

# Dyskusja

Bielski Biblioteczny  
Nr  
CZYTAŁNIA

KWARTALNIK

Wojewódzkiego Ośrodka Białymstoku  
Animacji Kultury

1 2 3 Nr 3/26 / 91 4

Morze nasze morze



W E S

Molze

nasze

molze



© 1980 by [illegible]



# Dyskusja

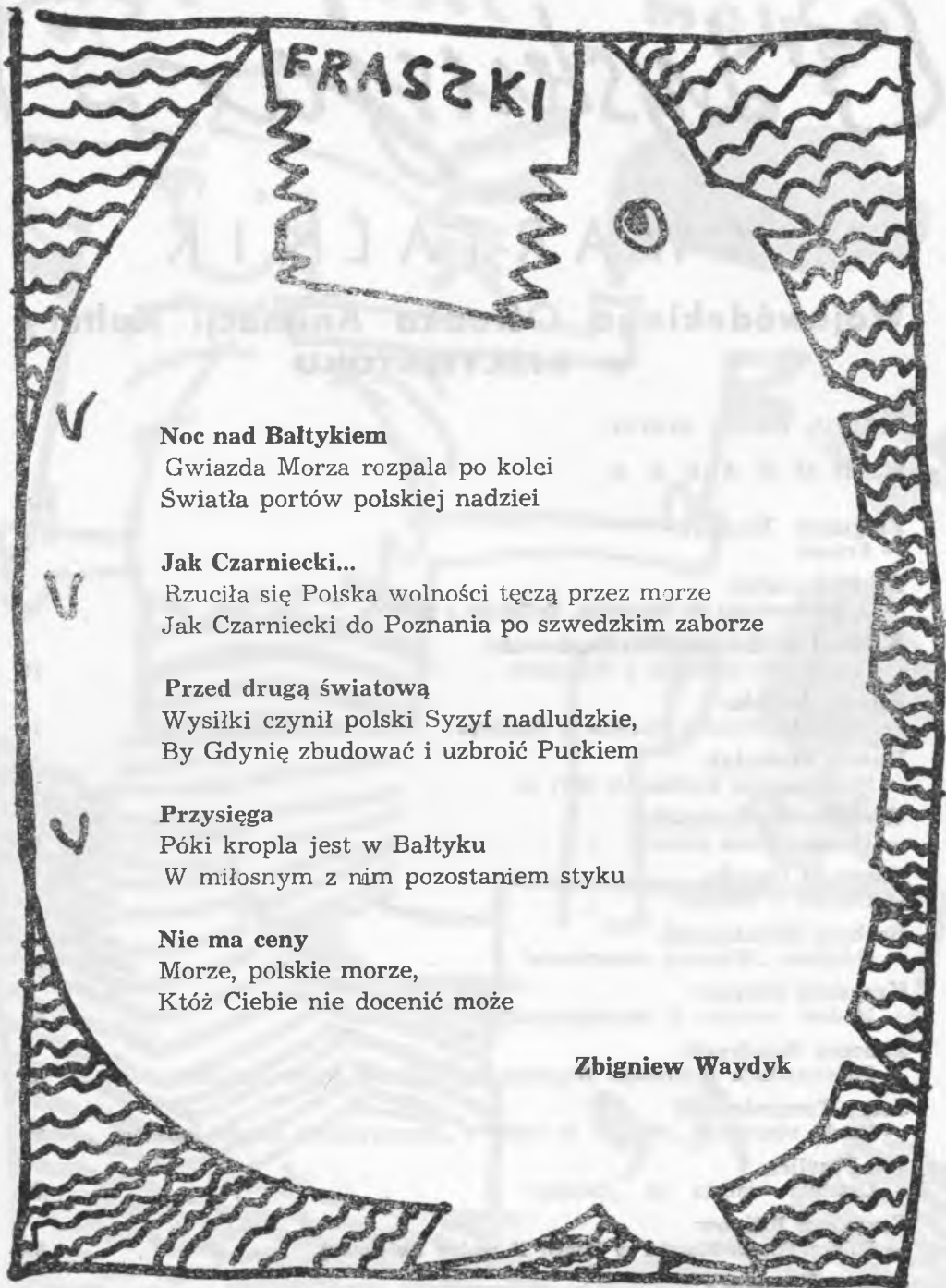
## K W A R T A L N I K

### Wojewódzkiego Ośrodka Animacji Kultury w BIAŁYMSTOKU

Morze, nasze morze

W N U M E R Z E:

	str.
<b>Zbigniew Waydyk</b>	
— Fraszki . . . . .	2
<b>Ali Miśkiewicz</b>	
— Z Białegostoku do Szczecina. Refleksje z podróży . . . . .	3
<b>Kazimierz Maksymilian Derkowski</b>	
— Artystyczne przygody z Neptunem . . . . .	11
<b>Anna Jaworska</b>	
— Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku . . . . .	14
<b>Dorota Michaluk</b>	
— Porty rzeczne Podlasia w XVI w. . . . .	17
<b>Włodzimierz Jarmolik</b>	
— Porwani przez piratów . . . . .	19
<b>Dagmara Opacka</b>	
— Gdynia — lotnisko . . . . .	21
<b>Barbara Mikołajczuk</b>	
— Gdyńskie „Wieczory czwartkowe” . . . . .	26
<b>Krzysztof Filipow</b>	
— Medale morskie II Rzeczypospolitej . . . . .	30
<b>Tadeusz Kondracki</b>	
— Popularyzacja Marynarki Wojennej w Polsce w latach 1930-1939 . . . . .	32
<b>Jerzy Tumaniszwili</b>	
— Polski niszczyciel „Piorun” w walce z „Bismarckiem” oczami Polaków . . . . .	38
<b>Jan Pawlica</b>	
— Ostatnia wachta na „Gromie” . . . . .	48
<b>Krzysztof Filipow</b>	
— Polska Poczta Morska w latach II wojny światowej . . . . .	52
<b>Joanna Tomalska</b>	
— Ikona Matki Boskiej Port-Arturskiej . . . . .	54



**Noc nad Bałtykiem**

Gwiazda Morza rozpala po kolei  
Światła portów polskiej nadziei

**Jak Czarniecki...**

Rzuciła się Polska wolności tęczą przez morze  
Jak Czarniecki do Poznania po szwedzkim zaborze

**Przed drugą światową**

Wysiłki czynił polski Syzyf nadludzkie,  
By Gdynię zbudować i uzbroić Puckiem

**Przysięga**

Póki kropla jest w Bałtyku  
W miłosnym z nim pozostaniem styku

**Nie ma ceny**

Morze, polskie morze,  
Któż Ciebie nie docenić może

**Zbigniew Waydyk**

# MORZE NASZE MORZE

## Z BIAŁEGOSTOKU DO SZCZECINA

### Refleksje z podróży

Białostoczanie udający się na Wybrzeże najchętniej korzystają z pociągu pośpiesznego do Szczecina. Niektórzy pasażerowie nazywają go do dziś „Włóczęgą Północy”. Kiedy nadano mu tę nazwę? Być może otrzymał ją przed wielu laty, kiedy na całej trasie prowadzącej przez Mazury i Pomorze kursował jako pociąg osobowy. Jechało się nim i jechało i końca drogi nie było widać. Zawsze zatłoczony, niezależnie od pory roku. Białostoczanom udającym się do Szczecina wydawało się, iż miasto to położone jest gdzieś na krańcu świata. Podobnie też myśleli o Białymstoku podróżujący w odwrotnym kierunku Szczecinianie. Ale od kiedy pociąg ten na całej swej trasie jeździ jako pośpieszny, choć droga daleka, lepiej znosimy trudy podróży. I oto wybieramy się nim do Szczecina.

„Włóczęga Północy” wyrusza z dworca białostockiego punktualnie. Nie każdego dnia skład pociągu jest pełny, ale nie mamy się czym radować, bowiem już w Mońkach, gdzie zatrzyma się po raz pierwszy na swej trasie, dosiada pasażerowie. Dojdą potem w Grajewie i w Elku. Pamiętam jak kiedyś wyruszyłem wygodnie z Białegostoku, sam w przedziale I klasy, ale oto w Mońkach dosiadła się duża rodzina, nie wszyscy zmieścili się w moim przedziale; było młode małżeństwo, teściowa, jakiś wujek i jeszcze dwoje wnuków, pozostali dochodzili z sąsiedniego przedziału. Całą drogę wiedli ożywioną dyskusję, spożywając przy tym smakowite potrawy domowej roboty. A że byli bardzo gościnni więc i mnie zaprosili do wspólnego stołu. Pożegnałem się z nimi serdecznie nad ranem w Gdańsku.

Kto najczęściej jeździ „Włóczęgą Północy”? Oczywiście Białostoczanie, nie mam tu na myśli tylko samych mieszkańców Białegostoku. Wzdłuż całej trasy mieszkają ich krewni i znajomi, którzy opuścili swoje rodzinne strony tuż po wojnie, aby rozpocząć nowe życie na ówczesnych Ziemiach Odzyskanych. Obok nich sporą grupę pasażerów stanowią Polacy zamieszkali na Litwie i Białorusi. Bo przecież szlak tego pociągu prowadzi przez tereny, którymi wędrowali w latach 1945-1948 przesiedleńcy z naszych dawnych Kresów. Iluż ich wówczas przemierzyło ten szlak prowadzący przez nieznaną i obce im strony? Dziś zadomowieni już tam całkowicie, mieszkają z pełną świadomością, iż są u siebie. To w odwiedziny do nich udają się nasi rodacy z za wschodniej granicy. Jedni w odwiedziny, drudzy żeby nieco pohandlować na placach targowych Olsztyna, Trójmiasta, Koszalina czy Szczecina. Wraz z nimi jadą też Rosjanie, Białorusini i Litwini. Są też i mieszkańcy Azji Środkowej. Cóż, leżymy na drodze łączącej Wschód z Zachodem. Poza nimi spotykamy w tym pociągu chłopaków w granatowych mundurach, to Białostoczanie służący w marynarce wojennej. Jest ich chyba

coraz więcej, bo często spotkać ich można na ulicach Białegostoku. Ostatnio nawet prowadzili autobusy zastępczej komunikacji miejskiej, kiedy wojsko wspomagało miasto w związku ze strajkiem kierowców MPK.

Kiedy są długie wiosenne dni, „szczecińskim” — jak nazywają go również pasażerowie, podróżuje się przyjemniej; aż do Giżycka jest widno, za oknem przesuwają się zmienny krajobraz, początkowo pola i łąki, potem lasy, a gdzieś za Elkiem jeziora. Wśród pasażerów trwa ożywienie, długie rozmowy, dyskusje, a jeśli znajdzie się jakiś interesujący rozmówca, często Kresowiak, to można przegadać całą podróż. Ale zmęczenie daje o sobie znać i większość pasażerów usypia w okolicach Giżycka i Kętrzyna.

Budzimy się zwykle około północy, kiedy „Włóczęga Północy” przybywa do Olsztyna. Ktoś wysiada, ktoś wsiada. I znowu w drzemkę. Do Trójmiasta jest jeszcze daleko. Ja oddaję się rozmyśleniom — jak silne były związki Białostoczczyzny z Morzem i Pomorzem? Wygląda na to, że były to raczej luźne kontakty. Uważam jednak, że należałoby zbadać to dokładniej; być może natrafilibyśmy na jakieś interesujące fakty powiązań naszego regionu z Wybrzeżem, poznalibyśmy sylwetki Białostoczan, którzy niegdyś wyruszyli nad Bałtyk i pozostali tam na zawsze.



Wiadomo bowiem, że wiele osób ze wschodu tj. z Kresów położyło duże zasługi w latach międzywojennych w rozwoju floty polskiej, tak wojennej jak i handlowej. Byli kapitanami statków, kierowali przedsiębiorstwami morskimi, kształcili przyszłych marynarzy. Po morzach i oceanach pływały statki o nazwach miast kresowych: „Wilno”, „Lwów” (początkowo żaglowiec szkolny, później statek towarowy) oraz „Lida”. Co prawda Białostoczczyzna w tamtym czasie nie należała do Kresów, bowiem stanowiła jedno z centralnych województw Rzeczypospolitej Polskiej. Ale przecież z krajobrazu, z życia codziennego mieszkańców bardzo je przypominała.

Kiedy wyruszali w latach dwudziestych Kresowianie nad Morze i Pomorze, aby budować Gdynię, na pewno przyłączali się do nich także i Białostoczan. Czynili to również i po II wojnie światowej, kiedy tamtych, jako przesiedleńców, kierowano na zachód. Ilu Białostoczan zasiedliło wówczas miasta pomorskie? Jakimi położyli zasługi w zagospodarowaniu tamtych ziem? Warto poznać bliżej ich losy.

Od 1943 r. pływał pod polską banderą statek „Białystok” zbudowany na zamówienie angielskie, jako seryjna jednostka z przeznaczeniem dla flot sojuszniczych. Po wojnie pływał najdłużej u Armatora Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni — odbywał dalekie rejsy na linii południowoazjatyckiej oraz na Kubę. Od kilkunastu także lat przemierza oceaniczne szlaki „Ziemia Białostocka”, której załoga patroluje jednej z białostockich szkół. Wśród Białostoczan są na pewno i marynarze polskich statków handlowych i kapitanowie Żeglugi Wielkiej. Żalować należy, że w prasie białostockiej nie pisze się nic o sprawach morskich, a jeśli już, to tylko sporadycznie, przeważnie przy końcu czerwca, kiedy obchodzimy Święto Morza. To stanowczo za mało. Pytano mnie niedawno czy „Batory” nadal pływa do Kanady? Mój rozmówca nie wiedział przy tym, że po wojnie były dwa statki o tej nazwie: „Batory” przedwojenny, który zakończył służbę w końcu lat sześćdziesiątych, jak i jego następca „Stefan Batory”, który także już od 4 lat przestał pływać pod biało-czerwoną banderą. Pamięć o linii pasażerskiej Gdynia — Montreal-Gdynia i „Batorym”, który ją obsługiwał, jest nadal żywa. Lecz wiele osób nie wie, że podróż „Batorym” do Kanady to już przeszłość. Inny przykład: kiedy w 1986 r. Olga Pacewicz, zatrudniona wówczas w „Gazecie Współczesnej”, napisała większą publikację o Gdyni, która tamtego roku obchodziła swoje 60-lecie, początkowo nie chciano jej zamieścić, twierdząc, iż w Białymstoku nikogo ona nie zainteresuje, Kiedy jednak się ukazała, znalazła wielu czytelników.

Mieszkając już od 6 lat w Białymstoku, ja przybysz z Pomorza, choć o kresowych korzeniach, odniosłem zrazu wrażenie, że Białostoczanie żyją jakby w zamkniętym swoim świecie i zupełnie się nie interesują tym, co dzieje się w kraju. Dziś wiem, że się myliłem. Sądzę, że warto by w Białymstoku powołać stowarzyszenie lub chociażby klub miłośników morza. Na pewno chętni się znajdą, ale czy znajdzie się jakiś zażądny sponsor?

Ktoś może mi teraz zadać pytanie; a czy na Wybrzeżu tak bardzo interesują się sprawami Białostoczczyzny? Owszem tak, nie raz spotykałem w prasie gdańskiej czy szczecińskiej wiadomości ze stron białostockich. Ostatnio w jednym z numerów „Wieczoru Wybrzeża”, trójmiejskiej popołudniówki, ukazał się obszerny reportaż z targowiska białostockiego przy ul. Bema.

