przeładunków masowych (węgla, choćby, który niegdyś o jego mocy stanowił) na rzecz drobnicy. Za cztery lata – powiadają gdyńscy portowcy – przeładunek węgla w gdyńskim porcie ustanie całkowicie, zaś przeładunek drobnicy przekroczy 6 mln ton.

Port Gdynia przestanie już być portem uniwersalnym, takim – od wszystkiego.

– Aby mogła nastąpić tak poważna zmiana jakościowa. – roztacza wizję najbliższej już przyszłości mgr Mieczysław Wilczewski, szef Zarządu Portu Gdynia – muszą być zbudowane w latach 1976-80 dwie specjalistyczne bazy przeładunkowe. Prócz bazy kontenerowej na Nabrzeżu Helskim takie i baza paszowo-zbożowa przy nabrzeżu Indyjskim.

Pełnym głosem rozprawiają, pokazując rękami na rozmaite strony portu, wskazując portowe zakamarki, mówią o potrzebie poszerzenia i modernizacji nabrzeża Polskiego, pirsu Wendy (molo Węglowe) dla drobnicy. A że portowcy świadomi są, iż nie ma mowy o swobodnym portu oddychaniu bez sprawnego, nowoczesnego układu komunikacyjnego, systemu dróg i kolei, partycypują w kosztach inwestycji miejskich. O jedności portu i miasta nikogo bowiem w Gdyni przekonywać nie trzeba.

„Pomimo olbrzymich ofiar ludzkich poniesionych w czasie wojny – pisał w r. 1946 Eugeniusz Kwiatkowski – dawny duch przejawia się w Gdyni i dziś. Ten zespół ludzki pozostanie Polsce „semper fidelis”. Toteż nowa Polska, która zajmuje nowe pozycje nad brzegiem Bałtyku, która z potopu klęsk wyratowała dla przyszłych pokoleń historyczne dziedzictwo nad morzem, która uwielokrotniła ziemię obiecaną dla wszystkich aktywnych sił narodowych, winna demonstrować codziennie, że Gdynia była i pozostanie Piemontem morskim i ogniskiem aktywizmu gospodarczego”.

Staje się nią co dnia.

AGLOMERACJA

Podążam tropem Gdyni nowoczesnej, więc Gdyni związanej z morzem. Spytałem ojców miasta o aktualną liczbę mieszkańców, orzekli – 230 tysięcy. Ogrom tego związania miałem jak na dłoni. Obraz byłby niepełny, dodali prędko, gdyby nie wspomnieć o mieszkańcach Rumii, Redy, wejherowskich przysiółków Nanic i Śmiechowa. Elektryczna kolejka – ta sama co niegdyś, w 1954 roku została poprowadzona pomiędzy Gdynią i Gdańskiem, z upływem lat przedłużona do Tczewa z jednej i do Wejherowa z drugiej strony, zmodernizowana – w niecałe pół godziny zawozi tych ludzi do pracy w dowolnej dzielnicy wielkiej Gdyni. Do składowo-przemysłowej Chylonii, leżącej nieopodal Cisowej, Demptowa czy Obłuża, na teren stoczni im. Komuny Paryskiej i dalej – do Orłowa lub Redłowa. Zetem owe 230 tysięcy tyczyło stałych mieszkańców Gdyni. Plany Urzędu Wojewódzkiego powiadają o przyroście pięciu tysięcy na koniec pięciolatki. W Urzędzie Miejskim w Gdyni usłyszałem, że co roku Gdyni przybywa trzech tysięcy mieszkańców. Droga informacji z Gdyni do Gdańska wcale więc nie jest prosta. A zresztą co innego prognozy, co innego zaś wciskające się wszystkimi szparami życie. I ci młodzi ludzie z głębi kraju, z białostockiego, rzeszowskiego, osiedlający się tutaj po okresie pracy w Ochotniczych Hufcach Pracy, wzywani tutaj przez oddziały swoich firm macierzystych robiących interesy nad polskim morzem, w Gdyni właśnie, w mieście z morza zrodzonym.

– To co nowoczesne w Gdyni, to przede wszystkim przemysł – odrzekł nagabnięty w tej sprawie szef gdyńskiej Komisji Planowania mgr Henryk Waclawski, choć sopocianin, od ośmiu lat zatrudniony w gdyńskim urzędzie, już przez to miasta tego patriota. – Nowoczesne. – dorzucił po chwili namysłu – bo albo narodziło się tuż przed wojną, zdążyło więc obrosnąć tradycją – rzecz to w przemyśle ważna – albo też przemysł z kilkuletnim ledwo rodowodem, korzysta zatem z wszelkich dobrodziejstw najnowszej techniki, owoców, światowej myśli.