Czas zakończyć rozmyślenia, pociąg mija już podmiejskie przystanki Gdańska. Do masta tego „Włóczęga Północy” przybywa tuż po trzeciej. Wielu Kresowiaków osiadło po wojnie nad Motławą. Choć tęsknili za Wilnem, Nowogródkiem czy Grodnem, polubili Gdańsk. On ich przyciągnął. Przed wojną dużo o nim słyszeli, a teraz stali się jego mieszkańcami. Jakże Gdańsk jest inny od dawnych naszych miast kresowych! A jednak przesiedleńcy poczuli się w nim bezpiecznie, swojsko, byli tu razem i wspólnie dzielili wszelkie troski i kłopoty pierwszych powojennych lat.

Jakim miastem jest Gdańsk? Wielką aglomeracją i portem położonym odwiecznie przy ujściu Wisły. Miejscem robotniczego buntu przeciw narzuconym po wojnie porządkom. Zwiedzając Gdańsk udajemy się zaw-

sze pod główną bramę Stoczni i pochylamy głowę przed Pomnikiem Poległych Stoczniovców, Pomnikiem — symbolem walki i nadziei. Pamiętajmy też, że Gdańsk to stolica Kaszubów, ludu zamieszkałego od kilku stuleci na Pomorzu Wschodnim, o którym ciągle mało wiemy. Nieraz już słyszałem, że Gdańsk stał się drugą, choć nieoficjalną, stolicą Polski. Tak się teraz mówi, skoro mamy stąd prezydenta, premiera i niektórych członków rządu. O znaczeniu Gdańska w dziejach naszego kraju nie muszę przypominać. Było ono zawsze istotne, choć bywało, że miasto to buntowało się przeciw władzy królewskiej pra-



*Centrum Gdyni z popularnym trajtkiem  
(fot. Dorota Sadek)*



gnąc zachować swoją niezależność republiki kupieckiej, choć przecież mocno związanej z Rzeczypospolitą. Jakie znaczenie będzie posiadał Gdansk w III Rzeczypospolitej? Na ten temat wiele pisze obecnie „Pomerania” pismo Zrzeszenia Kaszubsko-Pomorskiego. Zachęcam Białostoczan, którym sprawy — nie tak znów odległego regionu — nie są obce, aby zaglądali od dziś do „Pomeranii”.

„Włóczęga”, jadąc przez Gdańsk, zatrzyma się jeszcze we Wrzeszczu i Oliwie. Gdy minie Sopot znów znaczna grupa osób szykuje się do wyjścia. Zbliża się już Gdynia. Na tym odcinku trasy na pograniczu Sopotu i Gdyni szlak kolejowy przebiega blisko brzegu morskiego. Nawet w mroczny zimowy poranek można dostrzec wyłaniającą się zza drzew jasną taflę morza. W Gdyni „szczeciński” ma dłuższy postój. O mieście tym wiele napisano przed wojną i w naszych czasach, lecz jak dotąd nie posiada ono dokładnej i syntetycznej zarazem monografii. A przeszłość, choć Gdynia jest młodym miastem, ma bardzo bogatą. W latach międzywojennych była miastem wielkiej nadziei dla mieszkańców przeludnionych i biednych miasteczek i wsi Polski centralnej i wschodniej. Jechano nad morze, aby poprawić swój byt, zdobyć nowy zawód i wykształcenie. Nie wszystkim się to udawało, bowiem w stale rozwijającym się mieście brakowało stanowisk pracy. Najchętniej cenieni byli różnego rodzaju fachowcy, stąd też obok pięknych białych domów w śródmieściu znajdowały się dzielnice biedy, w których w sklepionych z byle czego budach zamieszkiwali ludzie, którym się nie powiodło i którzy wyczekiwali stale na jakąkolwiek pracę. Były one także zbiorowiskiem wszelkiego rodzaju włóczęgów i ludzi bezdomnych. Dzielnice te nazywano powszechnie Szanghajem i Meksykiem.

Gdynia była też ostatnim miejscem postoju w kraju ojczystym dla Polaków udających się za chlebem do Stanów Zjednoczonych i Kanady, a także do Brazylii i Argentyny. Z początku głównie do tych 2 pierwszych krajów kursowały regularnie 3 stare parowce pasażerskie: „Kościszko”, „Pułaski” i „Polonia”. Później skierowano je na linię południowoamerykańską, a na szlaku północnym zastąpiły je w latach 1935/39 2 piękne tranatlantyki „Piłsudski” i „Batory” wybudowane w stoczni włoskiej. Tuż przed wybuchem wojny flota polska powiększyła się jeszcze o 2 inne nowe statki pasażerskie: „Sobieski” i „Chrobry”.

Z Gdynią związanych jest wiele wybitnych osób: przypomnijmy tu choćby Antoniego Abrahama, bojownika o przetrwanie polskości na Kaszubach na przełomie XIX i XX w.

Twórcą Gdyni był Eugeniusz Kwiatkowski, w latach 1926-1930 minister przemysłu i handlu, a od 1935 r. wicepremier i minister skarbu. On to przekonał władze rządowe II Rzeczypospolitej o potrzebie budowy portu morskiego, a wraz z nim i tego miasta. Popierał też rozwój floty handlowej, bowiem każdy ze statków polskich — wszędzie tam gdzie zawijał — uświadamiał wszystkim fakt istnienia Polski, kraju, o którym w świecie zdołano już zapomnieć. Obok niego należy zawsze pamiętać o inż. Tadeuszu Apolinarym Wendzie, który był projektantem i budowniczym zarazem portu gdyńskiego.

W Gdyni bywał także i Marszałek Józef Piłsudski, który wraz z Eugeniuszem Kwiatkowskim odbywał przejażdżki po Zatoce Gdańskiej przybrzeżnym statkiem pasażerskim o imieniu jego córki „Wanda”. Druga córka Marszałka Jadwiga także była patronką podobnego statku.

Dziś wychodząc z dworca gdyńskiego udajemy się szeroką ulicą 10-lutego w kierunku Skweru Kościszki, tam zaczerpnijemy świeżego morskiego powietrza. Nie bójmy się morza, nawet jeśli będzie burzliwe, za falochronem jest zawsze bezpiecznie. Kierując się w stronę brzegu

morskiego miniemy okręt wojenny — muzeum „Błyskawicę” oraz „Dar Pomorza”, który także pełni dziś rolę placówki muzealnej. Żal wielki, że nie zobaczymy już nigdy tej przepięknej fregaty pod pełnymi żaglami.

Wracając do miasta udamy się na ul. Świętojańską — główną arterię miasta. Wejdziemy tam do wielu ekskluzywnych sklepów, ale czy coś kupimy? Przecież tam bardzo drogo. Niech więc uśmiech milej ekspedientki nam to wynagrodzi. Pragnąc poznać dzieje miasta skierujemy się ku Muzeum Miasta Gdyni. Lecz niestety nie ma w nim stałej ekspozycji historycznej poświęconej właśnie miastu. Muzeum od swego powstania w 1983 r. borykało się z wieloma trudnościami, a najważniejszą z nich było brak stałej siedziby. Ciągłe wykorzystuje prowizoryczny barak przy Skwerze Kościuszki, w którym zorganizowano już kilka interesujących wystaw. Należałem do zespołu tworzącego to muzeum. Duszą całego zespołu był Maciej Rdesiński, rodem z Poznania, który



*Gotycka baszta Siedmiu Płaszcy w Szczecinie  
(rys. Beata Dojlida)*

przez wiele lat gromadził zbiory w ramach miejskiej biblioteki. Ze starej ekipy pozostały do dziś tylko dwie moje wspaniałe koleżanki: Barbara Mikołajczuk i Dagmara Opacka-Płaza zwana przez wszystkich Daga.

Czas wyruszyć w dalszą podróż. W pociągu coraz mniej „starych znajomych” z Białegostoku, więcej nowych twarzy. Miniemy Słupsk, Sławno i Koszalin. Czujemy się już zmęczeni podróżą. Jeśli nie będzie żadnych opóźnień, to przebudzimy się na dobre w Stargardzie Szczecińskim. Miasto leżące na szlaku kolejowym wiodącym z głębi kraju do

Szczecina, jest przeważnie omijane. A szkoda, warto poświęcić kilka godzin ze względu na zabytkowe śródmieście, z Kościołem Mariackim, zabytkiem klasy 0, gotyckimi kamienicami i zespołem bram i murów miejskich położonych przy rzece Inie. Zespół tych zabytków znany jest studentom historii naszej Filii, którzy zwiedzali go już wielokrotnie w ramach objazdów naukowych.

Jest już po dziesiątej, kiedy „Włóczęga Północy” zatrzyma się na dworcu Szczecin Główny, kończąc swój szlak. Późnym popołudniem uda się w drogę powrotną, tym razem już jako pośpieszny „białostocki”.

Szczecin — jedno z najładniejszych miast w Polsce, chciałbym powiedzieć, że najładniejsze, lecz tego nie wolno mi czynić. Zbyt długo tu mieszkałem. Kiedy minie pierwsze wzruszenie, wyruszę na miasto. Dzisiejsi mieszkańcy Szczecina to potomkowie wielu grup osadniczych, którzy znaleźli się tu po wojnie. Pierwszymi byli Poznaniacy, bowiem przyjęli patronat nad tym miastem w ramach akcji osadniczej. Za nimi zjawili się Kresowiaczy przeważnie z Wileńszczyzny i Nowogródzyczyny. Jechała nawet ekipa pracowników Uniwersytetu im. Stefana Batorego z Wilna, ale po drodze był Toruń i tam ich zatrzymano. Odradzano im, żeby nie wybierali się na „dziki zachód” — jak w tamtych latach określano nieraz tereny północno-wschodnie Ziemi Odzyskanych.

Do Kresowiaków osiedlających się w Szczecinie należeli także Lwowianie. Z lat dziecięcych zapamiętałem piekarnię o nazwie „Lwowska” przy jednej z głównych ulic. Obok Poznaniaków i Kresowiaków przybywali tu także Warszawiacy, i mieszkańcy Polski centralnej. Osiedlali się też Polacy zamieszkali przed wojną w Niemczech i we Francji. Nie zabrakło również byłych żołnierzy z polskich sił zbrojnych na zachodzie. Określano ich powszechnie Andersowcami, choć nie wszyscy z nich służyli w II Korpusie. Ciekawą grupę stanowili Polacy przybyli z Chabina w Chinach. Od końca XIX w. tworzyli tam własną kolonię, a zdecydowali się na powrót do kraju dopiero po 1945 r. Przez długie lata stanowili spójną grupę. Kolegowałem z ich dziećmi, najlepiej zapamiętałem starszą ode mnie Joannę, która przed wyjazdem do Polski ukończyła kilka klas szkoły podstawowej w Chinach. Doskonale czytała i pisała po chińsku. Proponowałem jej, aby w przyszłości zorganizowała kurs tego języka. Później po wielu latach spotkałem ją w Stoczni Szczecińskiej, gdzie pracowała jako tłumacz języka rosyjskiego. Na naukę chińskiego nie znalazła chętnych.

Wśród mieszkańców Szczecina byli także i Białostoczanie. W starej secesyjnej kamienicy w centrum miasta, gdzie mieszkaliśmy długie lata, rodzice utrzymywali kontakty towarzyskie z sąsiadami pochodzącymi z okolic Łap. Białostoczan miałem wśród kolegów szkolnych; w Hufcu ZHP Szczecin-Pogodna, do którego należałem jako harcerz, jedną z ważniejszych funkcji pełnił druh Seredyński pochodzący z Białegostoku. Jak wielu Białostoczan mieszka w Szczecinie mogłem przekonać się w 1979 r. Otóż 16 lutego tamtego roku miał wystąpić w Filharmonii Szczecińskiej Chór Akademii Medycznej z Białegostoku. Z powodu mroźnej i śnieżnej zimy chórzyści jechali do nas bardzo długo. Powitaliśmy ich jak prawdziwych bohaterów. Przyjechali i wystąpili z miejscową orkiestrą symfoniczną i solistami. Na sali zgromadziła się liczna publiczność, przyszli nawet ci, którzy tylko z rzadka zaglądają do Filharmonii. Przyszli zobaczyć swoich. Koncert powtórzono jeszcze następnego dnia i także przy wypełnionej sali.

I już tak na koniec. Jeśli będziecie Państwo w Szczecinie pójście koniecznie na Wały Chrobrego, zobaczcie stojące na Odrze statki, pójście obok na Plac Mickiewicza i podumajcie trochę przy pomniku



*Szczecin — Wały Chrobrego  
(ze zbiorów autora)*

Wieszca. Wstąpcie do Zamku, może traficie na koncert przy kawie i świecach, który prowadzić będzie doskonały gawędziarz, szczeciński kompozytor Walerian Pawłowski. Pospacerujcie po śródmieściu, gdzie napatrzyście się na secesyjne kamienice. Pojedźcie tramwajem, na Pogodno, do zielonej dzielnicy Szczecina, gdzie zagłębicie się w ciche spokojne uliczki. Jeśli będzie wodowanie w stoczni koniecznie zobaczą, jak stalowy kolos sływa na wodę. A gdy będzie wiosna, pamiętajcie o magnoliach. Kiedy już poznacie miasto popłyńcie wodolotem do Świnoujścia.

Czas mi już wracać. Nie pojedę „Włóczęgą”. Pojadę przez Warszawę, ponoć szybciej, choć z przesiadką. Nie jeden ze Szczecinian tak czyni udając się na wschód. Przed kilkoma laty planowano pociąg ekspresowy do Białegostoku właśnie przez stolicę. Myślano nawet o wagonach do Wilna. Być może kiedyś taki pociąg wyruszy.

**Ali Miśkiewicz**

# ARTYSTYCZNE PRYZGODY

## z „NEPTUNEM”

Stojący w Gdańsku na Długim Targu, przed Dworem Artusa, brązowy posąg Neptuna od 15 lat przygląda się barwnym korowodom ludowym, tworzonym przez uczestników dorocznych Festiwalu Zespołów Folklorystycznych Polski Północnej.

Urodziny festiwalu nastąpiły w roku 1976. Organizatorzy Jarmarku Dominikańskiego, chcąc uatrakcyjnić doroczne świętowanie, postanowili zaprezentować podczas niego zespoły ludowe. Tak zrodził się Festiwal Zespołów Folklorystycznych Polski Północnej i Krajów Nadbałtyckich.

Moje związki z Wybrzeżem i Kaszubami datują się od urodzenia. Ulica Tatrzańska w Gdyni, gdzie do dzisiaj stoi przedwojenna kamienica czynszowa, to miejsce moich dziecięcych wspomnień, zabaw i morskich przygód. Wychowanie u babci na wsi w Kębłowie sprawiło, że poznałem obrzędy, zwyczaje, legendy, pieśni i gwarę kaszubską. Ta znajomość Kaszub, tu w Białymstoku, sprawiła, że wśród przyjaciół przydano mi pseudonim „Kaszub”.

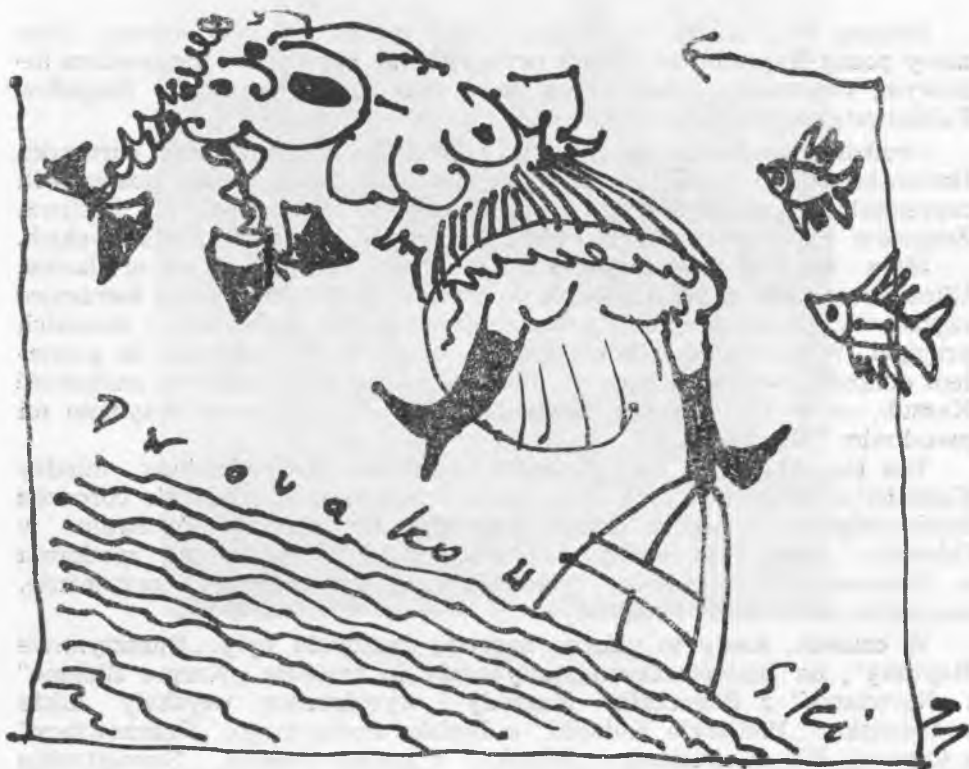
Tak się składa, że mój życiorys losowo został podzielony między Kaszuby a Białostoczczyznę. Efektem podwójnej jaźni stały się coroczne folklorystyczne kontakty dwóch regionów. Od początku Festiwalu w Gdańsku organizuję ekipy białostockich folklorystów na spotkania z „Neptunem”. Wynikiem tych wizyt są sympatyczne przyjaźnie, wzajemne odwiedziny i nagrody.

W czasach, kiedy to główną nagrodę Festiwalu były „Bursztynowe Neptuny”, na Białostoczczyznę przywozily to trofeum „Kurpie Zielone” i „Narwianie” z Pogorzałek. Nagrody i wyróżnienia uzyskały także w Gdańsku: „Podlaskie Kukułki” z Bielska Podlaskiego, „Czarnowiaczy” z Czarnej Wsi Kościelnej, „Mianka” z gminy Brańsk, Siemiatyckie „Słoneczniki”, „Klekociaki” z Bociek, „Kuleszanki” i „Kalinki” z „Kalinówki Kościelnej.

W czasie festiwalowych podróży zdarzały się różne przygody i znajomości. Z „Narwianami” mieliśmy nocować na Przymorzu w kwaterach prywatnych. Tuż przed rozlokowaniem pan Zenek, zwany Wojewodą, w imieniu zespołu przekazał mi decyzję następującej treści: „Proszę nas zawieźć na wieś, do stodoły lub stogu siana, bo nie chcemy nocować w kwaterach prywatnych. Chcemy być razem”. Ultimatum było dość groźne. Zbliżała się noc. Moja i Antoniego Szalkowskiego perswazja oraz usilne przekonywanie naszej białostoczanki Matyldy Brzozowskiej, szefowej klubu „Morena”, o potrzebie odpoczynku przed atrakcjami festiwalowymi, przyniosło oczekiwany skutek. „Narwianie” rozeszli się po Przymorzu. O świcie spotykamy się przed autokarem. Zdziwienie moje nie ma granic — wszyscy „Narwianie” sprawiają wrażenie zadowolonych i co nieco zaspanych. Kluczem do wyjaśnienia zja-

wiska ogólnej radości okazały się kwatery prywatne. Trafili do swoich, czyli rodaków z Moniek, Siemiatycz i innych białostockich rodzin, które na Przymorzu zamieszkały na stałe. Dobry nastrój miał swoje odbicie na festiwalowej estradzie. „Narwianie” wypadli znakomicie, o czym dowiedziałem się już w nocy, po powrocie do Białegostoku.

Był to historyczny dzień — 13 sierpnia 1980 r. Wyjeżdżając z Gdańska w samo południe dowiedzieliśmy się o rozpoczęciu strajku w Stoczni Gdańskiej. Zostawiliśmy na podsumowanie festiwalu Włodzimierza Zmarzlika. „Pośpieszny” zadzwonił do mnie w nocy, potwierdzając fakt strajku oraz radosną wieść o zdobyciu przez „Narwian” głównej nagrody festiwalu czyli „Bursztynowego Neptuna”.



W czasie kolejnego wyjazdu „Narwianie” poznali studenta z Palestyny. Przyjaźń była tak głęboka, że ów Palestyńczyk zatęsknił za „Narwiankami” i odwiedził je w rodzinnych pieleszach, w Pogorzałkach.

Nie jest tajemnicą, że folklorysty na festiwalowe wypady zabierają ze sobą poważne zapasy swojskich wyrobów. Rekord pobiła „Mianka” Asortyment oraz ilości jada i napitku były tak ogromne, że wystarczyłyby na stół weselny. Do dzisiaj personel i studenci akademika Politechniki Gdańskiej wspominają przyjęcie jakie wydała „Mianka” w czasie noclegu, którego faktycznie nie było. Śpiewy, tańce i obrzędy trwały do białego rana, ku zadowoleniu wszystkich biesiadników. Praktyka wspólnej zabawy w miejscach zakwaterowania jest cechą charakterystyczną wszystkich spotkań, imprez i festiwali folklorystycznych.

W tegorocznym XV Festiwalu wzięło udział 20 zespołów z 9 województw oraz „Bałtijskij Suvenir” z Kaliningradu, „Folkendansen” z Aarhus (Dania) i zespół z Wilna. Dominowały zespoły z Kaszub, m.in.: „Sierakowice”, „Koleczkowianie”, „Krebanie”, „Hopowanie” i „Kościerzyna”.

Nasze „Kurpie Zielone” za obrzędowy obraz sceniczny pt. „Wesele kurpiowskie” wg. zapisków ks. W. Skierkowskiego, w układzie choreograficznym Wiesława Dąbrowskiego i opracowaniu muzycznym Andrzeja Dyrdała, uzyskały wysoką ocenę Rady Artystycznej festiwalu. Autor niniejszych wspomnień otrzymał skromną, ale wymowną nagrodę indywidualną.

Białystok od Gdańska dzieli ponad czterystukilometrowa odległość, co w kontaktach artystycznych i uczuciowych jest odległością symboliczną. Dotychczasowe więzi kulturalne między regionami są żywe i przyjazne, mówiąc po kaszubsku „Niech tak bandzie dalej, tero biejsme wszetce w tońc”

Wspominał

**Kazimierz Maksymilian Derkowski**

P.S.

Oto kilka wybranych przysłów i zagadek kaszubskich:

- Chto lubi mlecz i kro, ten żeje lat sto
- Morze to wieldzi i bogaty pón
- Bez wiatru żeglowanie, to jak żece bez kochanio
- Chto żeje, ten grzeszy; Chto żegleje ten klnie

ZAGADKI:

1. *Lóżko trzeszczy, baba wrzeszczy  
A chłop słode wiercy*
2. *Zamiast ręką — maleje głową*
3. *Co je miłsze nad pieniądze?*
4. *Chto nie wie o włosnyj chceze?*
5. *Kiede głępc je nómdrzejczy?*
6. *Kiede w stodole je nówicyj dzur?*
7. *Dze złodzeje nie kradną?*
8. *W jakie beczki nie można lac wina?*
9. *Bez czego piekorz nie upiecze chleba?*
10. *Z jakich kieliszków nie je można pic wina?*

Odpowiedzi wewnątrz numeru

# CENTRALNE MUZEUM MORSKIE

## w Gdańsku

Zapraszamy do zwiedzenia wystaw stałych i czasowych Centralnego Muzeum Morskiego, które stanowi największy w Trójmieście kompleks obiektów przystosowanych do celów muzealnych.

Przy ul. Szerokiej 67/68 mieści się dotychczasowa siedziba Muzeum — zabytkowy Żuraw Gdański wraz z przylegającym doń budynkiem dawnego składu towarów kolonialnych (tzw. Budynek „B”). W Żurawiu eksponowane są wystawy czasowe, natomiast w Budynku „B” proponujemy obejrzenie ekspozycji stałej p.t. „Łodzie ludów pozaeuropejskich”. Zgromadzone na tej wystawie eksponaty to tradycyjne łodzie ludowe, w większości pochodzące z egzotycznych krajów Dale-



*Fragment Centralnego Muzeum Morskiego na Oławiance  
statek s/s „Soldek” i spichlerze: „Oliwski”, „Miedź” i „Panna”  
(fot. Ewa Meksiak)*

kiego Wschodu i Afryki. Uzupełnieniem tej kolekcji są różnorodne przedmioty związane z obrzędami i kulturą codziennego życia plemion afrykańskich i azjatyckich.

Po zwiedzeniu Żurawia i Budynku „B” zapraszamy na nabrzeże Oławianki, dokąd przepłynąć się można spod Żurawia promem „Motława”. Z daleka widoczny s/s „Soldek” jest pierwszym statkiem wybudowanym całkowicie w stoczniach

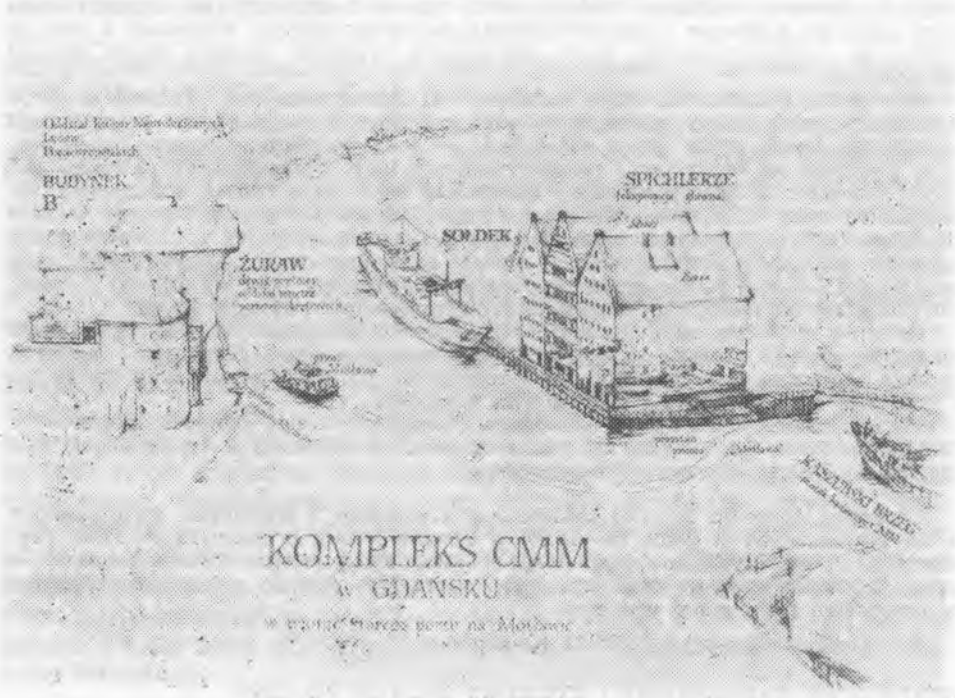


polskich i dlatego po 31 latach pływania pod znakiem Polskiej Marynarki Handlowej przekształcony został w statek - muzeum. Zwiedzając „Soldka”, można poznać równocześnie historię jego budowy i służby w przedsiębiorstwach żeglugowych.

Teraz zwiedzający mogą przejść po odrestaurowanym nabrzeżu do głównej siedziby CMM mieszczącej się w niedawno odbudowanych spichrzach: „Oliwski”, „Miedź” i „Panna”. W dziewięciu dużych salach przygotowane są stałe ekspozycje przedstawiające związki Polski z morzem od czasów najdawniejszych po współczesność.

W holu zgromadzono wiele cennych płócien ze zbiorów Muzeum obrazujących „barwy morza”, szczególnie dwa z nich: „Pożegnanie o świcie” i „Wschód słońca nad morzem” pędzla rosyjskiego pejzażysty Iwana Ajwazowskiego pobudzają wyobraźnię zwiedzających.

Z holu kierujemy się do „Arsenalu”, w którym znajduje się unikatowa kolekcja dwudziestu luf armatnich, wydobytych z zatopionych w czasie bitwy pod Oliwą szwedzkiego okrętu wojennego „Solen”. Uzupełniają ją m. in. rekonstrukcje broni drzewcowej z XV i XVII wieku oraz polskie bandery morskie.



*Kompleks Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku,  
w rejonie starego portu na Motławie*

*(fot. Ewa Meksiak według rys. Wiesława Matuszka)*

Od kolejnej sali rozpoczyna się właściwa opowieść o dziejach Polski nad morzem. Ekspozycje tu prezentowane obrazują kolejnej sali rozpoczyna się właściwą opowieść o dziejach Polski nad morzem. Ekspozycje tu prezentowane obrazują kolejne fazy zagospodarowywania południowych wybrzeży Bałtyku przez plemiona słowiańskie, początki państwowości polskiej i politykę morską pierwszych Piastów aż po utratę Pomorza Gdańskiego w 1308 r.

Wizyta w kolejnej sali uzmysławia zasięg i charakter handlu polskiego w okresie średniowiecza. Szczególnie atrakcyjne są tu autentyczne towary eksportowane z Polski do Europy Zachodniej, wydobyte z wraka średniowiecznego statku, który zatonął około poł. XV w. na redzie gdańskiej. Pozostałe ekspozycje ilustrują rozwój średniowiecznego budownictwa okrętowego i walki z Krzyżakami o odzyskanie ujścia Wisły.

Początek czasów nowożytnych zbiegł się z erą odkryć geograficznych, które wskutek nowych układów gospodarczych stały się zaczątkiem bujnego rozwoju rolnictwa i hodowli na ziemiach polskich. Rzeczypospolita Obojga Narodów słynęła jako „Spichlerz Europy”, podstawą zaś jej bogactwa: eksport zboża — był możli-

wy dzięki splawom rzeczonym. Główne trasy splawów, typy łodzi rzecznych, specyficzny folklor flisacki, autentyczne miary objętości i wagi zboża pokazane zostały w sali piątej.