Jej wyznaczniki – drugi suchy dok w gdyńskiej stoczni i budowa bazy kontenerowej w porcie, ściślej: terminalu kontenerowego, więc bazy kontenerowej z nabrzeżem i uposażeniem, przedsiębiorstwa remontów kontenerów oraz bazy pojazdów kontenerowych PLO. Stąd zresztą ów „terminal” – koniec, ostatnia stacja, wyraz całkowitej opieki.

– Cała ta baza kontenerowa nie powstałaby nigdy w Gdyni gdyby nie to, że są tutaj lokalni patrioci – przyzna szef gdyńskich planistów. – Możliwości portu skończyły się, nabrzeży już nie przybędzie, tereny portowe skurczyły się. Pozostała dla Gdyni jedyna szansa: uczynić z niej port stricte drobnicowy. Była to wojna kontenerowa, podjazdowa, szło o to czy tu, czy gdzie indziej ta baza powitanie. Bez bazy port w Gdyni przestałby się liczyć.

Liczb kilka: na rok przed wojną gdyński port przeładował 9,3 mln ton ładunków, z czego 7 mln stanowił węgiel, w roku 1975 na 12,7 mln ton przeładunków węgla było 3,7 mln ton. I to w warunkach gdy zarzys nabrzeży w porcie nie zmieniły się, nie uległa zwiększeniu głębokość basenów portowych. Rok 1962 był tym, w którym po raz pierwszy ilość przeładowanej w Gdyni drobnicy była większa aniżeli ilość węgla. Tym przemianom na imię było specjalizacja. To wtedy potężne zbiornikowce „Titan”, „Tehotis”, „Trazeastern” przywoziły do Gdyni po 40 tys. ton zboża, zaś „Manhattan” nawet 66 tysięcy. Koniec wieńczy dzieło: polski masowiec „Kasprowy Wierch” przybył do portu w Gdyni – był rok 1974 – z ładunkiem 80000 ton kukurydzy.

Nie epatują już dziś Gdynianie wielkością bezwzględnych przeładunków w swoim porcie. Pomni przewag Gdańska (z Portem Północnym) i Szczecina (ze Świnoujściem), dbający już tylko o miano dla Gdyni portu nowoczesnego. Z bazą paliw płynnych, z bazą transportu

samochodowego Polskich Linii Oceanicznych, z magistralą kolejową Śląsk-Porty, z obwodnicą wyrzucającą transport kontenerowy poza miasto. Prof. Witold Andruszkiewicz z gdańskiego Instytutu Morskiego widzi dla portu w Gdyni szansę dalszego rozwoju. Gdy zbudowane zesłaną głębokowodne bazy przeładunkowo-składowe na nabrzeżu Indyjskim oraz Szwedzkim, po przebudowie nabrzeża Francuskiego. Szansę tę upatruje w wyjściu w morze portu o pół kilometra, budowę nowych basenów, a także nowej Gdyńskiej Stoczni Remontowej (prócz istniejącej Stoczni „Nuta”) dla remontów wielkich statków. Byłoby tam także miejsce dla obsługi statków przewożących ładunki płynne, a i niektóre drobnoziarniste. Z „portem wyspowym” łączność utrzymywałby wielki rurociąg, w przyszłości – kto wie – pasma drogowe.

Także w rejonie Mechelinek – pomiędzy Puckiem i Gdynią – można by zlokalizować port wyspowy, wysunięty w zatokę na parę kilometrów. No, ale to wtedy dopiero, gdy przystąpi się do eksploatacji złóż soli potasowych i soli kuchennej w rejonie Chłapowa.

W głowie z lekka się mąci...

Rodzi się też pytanie – czy Gdynia ma swoje lobby w Warszawie?

Już nie tradycyjne nabrzeża – takiego jest zdania prof. Andruszkiewicz – stanowiąc mają o przyszłości portu, lecz wyspecjalizowane bazy przeładunkowo-składowe, mające wielokrotnie podnieść wydajność pracy portu. Droga elektronicznego przetwarzania danych, rozbudowy dróg zaplecza transportu, gdy żurawie portowe podmienia wielkie konstrukcje portowych maszyn przeładunkowych, wyeliminuje się ręczną pracę dokerów, do 18 metrów pogłębi się akweny portowe. Wtedy port gdyński będzie przeładowywał 36-48 mln ton towarów rocznie. Taka jest prognoza dla Gdyni – bagatela – na rok 2000. Ale jest. A zatem nie dusi się Gdynia.

Także za sprawą Fabryki Farb i Lakierów „Polifarb” w Wielkim Kacku...

Dzielnica przedwojennej gdyńskiej biedoty, bieda-domków i baraków. Bez kanalizacji, ścieków, wszelkiego uzbrojenia. Ale fabrykę pomyślano powyżej, by więc była w pełni uzbrojona, po drodze załatwi wszystko – ciepłownictwo, kanalizację i wodę. Fabryka powstaje z kredytów banku RWPG, miasto zaś z resortu chemii otrzymało 300 mln złotych.