Uzupełnieniem i rozwinięciem tematyki splawów rzecznych jest ekspozycja w sali szóstej, poświęcona portom i żegludze morskiej w XVI-XVIII. Zbiór instrumentów nawigacyjnych pochodzących z XVI-XX w. unaocznia rozwój sztuki nawigacyjnej na przestrzeni wieków. Zgromadzone w tej sali eksponaty związane z największym portem Rzeczypospolitej Gdańskiem ukazują korzyści, jakie można osiągnąć ze związku z morzem.

Wiedza o owych korzyściach przyświecała władcom polskim walczącym o Dominium Maris Baltici — panowanie nad portami i szlakami żeglugowymi na Bałtyku. W sali siódmej znajdują się portrety tych królów, w których polityce morze odgrywało znaczącą rolę; obok nich portrety ludzi szczególnie zasłużonych dla rozwoju myśli politycznej wiążącej losy Rzplitej z morzem, fundatorów floty i obrońców wybrzeża. Jednak większa część tej wystawy w tej sali zajmują eksponaty wydobyte z dna morza, pochodzące ze wspomnianego już szwedzkiego okrętu „Solena”. Z „Solena” wydobyto kolekcję broni ręcznej i artyleryjskiej, szczątki ubiorów, naczynia kuchenne i inne przedmioty osobistego użytku. Większość z nich po fachowym zakonserwowaniu przez specjalistów Muzeum, znalazła swoje miejsce na wystawie.

Sala ósma przedstawia okres zaborów i II Rzeczypospolitej. Ukazuje sylwetki i dorobek ludzi, którzy mimo wymazania ojczyzny z mapy świata przypominali o istnieniu Polski przez swoją działalność — jako podróżnicy, pisarze, inżynierowie. Pokazuje też entuzjazm i rozmach twórczy ludzi wyznaczających kierunek polityki morskiej II Rzeczypospolitej. Zasadniczą ekspozycję tworzą dokumenty, historyczne obrazy o wartości dokumentu (np. „Zaślubiny Polski z morzem w dniu 10 lutego 1920 r.”), przedstawienie kolejnych faz budowy portu w Gdyni w cyklu obrazów Michaliny Krzyżanowskiej, modele najważniejszych statków pływających pod polską banderą i inne cenne eksponaty, przybliżające nam wyjątkowo ciekawą, ale dotąd zwykle pomijaną milczeniem problematykę morską tego okresu.

Ostatnia, dziesiąta sala, obrazuje różnorodność kierunków rozwoju gospodarki morskiej po II wojnie światowej. Zgromadzone tu eksponaty, makiety, modele i plansze dotyczą odbudowy i rozbudowy portów, stoczni, floty handlowej i rybackiej oraz żeglstwa i ratownictwa morskiego.

Po obejrzeniu wystawy na Ołowiance zwiedzający mogą powrócić promem na Długie Pobrzeże lub przejść ul. Szafarnia wzdłuż Motławy, a następnie ul. Stągiewną do Zielonej Bramy i Długiego Targu.

Centralne Muzeum Morskie czynne jest codziennie z wyjątkiem poniedziałków i dni świątecznych w godz. 10.—16.00, w sezonie letnim w godz. 10.00—17.00. Pracownicy Działu Naukowo-Oświatowego chętnie służą swoimi wiadomościami — grupy zainteresowane wiedzeniem z przewodnikiem prosimy o kontakt najpóźniej w przeddzień planowanej wycieczki.

Tel. 31-53-11 (Żuraw) i 31-86-11 (Ołowianka).

SERDECZNIE ZAPRASZAMY I ŻYCZYMY MIŁYCH WRAŻEŃ.

Anna Jaworska

## PORTY RZECZNE PODLASIA w XVI w.

W 1569 r. do Korony przyłączone zostało województwo podlaskie — pas ziemi między Litwą a Koroną. Unia polsko-litewska i koniec wojen krzyżackich przyczyniły się do nasilenia osadnictwa i zagospodarowania wielkich obszarów puszczańskich. Teren, na którym dawniej ścierały się polityczne wpływy Rusi i Mazowsza, Litwinów i Krzyżaków, stał się w XVI w. krainą położoną w centrum wielkiego państwa Jagiellonów. Podlasie obok Mazowsza i Sandomierskiego należało do ziem najbardziej związanych ze sławem zboża i towarów leśnych do Gdańska. Dobra koniunktura na te produkty sprawiła, że zaistniała konieczność zorganizowania szybkiego i taniego ich wywozu na rynki europejskie. To właśnie wtedy nastąpił rozwój istniejących już wcześniej portów podlaskich, które funkcjonowały na Narwi, Suraziu, Tykocinie, w Goniądzu na Biebrzy. Przez Drohiczyn i Mielnik prowadził wodny i lądowy szlak handlowy z Wołynia i Ukrainy.

Port w Narwi zorganizowany został w końcu XV w. przez kupców bielskich w pobliżu przeprawy traktu Bielsk-Grodno. Jego powstanie wiązało się zapewne z działalnością gdańszczanina Jakuba Hoppena, który w 1495 r. był wójtem bielskim. Osada portowa Narew uzyskała w 1514 r. od Zygmunta Starego chełmińskie prawo miejskie, a w 1529 roku prawo magdeburskie na mocy którego otrzymała przywilej wolnego spławu i prawo pobierania opłat od spławu na Narwi. W XVI w. istniała w mieście ulica o nazwie Bagienduga. (Termin ten oznaczał miejsce przy rzece, gdzie składano drewno przeznaczone do spławu). Port kupców bielskich znajdował się na końcu wychodzących na nią parcel. Tu też leżał plac wielkości pół morgi przeznaczony na port starosty bielskiego.

Port rzeczny nad Narwią znajdował się również w Tykocinie. Przyczynił się nie tylko do rozwoju gospodarczego miasta lecz również odegrał dużą rolę w kształtowaniu jego układu przestrzennego. Jedynie właściciele parcel wychodzących na rzekę mogli „stawiać statki”, organizować spław i łowić ryby. W wyniku tego postanowienia zabudowa postępowała wzdłuż Narwi, a szesnastowieczne miasto przybrało wydłużony kształt.

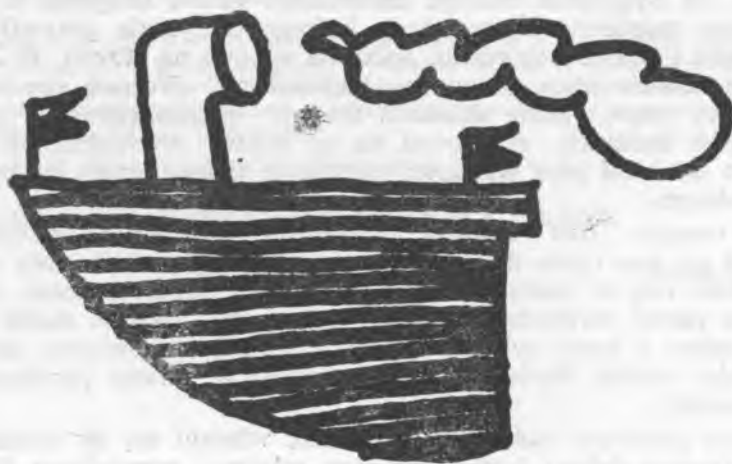
Również położony nad Nurcem Brańsk włączył się do handlu wiślanego. Jeszcze dzisiaj istnieje w tym mieście prowadząca do rzeki ulica Binduga, sugerująca istnienie składu i spławu drewna.

Port w Mielniku nad Bugiem położony był w części noszącej nazwę — Miasto na Krzywycach, a od XVI w. — Przedmieście, w miejscu przeprawy traktu łączącego Małopolskę z Litwą, w którym zbiegały się drogi wodące do Drohiczyzna, Brześcia, Wysokiego Litewskiego. Wykształcił się tu układ przestrzenny, którego centrum stanowił trójkątny plac otwarty z jednej strony na rzekę. W 1440 r. miasto na Krzywycach uzyskało z rąk Bolesława IV przywilej lokacji na prawie cheł-

mińskim, co wiązało się z prowadzoną w tym czasie mazowiecką kolonizacją terenów nadbużańskich. Rozwój Mielnika przerwała w połowie XVI w. m.in. zmiana szlaków komunikacyjnych i handlowych: „Gościniec obrócono na Turnę i Siemescicze (Siemiatycze — przyp. D. M.), jarmarkow też i targów dobrych nie masz, a lud ubogi, acz nad portem przedsię handlu żadnego za ubóstwem nie wiodą, jedno się rolą żywią”. Wydaje się, że przez port mielnicki, nawet w okresie świetności miasta, szło głównie zboże. Ograniczony był spław drewna tak bardzo potrzebnego do wypalania wapna z kredy znajdującej się w dużych ilościach na terenie tego starostwa.

Porty rzeczne na Podlasiu to temat niewątpliwie interesujący, a traktowany dotychczas marginalnie przez historyków. Szczegółowych badań wymaga organizacja pracy portów, ich wzajemne powiązania, więzki z miastami bez bezpośredniego dostępu do spławnych rzek, miejsce w handlu gdańskim. Analizy wymaga również zagadnienie wpływu lokalizacji portów na układy przestrzenne miast, wpływ na ich gospodarkę i stopień zamożności mieszkańców.

**Dorota Michaluk**



## PORWANI PRZEZ PIRATÓW

W dyskusji na tematy morskie, odbywającej się niekoniernie w dawnej, portowej tawernie czy szynku, nie może rzecz jasna zabraknąć miejsca dla piratów. Wiele racji jest bowiem w stwierdzeniu, że „tego samego dnia, kiedy pierwszy morski kupiec załadował swoją łódź towarami, jego śladem natychmiast ruszył pierwszy morski rozbójnik”. Nie raz przekonali się o tym w minionych wiekach również kupcy z Gdańska, którzy w pogoni za zyskiem pływali nie tylko po Bałtyku, lecz posyłali także swoje kogi, karaki czy galeony na odległe wody portugalskie, hiszpańskie, a nawet śródziemnomorskie. Jednak przysto, jaka przytrafiła się w połowie XVIII w. statkowi gdańskiemu o dumnej nazwie „Augustus III Rex Poloniae”, nie miała chyba zbyt wiele sobie podobnych.

„Augustus III”, zbudowany w stoczni gdańskiej, należał do miejscowego armatora Jana Filipa Schultza. Latem 1749 r. właściciel wysłał ów statek do hiszpańskiego portu Kadyks z ładunkiem drewna. Z powrotem, do Gdańska, miała przypląć sól, wino oraz poszukiwane owoce i korzenie południowe. 16 października, gdy żeglarze znad ujścia Wisły minęli szczęśliwie przylądek św. Wincentego i byli już blisko celu, na ich drodze pojawiły się cztery statki pirackie z Algieru.

Kapitan gdańskiej jednostki, Valentin Staeming, postanowił początkowo ratować się ucieczką. Cóż mógł bowiem poradzić przeciwko liczebniejszemu wrogowi! Z rejterady nic jednak nie wyszło. Pogoda była niemal bezwietrzna. Tymczasem piraci podpływali coraz bliżej. Wkrótce zaczęli ostrzeliwać gdański statek z armat. Nasi kanonierzy też odpowiedzieli ogniem. Mimo to pirackie statki wciąż parły do przodu. Najpierw jeden, a po nim pozostałe, przeprowadziły abordaż „Augustusa III”. Na pokładzie doszło do gwałtownej walki wręcz. Ponieważ przewaga po stronie piratów była ogromna, kapitan Staeming, chcąc oszczędzić swoją załogę, wydał rozkaz złożenia broni.

Ostatecznie gdańszczanie stracili w walce pięciu ludzi: młodszego sternika i czterech marynarzy. Wielu z nich odniosło lżejsze lub cięższe rany. Upojeni zwycięstwem piraci szybko rozgrabili zdobyty okręt, a 35 jeńców zakuli w kajdany i rozmieścili na swoich czterech statkach. Następnie skierowali się do Algieru.

Pod koniec 1749 r. uprowadzona załoga „Augustusa III” zdołała powiadomić o swoim nieszczęściu armatora Schultza. Błagała go o szybkie wykupienie z algierskiej niewoli. W Gdańsku zawrzało. Rozpoczęła się natychmiast publiczna zbiórka pieniędzy na cierpiących gdzieś daleko marynarzy. Akcję tę propagował specjalnie wydany druk z opisem perypetii statku „Augustus III” i jego załogi.

W samym Algierze też nastąpiły pewne zmiany. Losem gdańskich marynarzy zainteresował się rezydujący w mieście konsul francuski. Latem 1750 r. wykupił on warunkowo część uwięzionej załogi i polecił przewieźć do Marsylii. Było to 24 marynarzy — rodowitych gdańszczan.

Ustalony za nich okup wynosił ponad 55 tysięcy florenów. Najwięcej oczywiście trzeba było zapłacić za kapitana. W Marsylii marynarze mieli przebywać aż do nadejścia odpowiedniej sumy z Gdańska.

A jak rozwijała się akcja rozpoczętej zbiórki pieniężnej? Publiczna kwesta dała niecałe 12 tysięcy florenów. Właściciel statku, Jan F. Schultz, ofiarował ze swoich prywatnych zasobów następne blisko 10 tysięcy. Wszystko to było jednak za mało. Istniała groźba, że większość marynarzy gdańskich powróci z Marsylii do algierskich kazamatów.

Sprawa wykupu całej załogi statku „Augustus III” ciągnęła się aż do roku 1755. Po kolei wracały do domu grupki lub pojedynczy marynarze. Łącznie oswobodzono ich w ten sposób 32. Nie wiadomo tylko, co się stało z trzema ostatnimi członkami załogi. Być może zmarli w niewoli, a może udało się im z niej zbiec?

Gdańscy kupcy wyciągnęli z przygody statku „Augustus III” nauczkę dla siebie. Jeszcze w 1750 r. zaproponowali utworzenie specjalnej, stałej kasy, gromadzącej pieniądze na ewentualny wykup marynarzy z rąk piratów. W ich planach owa kasa miała być zasilana składkami potrącanymi z miesięcznej gaży marynarzy, którzy pływali na gdańskich statkach. Taki pomysł nie spodobał się oczywiście tym ostatnim. Rozgorzały dyskusje. Padł kontrprojekt mówiący o opodatkowaniu na powyższy cel również kupców-armatorów.

Ostatecznie inicjatywa solidarnej pomocy kolegom, mającym nieszczęście zapoznać się z niewolą piracką, upadła. Przeciwno niej byli zwłaszcza ci marynarze i kupcy, którzy nigdy nie opuszczali, w swojej żegludze, wód Bałtyku. Tutaj w tym czasie nie było już prawie żadnych piratów. A tych parę groszy, przewidzianych na składkę, mogło się zawsze przydać. Ot choćby na kilka kufli mocnego gdańskiego piwa!

**Włodzimierz Jarmolik**



## GDYNIA—LETNISKO

Najczęściej jest tak, że słysząc nazwę Gdyni kojarzymy ją niemal automatycznie z powstałym tu 70 lat temu nowoczesnym polskim portem. Druga myśl — o mieście, które przy tym porcie wyrosło. Miało ono wiele oblicz; urzędowo-reprezentacyjną ulicę 10 Lutego, Świętojańską z licznymi kamienicami, ruchliwą i „rozhandlowaną”. Były też oczywiście mniej reprezentacyjne dzielnice, nadmiernie zagęszczone i byle jak zabudowane, w których mieszkali zwabieni do „okna na świat” możliwościami pracy i zarobku przybysze z głębi kraju.

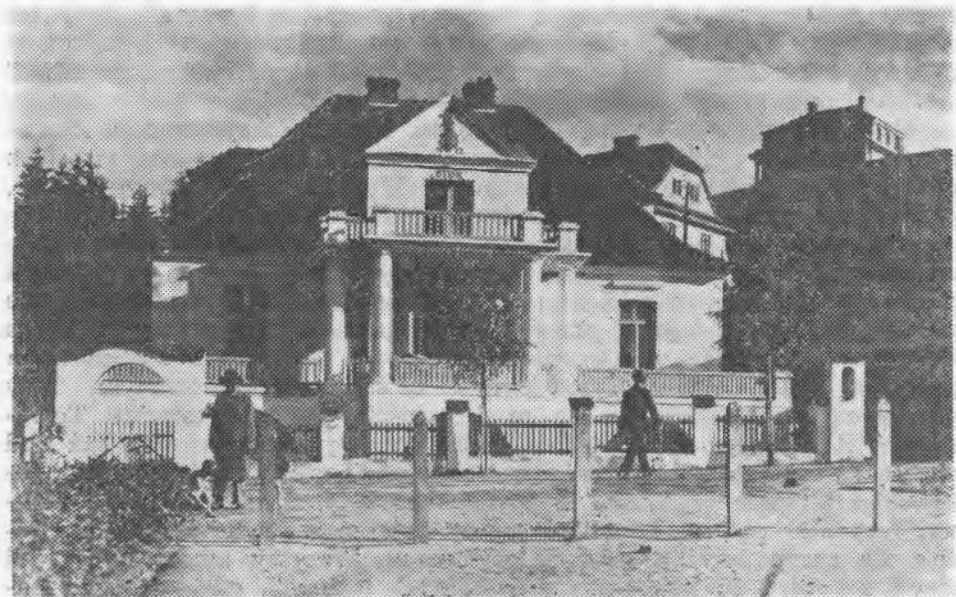
Miała też Gdynia swoją, odrębną od reszty, specyficzną w charakterze dzielnicę willi i pensjonatów, powstałą równocześnie prawie z pierwszymi projektami przyszłego portu. Wyrosła na Kamiennej Górze, wzniesieniu wynoszącym w najwyższym punkcie 60 metrów.

Istniały i wcześniej niezbyt udane próby zrobienia z Gdyni nadmorskiego kurortu. W okresie gdy wieś należała jeszcze do państwa pruskiego, pod koniec XIX w., a dokładniej w 1870 r., oddana została do użytku linia kolejowa przechodząca przez Gdynię (zwaną wówczas Gdingen) z Gdańska w kierunku Wejherowa. Ta linia i wybudowana przy niej stacja, ułatwiająca kontakt ze światem zewnętrznym, były przyczyną zainteresowania się miejscowością przez niemieckie Towarzystwo Kąpielowe „Weichsel”. W 1904 r. wybudowało ono tuż nad piękną piaszczystą plażą Kurhaus — budynek z salą restauracyjną, pokojami i tarasem otwartym w stronę morza. Niedaleko od niego powstał niewielki pomost drewniany, przy którym zapewne stało kilka łódek dla spragnionych morskich wycieczek. Wszyscy amatorzy kąpeli mogli się udać do pobliskich drewnianych łazienek, gdzie (osobno panowie i panie) w niewielkich kabinach można było zmienić strój na odpowiedni i oddać się rozkoszom kąpeli. Do całego tego „kuracyjnego” założenia wytyczona została nowa ulica prowadząca od dworca kolejowego prosto w kierunku morza. W Muzeum Miasta Gdyni zachowało się kilka pocztówek z tamtego okresu, na których widać młodzieńki drzewka posadzone przy Kurhausalle i grupę letników na stacji.

Zapewne przyjechało w tym czasie do Gdyni paruset kuracjuszy, jednak większego rozgłosu nie uzyskała. Towarzystwo kąpielowe zbankrutowało i jedyną pamiątką po nim, trwającą uparcie na swoim miejscu do 1933 r. był Kurhaus; łazienki i drewniany pomost miały krótszą historię.

Data graniczną dla Pomorza i Gdyni był rok 1920. Zaślubiny z morzem i uzyskanie własnego, polskiego wybrzeża powodują, że coraz częściej zainteresowania społeczeństwa polskiego idą w tym kierunku. W tym samym roku zaczyna się największa gdyńska przygoda z historią. Przyjeżdża tu inż. Tadeusz Wenda, który po niedługim czasie uznaje, że jest to najbardziej dogodne miejsce do budowy polskiego portu. Powstają pierwsze projekty i rysunki. Nikt chyba jednak nie był w stanie przewidzieć późniejszego „wybuchu” Gdyni.

Letnikom i kuracjom mieszkającym w domkach rybackich, Domu Kuracyjnym i kilku pensjonatach wszystko to, co zaczyna dziać się na podmokłych Chyłońskich Błotach, zdaje się nie przeszkadzać. Korzystają z uroków plaży, słońca i spacerów, które mogą prowadzić także na szczyt Kamiennej Góry, wtedy jeszcze powszechnie nazywanej Steinbergiem. Rozciągał się stamtąd przepiękny widok na leżącą w kotlinie Gdynię, osłoniętą lasami, na urwisty brzeg od strony morza i widoczne niedaleko Wzgórze Oksywskie ze starym kościołem. Wycieczka na Kamienną Górę, szczególnie dla mniej wprawnych piechurów mogła być dość uciążliwa, gdyż ścieżki na niej były żwirowe lub gliniaste, całe zaś wzgórze porośnięte krzakami. Jedynym zagospodarowanym w miarę terenem był obszar należący do majątku, również nazywanego Steinbergiem.



*Willa „Otok” na Kamiennej Górze  
(fot. M. Poddębski — ze zbiorów M. Gdyni — repr. D. Sadek)*

Tym, z pozoru nieciekawym terenem, zainteresowała się w 1920 r. grupa osób. Można przypuszczać, że znały one zalety plaży i klimatu Gdyni, o których donosiły przewodniki i prasa. W każdym razie powstał śmiały zamiar stworzenia w Gdyni nowoczesnego kąpieliska morskigo. Plan miał wszelkie szanse powodzenia! Można było założyć, że w całym kraju znajdują się ludzie, którzy szukając sobie miejsca letniego wypoczynku, z ochotą zjadą na „swoje” tereny nad morzem. Szczególnie jeśli zapewni się im warunki pobytu nie gorsze, a może i lepsze, niż w pobliskich niemieckich letniskach.

I tak: „1 marca 1920 r. W Sopotach przed Notariuszem Dr. Praw Ryszardem Wannow (...) Gałczyński nabył od Fryderyka Basnera posiadłości zapisane pod pozycjami Gdynia karta 30 i karta 79, oraz Steinberg karta 1 za cenę 1.500.000 marek posiadłości i 1.000.000 marek inwentarza”. Motorem przedsięwzięcia był Ryszard Gałczyński, bankier



warszawski, który swojego brata Henryka Gałczyńskiego i Gabriela Chrzanowskiego z Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu wysłał do Gdyni celem znalezienia odpowiedniego terenu pod założenie kąpieliska i dokonania zakupu.

Jak donosił „Dziennik Gdański” z 19 III 1920 już 12 III tego roku ukonstytuowała się Spółka Akcyjna pod nazwą „I-sze Polskie Towarzystwo Kąpeli Morskich” z siedzibą w Warszawie. Celem jej było kupowanie, sprzedawanie placów i terenów nadmorskich, budowa i dzierżawienie uzdrowisk i kąpeli morskich. Kim byli ludzie, którzy podjęli się takiego zadania? Obok handlowców, finansistów także: Stefan Żeromski, Waław Sieroszewski — znani pisarze; prof. Tadeusz Zieliński — architekt — twórca koncepcji parcelacji i zagospodarowania Kamieńca — jak nazywało się lotnisko. Było też wielu innych: Włodzimierz Pie-



Przystań „Żegluga Polskiej” 1932 r.  
(fot. M. Poddębski — ze zbiorów Muzeum M. Gdyni — repr. D. Sadek)

truszewicz — wieloletni dyrektor Towarzystwa, Tadeusz Kujawski — dbający o estetykę i wykonawstwo całego założenia.

Na terenie byłego majątku założono cegielnię, stolarnię, kuźnię, wykonywano dachówki. Po rozparcelowaniu gruntów można było przystąpić do budowy pierwszych pensjonatów. Powstają wille „Baśka”, „Sokola”, „Kadrówka” — należąca do Waław Sieroszewskiego. W 1922 r. w niedokończonym jeszcze hotelu „Riwiera Polska” odbywa się spotkanie autorskie Stefana Żeromskiego. Spędza w nim też kilka dni Kornel Makuszyński. Budowany jest hotel „Cassubia”. Stopniowo zakładane są zieleńce, skwery z ławeczkami do odpoczynku, place zabaw. W 1924 r. staje na Kamiennej Górze pomnik Henryka Sienkiewicza. W następnym roku lotnisko posiada już elektryczność. Są wodociągi i kanalizacja. Własnym sumptem buduje się ulice z chodnikami, zejścia na plażę. W 1926 r. powstają nowe łazienki kąpielowe w pobliżu hotelu „Riwiera Polska”, w dalszym ciągu buduje się wille i pensjonaty. W 1929

ukończona zostaje budowa nowoczesnego „Domu Zdrojowego”, w którym ogromną nowością są ciepłe kąpiele morskie, można z nich korzystać w specjalnie do tego celu zbudowanym dworcu kąpielowym.

Oddajmy głos „Przewodnikowi zdrojowo-turystycznemu” z 1934 r. zredagowanemu przez H. Piotrowskiego: „Gdynia posiada w bezpośrednim pobliżu właściwego miasta bardzo dobre warunki letniskowo-kąpielowe i dlatego kipi w niej latem życie sezonowe. Mamy na myśli Kamienną Górę, willowe przedmieście Gdyni położone malowniczo wśród wzgórz między właściwym miastem a wspaniałym Lasem Redłowskim, stanowiącym rezerwat i przyszły Nadbałtycki Park Narodowy. (...) Piękna piaszczysta plaża daje świetny wypoczynek. Łodzie, żaglówki, ślizgowce i zorganizowane objazdy po porcie stanowią miłą rozrywkę. Gdynia posiada wśród polskich kąpielisk morskich najlepsze warunki mieszkaniowe, aprowizacyjne, komunikacyjno-turystyczne, sportowe i rozrywkowe jak kina, dancingi, dobre restauracje itp. Promena-



*Łazienki kąpielowe, wybudowane w 1926 r.  
(fot. H. Poddębski — ze zbiorów Muzeum M. Gdyni — repr. D. Sadek)*

da nadbrzeżna, pomost, zakłady kąpielowe, ogrody kuracyjne przy Hotelu Kaszubskim i plaża przy Domu Zdrojowym są miejscami spotkań gości sezonowych. W miesiącach czerwcu, lipcu i sierpniu odbywają się stałe koncerty orkiestry sezonowej”.

Dodajmy do tego „wykwintną kuchnię warszawską”, którą proponuje pensjonat „Różany Gaj”, kawiarnię i restaurację „Casino”, położoną w pobliżu plaży, możliwość zaprezentowania nowych strojów na promenadzie i mamy wyobrażenie o uroku letniska.

Atmosferę „morską” tworzą też liczne statki spacerowe, molo, a w późniejszym okresie wydłużony w stronę morza Skwer Kościuszki — czyli Molo Południowe, przy którym usytuują się kluby żeglarskie.

Gwoli sprawiedliwości trzeba przyznać, że nie wszystkie głosy mówiących o Gdyni i jej kąpielisku były równie pozytywne. Zofia Nałkowska niezbyt pochlebnie oceniła usługi hotelu „Riwiera”, a Zbigniew Uniłowski bardzo krytycznie opisał architekturę powstałych pensjonatów i domów. Zarzucał im nadmierne zagęszczenie i „paskudną pudełkowatość”.

Spora ze swych walorów straciła Gdynia w miarę jak rozbudowywał się port, zabierając najpiękniejszą część plaży. Pojawiają się wypowiedzi o konieczności przeniesienia kąpielisk i lotnisk na Hel i do pobliskiego Orłowa, ponieważ Gdynia nie ma warunków dalszego rozwoju jako kąpielisko.

Nie był też Kamieniec kurortem dla wszystkich. Nie każdego było stać na wynajęcie pokoju w jego pensjonatach. Tych mniej zamożnych przyciągały zagospodarowane spokojne skwery, alejki, liczne miejsca widokowe i kawiarnie. Był to bowiem zakątek tętniący sezonowym „kurortowym” życiem, o tempie i atmosferze nieco innej niż pobliskie centrum miasta.

Powojenne losy Kamiennej Góry zmieniły nieco charakter tego miejsca. Większość budynków zamieniła się w jedno lub wielorodzinne mieszkania. Niektóre uległy dewastacji, inne przebudowie. Do dziś zachowała jednak ta dzielnica swój specyficzny urok. Wędrując jej ulicami możemy zerknąć w głąb ogrodów i dojrzeć kształt „dworkowej” lub „modernistycznej” willi, odpocząć wśród zieleni wysokich drzew. Na szczycie, gdzie miała stać Bazylika Morska popatrzyć na rozciągające się w dole miasto i — niestety — nie tak czyste jak w czasach świetności Kamieńca morze.

Dagmara Opacka



# GDYŃSKIE

## „Wieczory czwartkowe”

Potrzeby dnia codziennego w dopiero co budującym się mieście powodowały, że zainteresowania kulturą zepchnięte zostały na plan dalszy i to zarówno przez władze administracyjne, jak i samych mieszkańców Gdyni. Środowisko kulturalne tworzyło się bardzo wolno. Dynamicznemu rozwojowi portu i miasta towarzyszyło szereg negatywnych zjawisk, jak bezrobocie, konflikty społeczne, radykalizacja ruchu robotniczego itp. Zjawiska te z pewnością nie sprzyjały rozwojowi kultury, to jednak przecież go nie zahamowały. W gorączkowym życiu tworzącej się Gdyni nadeszła i taka chwila, kiedy trzeba było podjąć działania aby zaspokoić potrzeby ducha.

Jednym z ważniejszych przedsięwzięć kulturalno-artystycznych przedwojennej Gdyni było powołanie instytucji tzw. „Wieczorów czwartkowych”. Jej inicjatorem i organizatorem był artysta-malarz Zygmunt Cywiński. Jego osoba tak mocno związana jest z historią Gdyni, że aż trudno uwierzyć, iż nie ma tu ulicy czy skweru nazwanych jego imieniem.

Zygmunt Cywiński nie był gdynianinem, urodził się 11 kwietnia 1902 roku w Łodzi. W latach 1924—1931 studiował w Szkole Sztuk Pięknych w Warszawie. Prawdopodobnie już jako studenta zafascynowała go Gdynia. Lata jego edukacji to okres wielkiego rozwoju portu i miasta. Pod koniec lat dwudziestych powstaje w Gdyni szereg instytucji związanych z gospodarką morską. Gdynia staje się miastem pięknym i nowoczesnym. Tytuły z pierwszych stron ówczesnych gazet nawoływały do odwiedzin polskiego portowego miasta nad Bałtykiem i kusiły wszystkich żądnych spotkania z nieznanym. Zygmunt Cywiński z pewnością czytał w prasie warszawskiej o tym, jak przekształcał się obraz dawnej Gdyni-wsi i jak procesowi temu towarzyszyły działania o charakterze społecznym i kulturalnym. Być może pod wpływem właśnie artykułów prasowych zapragnął włączyć się w ów proces.