– Ilu mieszkańców Kack liczy? – spytałem architekta miejskiego inż. Henryka Małacha.

– 15 tysięcy. Ale na linii Kack – Chwaszczyno –Koleczkowo wyzwoliliśmy tereny pod zabudowę mieszkalną dla 200 tys. ludzi.

– Skąd ich tylu weźmiecie?

– Gdańsk i Sopot się duszą, brak tam terenów pod budownictwo. Wojewoda ma docelowo od nas te 200 tysięcy.

– Granice administracyjne...

– Te dla nas nie istnieją. Mało to Gdynian mieszka w Janowie, mało dojeżdża do pracy do Gdańska? W cichości wielkiej snuć można obawy o naruszenie strefy leśnej pasma wzgórz morenowych, o może nadmierną terenową ekspansywność, o to co stanie się z Zatoką Pucką, gdzie dojdzie do owego wyjścia w morze. Jednego – rozmachu ludziom tego miasta odmówić się nie da.

Pomni, że Gdyni dzielnica składowo-przemysłowa zdradza pierwsze objawy ciasnoty, poszukują terenów pod kolejną. W Cisowej, kalkulując możliwości lokalizacji się skończyły. Lecz taka dzielnica musi być uzbrojona. Urząd nie ma środków na jej uzbrojenie, dobrze by więc było właśnie w Wielkim Kacku ją usadowić. I obwodnica jest tuż obok, z nieodległej fabryki domów trasą ul. Leszczyńki wprost do Kacka przez obwodnicę wieść się będzie elementy budowlane. W mieście tego ruchu całkiem się nie odczuje.

– W tym mieście wszystko ze sobą ściśle jest powiązane. Czy to nie jedyne miasto w kraju – zapyta w rozmowie inż. Matach – z tak skończonym systemem energetyki cieplnej? Roztoczy zaraz wizję dwóch elektrociepłowni stoczniowych – jeszcze sprzed wojny - oraz

dwóch nowych w Chylonii oraz na Witominie. Tę pierwszą kosztem miliarda złotych się buduje. Ma bowiem na odległość 14 km tłoczyć systemem hydraulicznym mazut, hen, do Redy, gdzie też będzie uzdatniany. Będzie więc ciepło w Cisowej i Chylonii, na Witominie-Radiostacji oraz Witominie V. Małe kotłownie – utrapienie wieczne – pójdą w odstawkę. Taki będzie początek gdyńskiego ciepłowniczego obwodu zamkniętego. Początek systemu skojarzonego.

* * *

– Rosnący wielki kompleks urbanistyczny, łączący Gdańsk, Sopot i Gdynię – twierdzi prof. Witold Andruszkiewicz – a w dalszej kolejności również Tczew i Puck, już obecnie ma milion mieszkańców, a przy końcu XX wieku będzie to w Polsce jedna z największych aglomeracji miejskich. Wiadomo bowiem; że w drugiej połowie XX wieku nadmorskie przyportowe okręgi przemysłowe zadziałają miastotwórczo. Dlatego w regionie gdańskim może powstać nadmorska metropolia portowo-przemysłowa-miejska. Była W Gdyni międzywojnia „Dzielnica Reprezentacyjna” z Bazyliką Morską, ratuszem, teatrem, forum i obustronną zabudową mola południowego. To było owo „okno tego „okna na świat”. Dopiero jednak po wojnie – rzecz nie mniej istotna – zbudowano w Gdyni od podstaw nowy system kanalizacyjny. Mniej było czasu na ukształtowanie Forum Morskiego, więcej poświęcono uwagi budowie mieszkań, czego wyrazem 37 tys. izb w pierwszym trzydziestoleciu PRL – nikt tego nie kryje: 2/3 zasobów mieszkaniowych miasta.

– Zapoczątkowany spontanicznie już w pierwszych tygodniach po wyzwoleniu proces integracji Gdyni z wielką aglomeracją nadmorską – oceni tę sprawę jeden z jej, aglomeracji projektantów, arch. Wiesław Gruszkowski – zarysowuje się coraz wyraźniej. Specyfika położenia Gdyni sprawia jednak, że miasto to zajmować będzie w aglomeracji pozycję szczególną jako jeden z głównych ośrodków spełniających wyspecjalizowane funkcje o randze lokalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej. Jednym z postulatów aglomeracji jest również zachowanie i podkreślenie specyfiki krajobrazu miejskiego w Gdyni jako 300-tysięcznego w przeszłości miasta.

Będzie więc Gdynia północnym ośrodkiem aglomeracji, stanowiąc jednak odrębny, choć powiązany w układzie pasmowo-węzłowo – tak tę rzecz formułuje się w sposób fachowy – organizm miejski. Tylko bowiem Gdynia posiada warunki powiązania morza z miastem, z jego centrum. Gdynia – najprawdziwsze miasto z morza.