Nie wiadomo, kiedy po raz pierwszy przyjechał Cywiński do Gdyni i jaka była jego reakcja na spotkanie z morzem, budującym się ciągle portem i ową „białą” architekturą miasta. „Dziennik Gdyni” z 18 maja 1933 r. informuje czytelników o pobycie malarza w Gdyni i wygłoszonych przez niego prelekcjach z okazji wystawy sztuk pięknych. Czy była to jego pierwsza wizyta nad morzem? Do powołania „Wieczorów czwartkowych” zainspirowała Cywińskiego prawdopodobnie działalność odczytowa prowadzona przez Instytut Bałtycki i Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich. Kierował „Wieczorami” od listopada 1935 r. do wojny. Imprezy czwartkowe nawiązywały w swej nazwie do tradycji stanisławowskich „czwartkowych obiadów”.

Zadaniem gdyńskich „Wieczorów” było propagowanie kultury na-

rodowej, literatury i sztuki poprzez działalność odczytową i wystawieni-  
 czą. Spotkania odbywały się początkowo w domu A. Plichy na rogu  
 ulic Świętojańskiej i 10 Lutego, na którego miejscu stoi dziś pomnik  
 Stefana Żeromskiego. Ponieważ jednak dość szybko pomieszczenie to  
 okazało się zbyt ciasne, Cywiński przeniósł spotkania na skwer Kościuszki  
 do słynnej w latach trzydziestych kawiarni Fangrata. Zapotrzebowanie  
 na tego typu działania i zainteresowanie ciekawymi odczytami na  
 „Czwartkowych Wieczorach” rosło tak bardzo, że i ten lokal szybko  
 okazał się za mały. Dlatego też twórca „Wieczorów” zmuszony był do  
 dalszych poszukiwań odpowiednio dużego pomieszczenia. Spotkania



*Budynek przy ul. 10 Lutego w którym mieściła  
 się „Cafe Bałtyk”  
 (ze zbiorów Muz. M. Gdyni)*

czwartkowe przeniesiono  
 więc początkowo do sali  
 hotelu pod nazwą „Polska  
 Riwiera” (dziś Klub Ma-  
 rymarki Wojennej przy ul.  
 Zawiszy), a od stycznia  
 1937 r. do kawiarni K.  
 Albrechta „Cafe Bałtyk”  
 przy ul. 10 Lutego (obec-  
 nie budynek Polskich Li-  
 nii Oceanicznych).

W opinii wielu pisarzy,  
 dziennikarzy czy działa-  
 czy kulturalnych Gdynia  
 pretendować miała do roli  
 stolicy kulturalnej Pomo-  
 rza północnego. Zygmunt  
 Cywiński był również go-  
 rącym rzecznikiem tej idei,  
 marzył, by Gdynia stała  
 się ośrodkiem tętniącym  
 życiem kulturalnym i od-  
 działującym na całe Ka-  
 szuby, likwidującym wpły-  
 wy niemieckie szerzące  
 się z terenu Wolnego Mia-  
 sta Gdańska. Uważał więc,  
 iż jego patriotycznym obo-  
 wiązką jest działalność  
 na rzecz podniesienia kul-  
 tury mieszkańców tak  
 bardzo polskiego miasta,  
 jakim była Gdynia. Jego  
 imprezy czwartkowe zaist-  
 niały jako stały element  
 w krajobrazie kultural-  
 nym miasta. Dzięki o-  
 gromnemu zaangażowaniu  
 i dużym umiejętnościom  
 organizatorskim w okre-

sie od listopada 1935 do kwietnia 1939 r. udało się Cywińskiemu  
 zorganizować około 90 wieczorów poświęconych literaturze, teatrowi,  
 muzyce i plastyce. Uczestniczyło w nich 66 autorów, twórców i prele-  
 gentów. Zapraszani przez Cywińskiego przyjeżdżali do Gdyni z różnych

stron kraju z prelekcjami i wystawami. Imprezy czwartkowe odbywały się bądź w formie wieczorów autorskich, bądź odczytów dyskusyjnych, bądź też spektakli recytatorskich. Większość bohaterów „Wieczorów czwartkowych” przyjeżdżała spoza Wybrzeża. Niektórzy wracali do Gdyni kilkakrotnie. Czterokrotnie występował na „Czwartkach” Tadeusz Boy-Żeleński, mówił wówczas na następujące tematy: „Marcel Proust i jego dzieło”, „Niedyskrecje literatury”, „Na marginesie studiów o Sobieskim i Marysieńce” oraz „Początki Młodej Polski”.

Wśród wielu wybitnych osób, które wystąpiły na „Wieczorach czwartkowych” na uwagę zasługują: Maria Dąbrowska i jej autokomentarz do „Nocy i dni”, Maria Kuncewiczowa, która omówiła swą „Cudzoziemkę”, Zofia Nałkowska przedstawiająca mechanizmy pracy pisarskiej, Jarosław Iwaszkiewicz i jego opowieść o Karolu Szymanowskim. Wieczory autorskie mieli w Gdyni m.in. grupa poetycka „Prom” z Poznania, Kazimierz Wierzyński, Juliusz Kaden-Bandrowski i Magdalena Samozwaniec. Aż trzy „Wieczory czwartkowe” wypełnił w 1937 r. ku ogromnemu zadowoleniu Melchior Wańkowicz, z wielkim aplauzem podejmowano również Marię Pawlikowską - Jasnorzewską, Ferdynanda Ossendowskiego i wielu, wielu innych znakomitych pisarzy, poetów czy twórców. Zawsze interesująco przebiegały czwartkowe spotkania z Arturem Marią Świnarskim, który prezentował swoje utwory liryczne i satyryczne; 2 kwietnia 1938 r. — jak podaje „Kurier Bałtycki” — wygłosił, na prośbę gdyńskich działaczek Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami, felieton pt. „O pieskach cudzych i własnych”. Sam inicjator „Wieczorów czwartkowych” również czynnie uczestniczył w spotkaniach jako prelegent; wygłosił m.in. odczyt o Stefanie Żeromskim jako liryku i malarzu przyrody oraz wykład pt. „Warsztat artysty-plastyka”.

W wyniku działalności „Wieczorów czwartkowych” powołany został do życia 17 stycznia 1937 r. gdyński oddział Związku Zawodowego Pol-

## 'WIECZORY CZWARTKOWE' W GDYNI

SEKRETARIAT—AL. J. PIŁSUDSKIEGO 5/10 TEL. 37.79 GODZ. 14—15

W DNIU 3 MARCA 1938 ROKU  
O GODZINIE 8 WIECZOREM  
W SALACH "CAFE—BAŁTYK"

### ARTUR MARYA SWINARSKI

(S Ł O W O W S T Ę P N E)

# MAGDALENA SAMOZWANIEC

WIECZÓR AUTORSKI

'M O R Z E  
W HUMORZE'

○

WEJŚCIE NA "WIECZORY CZWARTKOWE" ZA NINIEJSZYM ZAPROSIENIEM  
KTÓREGO NUMER UPOWAŻNIA DO WZIECIA UDZIAŁU W LOSOWANIU  
KSIĄZEK PRELEGENCKI OPATRZONYCH AUTOGRAFEM.

Zaproszenie  
(ze zbiorów Muz. M. Gdyni)

skich Artystów Plastyków. Gdyńska grupa malarzy organizowała przy okazji czwartkowych spotkań wystawy swoich prac, dzięki czemu mieszkańcy Gdyni mieli bezpośredni kontakt ze sztuką malarską. Wśród wystawiających na uwagę zasługują Marian Bohusz-Szyszek, Zygmunt Cywiński, Maria Zabłocka, Jan Gasiński, Jacek Żuławski i inni.

Imprezy czwartkowe w znacznym stopniu przyczyniły się do podniesienia poziomu kultury, kształtowały światopogląd i poczucie estetyki ich uczestników a także rozbudzały zainteresowania literackie i malarskie gdynian. Cieszyły się „Wieczory czwartkowe” ogromnym zainteresowaniem inteligencji, mieszczaństwa i elity finansowej Gdyni. Jak podaje sam Z. Cywiński w „Tece Pomorskiej” z 1938 r. w zorganizowanych do lutego 1938 r. 64 „Wieczorach” i 8 wystawach uczestniczyło około 11 tysięcy osób. W tym samym czasie wśród miłośników imprezy rozlosowano 230 książek jako dary od organizatorów spotkań. Ze względu na dużą frekwencję wprowadzono z początkiem 1937 r. imienne zaproszenia i płatne karty wstępu. Wówczas to wokół „Wieczorów” i osoby Zygmunta Cywińskiego, jako ich kierownika, rozpętała się na łamach czasopisma „Torpeda” burza. Zarzucano Cywińskiemu, że wprowadzając opłaty za wstęp spowodował, że imprezy czwartkowe stały się elitarne. Śmielsi w krytyce podejrzewali nawet, że Cywiński „zarabia na kulturze”. Ten jednak nie zrażony krytyką przeciwników nie zrezygnował ze swej działalności. Dla tych, którym nie udało się zdobyć biletu na „Wieczory czwartkowe” pisał relacje ze spotkań i wystaw malarskich w lokalnej prasie.

Ostatni „Wieczór” odbył się w kwietniu 1939 r. Potem nastąpiła przerwa wakacyjna a wybuch II wojny światowej przerwał na stałe spotkania czwartkowe. Podjęte po 1945 r. próby reaktywowania „Wieczorów czwartkowych” nie powiodły się; może dlatego, że zabrakło ich twórcy. Zygmunt Cywiński zginął we wrześniu 1939 r. broniąc miasta, które tak bardzo ukochał i dla którego tak wiele zrobił.

**Barbara Mikołajczuk**



# MEDALE MORSKIE

## II RZECZYPOSPOLITEJ

Wśród wielu medali polskich emitowanych w okresie międzywojennym (1918—1939) nie zabrakło także tych o tematyce morskiej. Pierwsze emisje związane były z odzyskaniem przez Polskę dostępu do Morza Bałtyckiego w 1920 r. Była to oczywista emisja propagandowa wykonana w znanym warsztacie medalierskim Józefa Chylińskiego w Warszawie.

W lutym 1920 r., a więc tuż po zaślubinach z Morzem przez gen. Józefa Hallera wykonano 3 rodzaje medali. Ich autorem był Czesław Makowski (1873—1921), znany i utalentowany medalier warszawski, wykonawca ponad 800 plaket, 20 bitych medali i ok. 10 medalionów znajdujących się do dziś na cmentarzu na Powązkach. Element graficzny użyty na medalach był ten sam. Przedstawiał popiersie rybaka w kapturze (na stronie głównej) oraz statek dwumasztowy na morzu (na stronie odwrotnej). Zmienne były jedynie na medalach napisy umieszczone na obu stronach medali. Ich charakter propagandowy był zupełnie oczywisty. Na medalach pisano: „Przez Bałtyk na świat”, „Rok 1920 odzyskania Bałtyku”; „Rok 1920 — Odzyskanie przez Polskę Bałtyku”. Trzy wersje tego medalu wybite były w brązie i srebrze.

Na następny medal o temacie morskim trzeba było czekać kilka lat. Dopiero w 1925 r. emitowano następny „morski” medal z okazji powstania „Ligi Morskiej i Rzecznej”. Medal jednostronny nieznanego autora przedstawiał statek żeglowny na falach. Na żaglu umieszczono datę „1925”, a z boku pierwsze litery nowo utworzonej organizacji: L. (iga) M. (orska) R. (ieczna). Liga, będąca niewątpliwym emitentem medalu, wybiła go w białym metalu. Dziś jest już rzadko spotykany w zbiorach państwowych i prywatnych.

W 1927 r. przypadała w Polsce kolejna okrągła rocznica bitwy stoczonej pod Oliwą. Liga Morska i Rzeczna postanowiła wykorzystać okazję i emitowała medal, poświęcony 300 rocznicy. Medal projektował Stefan Ślezak, a emitowano go w niewielkiej ilości 300 egzemplarzy w brązie. Specjalnie też wybito 100 egzemplarzy w srebrze. Sam medal był nietypowy ze względu na wielkość (średnica 94 mm) i miał dwa stemple awersu. Ponieważ po wybicciu pierwszych 190 egzemplarzy okazało się, iż umieszczono błędny napis: „Ku pamięci zwycięskiej (sic!) bitwy pod Oliwą 28-XI-1627 28-XI-1927”, musiano więc wykonać następny stempel z prawidłowym napisem. Na stronie odwrotnej medalu umieszczono widok dwóch żaglowców na morzu. Medal należy do jednych z rzadszych medali okresu II Rzeczypospolitej. Równie rzadki jest medal wykonany w 1927 r. na zamówienie Komitetu Głównego Fundacji Łodzi Podwodnej. Przedstawiał łódź podwodną na falach. W otoku umieszczono napis: „Fund(acja) Łodzi Podwodnej imienia Mar-



szalka Piłsudskiego". Nie znamy jego autora. Wiadomo jest jedynie, iż jego wybicie zlecono Zakładowi grawerskiemu Wincentego Wabińskiego w Warszawie. Medal ten wykonany jednostronnie emitowano w ilości 50 egzemplarzy.

Na następny medal morski należało czekać aż do 1935 r. Wtedy to miały miejsca wielkie uroczystości patriotyczne związane z obchodami Dnia Morza. 21 lipca 1935 r. odbył się pierwszy „Złot do Morza w Gdyni”. Medal był owalny, bity w brązie w zakładzie grawerskim Gustawa Sosnowskiego w Warszawie. Adresowany był przede wszystkim do uczestników zlotu w Gdyni. Ani jego nakład, ani autor projektu nie jest do dziś znany. Medal zaś stanowi duży rarytas kolekcjonerski.

W tymże samym roku obchodzono uroczystości 15 rocznicę odzyskania dostępu do morza. Z tej okazji wykonano jeden z ładniejszych medali o tematyce morskiej projektu rzeźbiarza Tadeusza Breyera. Wybito ponad 1500 medali z wycobrażeniem sylwetki statku i napisem: „M/S Piłsudski” i „W XV-lecie odzyskania morza”. Na stronie odwrotnej w sposób ekspresyjny pokazano symbolicznie postać anioła z mieczem w dłoni oraz napisem otokowym: „Liga Morska i Kolonjalna”. Pokazanie na tym medalu statku m/s „Piłsudski” nie było przypadkowe. Wykonano bowiem w 1935 r. trzy medale poświęcone pierwszej podróży statku nazwanego imieniem Marszałka Polski. Wszystkie trzy awersy medali były identyczne. Przedstawiały bowiem dziób statku na morzu z oznaką Związku Strzeleckiego oraz napisem: „M/s Piłsudski”. Na stronach odwrotnych tych medali ukazany był zarys brzegów Europy lub Europy, Afryki i obu Ameryk lub Europy i Ameryki. Każdy z tych medali upamiętniał kolejną podróż statku. Pierwsza podróż (27 VIII-12 IX 1935) nawiązywała do drogi od stoczni Montalcone obok Triestu do Gdyni. Drugi i trzeci z medali poświęcony był pierwszej podróży z Gdyni do Nowego Jorku. Medale, nieznanego autora, wybijano w brązie, i srebrze.

W dwa lata później w identyczny sposób postanowiono uczcić rozpoczęcie rejsów przez statek m/s „Batory”. Medal projektował jeden z najlepszych polskich medalierów Józef Aumiller. Wykonano go zaś w znakomitym zakładzie grawerskim Adama Nagalskiego właściciela „Pierwszej Krajowej Fabryki Medali i Nagród Sportowych”. Na medalu przedstawiono sylwetkę statku na morzu (awers) oraz plan zatoki Gdańskiej (rewers).

Wspólną podróż statków m/s „Piłsudski” i m/s „Batory” do USA zaznaczono niezmiernie interesującym medalem. Medal nieznanego autora pokazywał oba statki na morzu widoczne od dziobu. Na stronie odwrotnej umieszczono znak armatora oraz wielce wymowny napis: „Cześć polskiej marynarce handlowej”.

Ostatnim z medali wybitych w 1937 r. poświęcony był portowi w Gdyni. Medal ten wybity jednostronnie miał napis: „Polski Fort Gdynia”. Graficznie przedstawiał dziób statku z orłem na pokładzie z wyobrażeniem portu w tle. Sam medal zawieszony był na przywieszce w formie złożonej wstęgi, na której umieszczono napis: „1922 XV 1937 Jubileusz”. Był to ostatni medal morski wybity w Polsce okresu międzywojennego.

**Krzysztof Filipow**

# POPULARYZACJA MARYNARKI WOJENNEJ w latach 1930—1939

Gdy w 1920 roku Polska objęła przyznany jej Traktatem Wersalskim skrawek wybrzeża bałtyckiego, stanęła w obliczu piętrzących się różnorodnych trudności związanych z jego zagospodarowaniem. Brak było własnego portu na miarę potrzeb młodego państwa. Także położenie geograficzne wąskiego pasa pomorskiego, z obu stron graniczącego z Niemcami, musiało budzić uzasadnione obawy.

Dla przyszłości Polski nad Bałtykiem szczególnie istotne było wykształcenie świadomości morskiej społeczeństwa. Trafnie ujął ten problem Zbigniew Machaliński: „O ile w innych dziedzinach życia państwowego II Rzeczypospolita miała przed sobą wzory i prawie bezpośrednie tradycje, o tyle w dziedzinie gospodarki morskiej, obronności wybrzeża i całokształtu spraw związanych z kulturą i wychowaniem morskim wzory te były bardzo odległe, a nić tradycji tak nikła, że praktycznie w świadomości szerokich rzesz społeczeństwa uległa zatarciu”.

Początki działalności popularyzacyjnej w dziedzinie morskiej sięgają lat 1918-1919. Już wtedy, na długo przed powrotem nad Bałtyk, w warunkach bardziej niż skromnych, rozpoczęto szeroką — na miarę ówczesnych możliwości — akcję propagowania zagadnień morskich, w tym spraw obronności morskiej. Trudne to zadanie wypełniała przede wszystkim Liga Morska; w latach 1919-1924 nosiła ona nazwę „Liga Żeglugi Polskiej”, w latach 1924-1930 — „Liga Morska i Rzeczna” (LMR). W 1930 roku, w związku z przyjęciem programu emigracyjno-kolonialnego, nazwa Ligi przyjęła brzmienie — „Liga Morska i Kolonialna” (LMK). Jednak to nie program kolonialny tkwił u podstaw ogromnych sukcesów organizacyjnych LMK w latach trzydziestych, w których ze stosunkowo nielicznej przeistoczyła się w potężną — milionową prawie organizację. Decydował inny program — program obrony polskiego stanu posiadania nad Bałtykiem przed zakusami zachodniego sąsiada.

W latach dwudziestych rozpoczęto budowę miasta i portu w Gdyni. Mała wioska rybacka w przeciągu kilkunastu lat przeobraziła się w nowoczesny port morski o największych przeładunkach na Bałtyku. W latach dwudziestych zrobiono również wiele w zakresie popularyzacji Marynarki Wojennej. Jednak dopiero na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych powstały formy instytucjonalne tej propagandy. Podstawowe przyczyny tkwiły w rozwoju sytuacji międzynarodowej, głównie we wzrastającym zagrożeniu ze strony Niemiec. W 1928 roku przybrało ono postać memoriału ministra Reichswchery Wilhelma Groenera, zaś

w 1930 roku antypolskich wystąpień ministra Rzeszy Gottfrieda Treviranusa.

Pierwszym krokiem na drodze podjęcia szerokiej akcji popularyzacji spraw wojennomorskich było powołanie 13 maja 1930 roku przy Wydziale Morskim ZG LMR w Warszawie — Sekcji Marynarki Wojennej. Jej przewodniczącym został znany publicysta morski inż. Julian Ginsbert (często również podpisujący swoje teksty pseudonimem Jim Poker) Funkcję zastępcy objął mgr Benedykt Krzywiec, autor wydanej w lipcu 1929 roku w Wilnie książki „Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej”. W pracach Sekcji uczestniczyli też: kmdr ppor. Rafał Czczot, red. Waclaw Gebethner, inż. Stefan de Holtorp, dr Stanisław Serwin i red. Henryk Tetzlaff. 30 września 1930 roku powołano do życia Oddział Propagandy Floty Wojennej (OPFW), wyodrębniony z Sekcji Marynarki Wojennej. Spośród oficerów i urzędników cywilnych Marynarki rekrutowali się w dużej części członkowie Oddziału. Prezesem był J. Ginsbert, I wiceprezesem i protektorem OPFW — kmdr dypl. Stefan Frankowski, II wiceprezesem — inż. S. Holtorp, skarbnikiem — kmdr ppor. R. Czczot, a sekretarzem Henryk Anderszewski.

Oprócz instytucji wyspecjalizowanych — takich jak Oddział Propagandy Floty Wojennej — popularyzację spraw Marynarki Wojennej prowadziły też we własnym zakresie terenowe ogniwa LMK oraz — na przykład Harcerstwo. Nie bez znaczenia było wytworzenie klimatu zainteresowania dla spraw Polskiej Marynarki Wojennej ze strony środowisk opiniotwórczych. Popularyzacja Marynarki, bez względu na to, kto ją prowadził, służyła podkreślaniu polskich praw do Pomorza a zarazem eksponowała zdolność Polski do obrony tych praw. W działalności tej wykorzystywano niemal wszystkie sposoby społecznego oddziaływania.

Dużą rolę informacyjną odegrały wydawnictwa książkowe i broszury, wydawne głównie przez LMK, a także prasa. Początki miesięcznika „Morze” — organu Ligi — sięgają 1924 roku. W okresie piętnastu lat, od 1924 do 1939 roku, pismo notowało olbrzymi wzrost nakładów — od 3 tysięcy do 250 tysięcy egzemplarzy. Dużo miejsca na łamach tego pisma zajmowały zagadnienia Marynarki Wojennej, na przykład w stałych działach: „Marynarka Wojenna”, czy też „Fundusz Obrony Morskiej”. Wzrost liczby członków LMK w latach 1932-1935 zmusił do wydawania nowego popularnego pisma morskiego, przeznaczonego głównie dla młodzieży. Zadania te spełniała „Polska na Morzu” — pismo, którego pierwszy numer ukazał się w 1934 roku. Osiągało ono olbrzymie nakłady — w 1939 roku 430 tys. egzemplarzy! Jednorazowy nakład wszystkich popularnych periodyków LMK w 1939 roku sięgał 700 tys. egzemplarzy! Tematy związane ze służbą Polskiej Marynarki Wojennej gościły też często, zwłaszcza po roku 1930, na łamach prasy codziennej. Sprzyjała temu LMK rozsyłając do redakcji swój biuletyn prasowy. Szeroką pomoc świadczyła też Marynarka Wojenna organizując na przykład kursy dla dizennikarzy, połączone z udziałem w ćwiczeniach Floty, jak też poprzez wysyłanie do redakcji materiałów informacyjnych.

Dużą rolę odegrało Polskie Radio, którego propagandowe oddziaływanie w dziedzinie morskiej zwiększyło się znacznie w latach 1934/37; nastąpiło wtedy bowiem obniżenie opłat radiowych, co wpłynęło na wzrost liczby odbiorników. Dużemu zwiększeniu uległ czas emisji programów morskich, zwłaszcza po otawrciu przez rozgłośnie Polskiego Radia w Toruniu podstudia w Gdyni. Najwięcej programów morskich

emitowano latem, głównie w czerwcu (w okresie „Święta Morza”). I tak, w dniu głównych obchodów „Święta Morza” transmitowano przebieg uroczystości, w tym gdyńską defiladę Floty. Ciekawą formę stanowiły audycje przenoszące na falach eteru odgłosy fal morskich i pracy portu w Gdyni.

Dużą siłą oddziaływania na społeczeństwo reprezentował film i to zarówno fabularny, jak i dokumentalny. Wśród polskich filmów fabularnych tematykę wojennomorską reprezentowały dwa obrazy: ekraniizacja „Wiatru od Morza” Stefana Żeromskiego (r. 1930) oraz „Rapsodia Bałtyku” (r. 1935), w reżyserii Leonarda Buczkowskiego, z Mieczysławem Cybulskim, Marią Bogdą, Baśką Orwid, Jerzym Marrem i Adamem Brodziszem w rolach głównych. Akcja „Rapsodii Bałtyku” rozgrywa się w środowisku oficerów Marynarki Wojennej. Zdjęcia morskie kręcono z pokładu reprezentacyjnego okrętu Floty — kontrtorpedowca (niszczyciela) „Wicher”. Dużą rolę odegrali piloci z Morskiego Dywizjonu Lotniczego z Pucka, dzięki którym stworzono efektowne sekwencje lotnicze. Film został bardzo pozytywnie przyjęty przez widownię, spragnioną zawsze tematów wojennomorskich. W dziedzinie filmu dokumen-



nego wymienić można filmy zrealizowane dla potrzeb Oddziału Propagandy Floty Wojennej przez Juliana Ginsberta, np. „Łódź podwodna „Żbik”, „Dywizjon kontrtorpedowców”, czy „Promocja na Bałtyku”. Operatorem wszystkich tych filmów był Jan Skarbak-Malczewski. Należy też zaznaczyć, że sekwencje wojennomorskie zawierało też wiele wyświetlanych w Polsce filmów fabularnych i dokumentalnych produkcji zagranicznej, np. filmy „Zwycięstwo” i „Dzisiaj żyjemy”.

W literaturze pięknej dwudziestolecia, prezentującej problematykę wojennomorską, najbardziej charakterystyczny nurt stanowią powieści

i opowiadania przedstawiające udział floty polskiej w wyobrażanej przyszłej wojnie, w obronie polskich praw do Pomorza. W większości utworów przeciwnik jest anonimowy. Wyraźnie określony jest w powieści Juliana Ginsberta pt. „Panna Wodna” z 1932 roku, gdzie mówi się wyraźnie o konflikcie polsko-niemieckim! Tytułowy polski okręt, awizo „Panna Wodna” działa przeciwko siłom niemieckim z bazy w sojuszniczej Francji. Fikcyjna wojna kończy się sukcesem dla ORP „Panna Wodna” — plonem trzech zatopionych okrętów wroga (w tym krążownika „Koeln”), a dla Polski — unią z Litwą i wzmacniającym ten związek podziałem Prus Wschodnich między oba kraje (sic!).

Zadna chyba formą popularyzacji Polskiej Marynarki Wojennej nie oddawała tak silnie woli obrony polskiego stanu posiadania nad Bałtykiem — jak pieśń morska. Potężny ładunek determinacji bije zwłaszcza z takich utworów, jak „Morze, nasze morze”, czy „Hymn do Bałtyku”. „Nie oddamy cię Bałtyku — zmienisz pierwiej ty się w krew” — powtarzano chóralnie podczas gdyńskich obchodów „Święta Morza” — „Hymn do Bałtyku”. W prowadzonej pod koniec lat trzydziestych akcji zbiorkowej na budowę ścigaczy wykorzystano piosenkę jako formę pobudzenia społecznej ofiarności:

*„Dziś jest FOM, zbiorowy wspólny czyn!  
Budujemy flotę, flotę w słońcu złotym!  
To nasz morski hymn, nasz morski hymn!”*

Z innych środków popularyzacji Marynarki Wojennej wymienić trzeba różne ulotne druki propagandowe, umieszczanie haseł propagandowych na biletach tramwajowych i opakowaniach monopolu tytoniowego, stemple pocztowe o treści wojennomorskiej, organizowanie wycieczek morskich i na Pomorze, patronaty społeczeństwa nad okrętami (np. Okręg Wołyński LMK sprawował patronat nad okrętem podwodnym „Ryś”). Na cele obrony morskiej gromadzono środki z aukcji dzieł sztuki i z występów artystów sceny (duże zasługi na tym polu położyli Jan Kiepusza i Marta Eggerth). To tylko nieliczne przykłady.

Wymienione powyżej formy popularyzacji Marynarki Wojennej podporządkowane były w latach 1932-1939 przede wszystkim dwóm wielkim akcjom propagandowym. Były to: „Święto Morza” i zbiórka społeczna na Fundusz Obrony Morskiej (FOM).

Decyzję o zorganizowaniu pierwszych obchodów „Święta Morza” podjęto na jednym z posiedzeń Zarządu Oddziału LMK w Gdyni na wiosnę 1932 roku. Po raz pierwszy Święto obchodzono w Gdyni w końcu lipca tego roku. Liga uczyniła wszystko, by obchody wypadły jak najokazalej. Dzięki pomocy LMK mogło w nich uczestniczyć około 100 tysięcy osób z głębi kraju. Wymowy symbolu nabierało smakowanie wody morskiej i napełnianie nią butelek, by tym, co pozostali w domu przekazać nieco radości spotkania z morzem. Od roku 1933 „Święto Morza” nabrało charakteru ogólnopolskiego, a w jego obchodach uczestniczyły odtąd miliony osób. Zdecydowanie najsilniej oddziaływały na uczestników „Święta Morza” obchody w Gdyni, połączone z prezentacją dokonań w dziedzinie gospodarki morskiej i będące jednocześnie pokazem siły Polskiej Marynarki Wojennej. Podczas uroczystości gdyńskich w 1932 roku społeczeństwo miało możliwość obserwować niemal wszystkie okręty wojenne Floty, zakotwiczone w gali banderowej niedaleko od brzegu. Przed rozpoczęciem „Święta Morza” w 1933 roku szef KMW podjął decyzję o wprowadzeniu nowych, dotychczas nie stosowanych pokazów polskiej siły na morzu (inspiracja wyszła prawdo-

podobnie z Dowództwa Floty). Kierownictwa Marynarki Wojennej wyraziło zgodę na pokaz zanurzenia w basenie portowym okrętu podwodnego, zdecydowało, że „kontrtorpedowce przed zajęciem wyznaczonego im miejsca postoju na czas uroczystości, przejdą wzdłuż wybrzeża gdyńskiego w ten sposób, by publiczność mogła je widzieć w ruchu” Ponadto Dowództwo Floty miało zapewnić publiczności zwiedzanie obu kontrtorpedowców — OORP „Wicher” i „Burza”, udział w pokazie opuszczenia nurka, jak i możliwość obejrzenia wodnoplątowca MDLot., „o ile będzie w tym celu do dyspozycji”. Zwyczaj udostępniania okrętów publiczności przetrwał do samej wojny. Tak wspominał „Święto Morza” 1939 roku kmdr por. Włodzimierz Kodrębski, ówczesny dowódca kontrtorpedowca ORP „Błyskawica”: „Tego dnia mieliśmy na okręcie około 3 tysiące zwiedzających. Załoga podzielona na zmiany dawała z siebie wszystko, by zwiedzającym rodakom wszystko jak najlepiej pokazać i wytłumaczyć”. Wielkie zainteresowanie społeczne towarzyszyło defiladzie okrętów wojennych, gdy te, idąc w szyku torowym, przepływały przez kanał portowy między łamaczami fal i basenami. „Tłumy obległy molo i nabrzeża — pisał w 1936 roku sprawozdawca miesięcznika „Morze” — a przed ich oczami (...) przesuwały się jednostki naszej siły zbrojnej na morzu. Szły więc zrazu wyniosłe kontrtorpedowce „Wicher” i „Burza”, po czym wąskie, wynurzone z fal łodzie podwodne: „Wilk”, „Żbik” i „Ryś”, cztery nowe traulery (tj. trawłowce): „Mewa”, „Czajka”, „Jaskółka” i „Rybitwa” oraz torpedowce: „Mazur”, „Kujawiak”, „Krakowiak” i „Podhalanin”, potem zaś transportowiec „Wilia”, a w końcu przysadzisty holownik. Na pokładach wzdłuż burt wyciągnięte szeregi marynarzy salutowały Dowódcę Floty i tłum witający ich oklaskami i okrzykami”. Wykorzystywano też inne, ciekawe formy prezentowania społeczeństwu okrętów, często w sytuacjach imitujących warunki bojowe. W 1936 roku okręt podwodny „Żbik” wykonał w odległości 300 metrów od brzegu manewr zanurzenia i wynurzenia, po czym torpedowce demontowały odpieranie ataku lotniczego ogniem artylerii i przy użyciu zasłony dymnej. Wielką atrakcją były wieczorne pokazy działania reflektorów przeciwlotniczych. Na cały czas uroczystości na okrętach podnoszono wielką gałę banderową; ponadto w nocy jednostki były bogato iluminowane. Bardzo trafnie efekt propagandowy „Święta Morza” w Gdyni scharakteryzował ówczesny redaktor miesięcznika „Morze” Henryk Tetzlaff, pisząc w 1932 roku, na marginesie zakończonych właśnie pierwszych jego obchodów: „Razem (...) w uroczystościach wzięło udział 140-150 tys. ludzi. Z tego 100 tys. rozjechało się do domów, przeżywszy niezapomniane chwile. Morze zdobyło sobie 100 tysięcy gorliwych propagatorów, którzy poszli do najbardziej nawet zapadłych wsi i miasteczek, by głosić wszędzie chwałę i piękno Gdyni oraz prawdę o morzu. A co raz naród żarliwie i gorąco ukocha, to tylko z życiem wydrzeć mu można. W tym leży najbardziej istotny sens „Święta Morza”.

Od 1934 roku obchody „Święta” a później „Dni Morza” spłotyły się nierozzerwalnie z realizacją wielkiej akcji zbiórek na Fundusz Obrony Morskiej.

Jeszcze 20 stycznia 1933 roku uchwała Rady Ministrów wyznaczyła Lidze Morskiej i Kolonialnej zadanie gromadzenia środków społecznych na budowę okrętów dla Polskiej Marynarki Wojennej. W ten sposób Liga połączyła szereg mniejszych przedsięwzięć zbiórkowych, będących odpowiedzią społeczeństwa na nastąpiłe — wspomniane już — wypowiedzi ministra Rzeszy Treviranusa. Powsechną, masową akcją składek rozpoczęto z dniem 1 lutego 1934 roku. Łącznie, do 1 września 1939

roku na koncie FOM-u zgromadzono prawie 6 mln. złotych. Prowadzona równolegle w wojsku zbiórka na Fundusz Łodzi Podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego przyniosła 2700 tys. złotych. Z tych połączonych środków zbudowano w Holandii okręt podwodny „Orzeł”, którego bojowe wyczyny na trwałe wpisały się do historii działań naszej floty podczas II wojny światowej. Następnym celem akcji składkowej FOM-u była rozpoczęta w 1937 roku zbiórka na budowę ścigaczy. Fundusz Obrony Morskiej stał się, obok „Święta Morza”, czynnikiem umożliwiającym LMK rozwinięcie się w milionową prawie organizację, drugą pod względem liczebności po Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP).

Przechodząc do oceny skuteczności omówionych działań popularyzacyjnych trzeba mieć na uwadze uwarunkowania, które sprawiły, iż rezultaty nie wszędzie były jednakowo duże. Wynikało to m.in. z nierównomiernego rozmieszczenia środków społecznego oddziaływania, takich jak radio i prasa (wschód i zachód Polski; wieś — miasto), z podziału narodowościowego (mniejszości narodowe w dużej części obojętnie traktowały np. zbiórki na FOM), wreszcie z — będącego funkcją, czynników poprzednich — rozwoju liczebnego LMK, co jest o tyle istotne że oprócz działalności popularyzatorskiej Liga wniosła do przedsięwzięcia zbiórkowego ponad połowę (ok. 60 procent) środków finansowych, m.in. ze składek członków.

Generalna ocena skuteczności popularyzacji Marynarki Wojennej jest mimo wszystkich ograniczeń, zdecydowanie pozytywna. Liga Morska i Kolonialna, przy poparciu i pomocy władz Marynarki, zdołała zaszczerpić ogółowi społeczeństwa przekonanie o znaczeniu, jakie dla państwa posiada małe, lecz jakościowo bardzo ważne dla rozwoju kraju, wybrzeże morskie oraz stojąca na jego straży Polska Marynarka Wojenna. Zaowocowało to w 1939 roku masowymi zgłoszeniami podczas rekrutacji ochotników do rzekomo organizowanego przez Marynarkę oddziału tzw. „żywych torped”, w zbiórkach funduszy na flotę (na FOM zebrano łącznie około 10 mln złotych).

Pozostaje argument dla oceny skuteczności pracy popularyzacyjnej w dziedzinie obronności morskiej szczególnie istotny. Gdy we wrześniu 1939 roku wojska niemieckie uderzyły na Polskę, szczególnie silny opór napotkały właśnie nad Bałtykiem. Symbolami najwyższego męstwa i poświęcenia w obronie Ojczyzny stały się nazwy: Westerplatte, Kępa Oksywska i Hel.

**Tadeusz Kondracki**



# POLSKI NISZCZYCIEL „PIORUN”

w walce z „Bismarckiem” oczami Polaków

W maju 1941 roku, pięćdziesiąt lat temu, niemiecki pancernik „Bismarck” w towarzystwie ciężkiego krążownika „Prinz Eugen”, w krótkiej bitwie z brytyjską flotą zatopił dumę brytyjskiego Imperium — krążownik liniowy HMS<sup>1</sup> „Hood” i ciężko uszkodził najnowszy pancernik HMS „Prince of Wales”. Zainicjowana natychmiast akcja pogoni za niemiecką eskadrą stała się jedną z najciekawszych i fascynujących akcji morskich II Wojny Światowej. W akcji tej brali udział Polacy. Na okrętach brytyjskich zaokrętowani byli podchorążowie polskiej Mar. Woj., a w końcowej fazie pogoni, polski niszczyciel ORP<sup>2</sup> „Piorun” wstąpił się odnalezieniem wymykającego się wroga i przeszło jednogodzinnym pojedynkiem z najpotężniejszym pancernikiem świata.

Autor, Jerzy Tumaniszewski, kmdr ppor. w stanie spoczynku, przedstawia poniżej historię bitwy i pogoni widzianą oczami Polaków. J. Tumaniszewski zamieszkuje w USA, w stanie Oregon. Jest on absolwentem podchorążówki Mar. Woj. promocji 1938 roku. Służył w czasie II Wojny Światowej na polskich niszczycielach: „Burza”, „Ouragan”, „Krakowiak” i „Piorun”. Odznaczony krzyżami: *Virtuti Militari* V klasy, *Polonia Restituta* V klasy, *Krzyżem Walecznych* z dwoma okuciami, *Medalem Morskim* z trzema i medalami zagranicznymi. Zakończył wojnę w stopniu kapitana mar. woj.

\*

\*

\*

„Bismarck” — jeden z najpotężniejszych okrętów wojennych — ukończył swe ośmiomiesięczne przeszkolenie morsko-bojowe na Bałtyku w końcu kwietnia 1941 roku. Ogromny ten pancernik, bazowany w Gdyni, miał wyporność ponad 50 tys. ton. Posiadał uzbrojenie 8 dział 381 mm; dwunastu — 152 mm; i kilkadziesiąt armatek artylerii przeciwlotniczej. Jego pancierz stalowy 360 mm chronił burty, wieże głównej artylerii i pokład. Niemieccy konstruktorzy zastosowali najnowszą technikę budowy komór wodoszczelnych zapewniając „niezatapialność” tego okrętu. Potężne turbiny zapewniały szybkość 31 węzłów (57,4 km/godz.), jak również skuteczny pościg za najszybszymi statkami pasażerskimi jak „Queen Mary” i „Queen Elizabeth” przeznaczonymi do

<sup>1</sup> HMS — His Majesty Ship (Okręt Jego Królewskiej Mości).

<sup>2</sup> ORP — Okręt Rzeczypospolitej Polski.



transportu wojska. „Bismarck” z eskortującym ciężkim krążownikiem „Prinz Eugen” przeznaczony został do akcji korsarskiej na przestrzennych wodach Atlantyku. Głównym zadaniem miało być niszczenie i topienie statków żeglugi alianckiej.



*Kpt. mar. Jerzy Tumaniszwili  
(zdjęcie z 1945 r.)*

kolicę wyspy Faroë dla strzeżenia przejścia południowego, a krążownik liniowy HMS „Hodg” i pancernik HMS „Prince of Wales” poszły na przewidywane miejsce spotkania z nieprzyjacielem na zachód od Islandii. Już następnego dnia 22 maja HMS „Suffolk” i HMS „Norfolk” w zapadającym zmroku i ograniczonej śnieżycą widoczności wykryły obecność wrogiej floty. HMS „Suffolk”, posiadający ulepszony radar przenikający złą widoczność i zapadające ciemności nocy, wziął na siebie zadanie

W nocy z 18 na 19 maja 1941 r. eskadra niemiecka opuściła Gdynię kierując się na Morze Północne. O ruchach wrogiego zespołu Admiralicja w Londynie otrzymała wiadomość 20 maja. Już w następnym dniu rekonesans powietrzny potwierdził obecność „Bismarcka” i jego eskorty w fiordzie Grimstad niedaleko portu norweskiego Bergen. Wiadomość ta zaalarmowała Londyn, gdzie zdawano sobie sprawę z groźby przedarcia się na otwarty ocean i z prawdopodobnych strat na skutek nieprzyjacielskiej akcji. Straty takie, dodane do tych już katastrofalnych zadawanych przez wrogie okręty podwodne, mogłyby poważnie zaważyć na losach całej wojny. Dlatego też Admiralicja postawiła okręty „Home Fleet” (Flota domowego zasięgu) bazujące w Scapa Flow w stan ostrego pogotowia. Kiedy 22 maja rekonesans lotniczy powrócił z wiadomością o nieobecności niemieckich okrętów w pobliżu Bergen, skierowano niezwłocznie dwa krążowniki („Suffolk” i „Norfolk”) pod Grenlandię do patrolowania w Cieśninie Duńskiej. Trzy inne okręty wysłano w o-

utrzymania kontaktu i tropienie nieprzyjaciela. Oba okręty od czasu do czasu były ostrzeliwane podchodząc za blisko do szybko umykającego pancernika. Jeden z polskich podchorążych zaokrętowanych na „Suffolku”, Adam Pilarz tak tę akcję opisał (Jerzy Pertek — „Pod Obcymi Banderami”):

*Byłem podch. wachtowym (...) W tym samym czasie zabrzmiał w głośnikach gwizdek bosmański: Nieprzyjaciel w polu widzenia, wszyscy na stanowiska bojowe. Spojrzałem w kierunku podanym przez obserwatora i poprzez deszcz i śnieg mogłem dojrzeć dwie sylwetki płynące tym samym kursem co my”.*

W śnieżycy i ciemnościach nocy kontakt został stracony, ale już raniem następnego dnia o 2.47 ponownie nawiązany. W międzyczasie eskadra pancerników brytyjskich skierowała się na spotkanie. O 5.35 (rankiem zauważono „Bismarcka” w odległości 17 mil (31, 5 km), w 15 minut później otworzono ogień. Zanim przejdę do relacji tej fazy bitwy, kilka słów na temat brytyjskich okrętów. HMS „Hood” zbudowany w 1920 roku był w tym czasie największym okrętem świata. Uzbrojony w osiem dział 381 mm o wyporności 46 tys. ton szczycił się szybkością ponad 30 węzłów, co w tych czasach było prawdziwą rewelacją, ale aby osiągnąć taką szybkość konstruktorzy zmniejszyli pancierz na burtach do 300 mm, a na pokładzie do 100 mm. HMS „Prince of Wales” zbudowany i wykończony tuż przed wybuchem II wojny światowej miał uzbrojenie 10 dział 356 mm i potężne opancerzenie na burtach — 406 mm. Rozwijał szybkość 28 węzłów. Niestety został dosłownie wypchnięty do akcji ze stoczni, w której przechodził poważny remont. Wyszedł na morze dołączając do HMS „Hood” mając na pokładzie cywilnych techników i robotników. Załoga nie miała dostatecznego przeszkolenia bojowego.

W pierwszej wymianie salw obie strony zanotowały obramowania. W trzeciej salwie „Bismarck” zauważył trafienia (wg niemieckich źródeł), a w piątej pociski pancerne trafiły w śródkręcie HMS „Hooda” i przebijając słaby pancierz pokładowy wybuchy w komorach amunicyjnych, wzniesając eksplozję takich wymiarów, że olbrzymi krążownik brytyjski wylęciał w powietrze i w krótkim czasie zatonął, a wraz z nim 95 oficerów, 1320 podoficerów i marynarzy i 4 polskich podchorążych. Tylko trzech rozbitków uratowało się. Nazwiska polskich podchorążych: Stanisław Czerny, Kazimierz Szymański, Leon Żmuda-Trzebiatowski i Kazimierz Żurek. Naoczny świadek podch. Adam Pilarz z HMS „Suffolk” tak opisuje tę tragedię:

*Nagle zobaczyliśmy błysk wybuchającego pocisku, który uderzył w ciemną sylwetkę „Hooda” i w następnej chwili ogromny słup płomieni wystrzelił w niebo. Czarna chmura dymu okryła część horyzontu niczym koldra. Mogliśmy tylko wyczuwać, że stało się coś strasznego. Działa „Hooda” milczały, a ogień obu niemieckich okrętów skoncentrował się na najnowszym pancerniku brytyjskim HMS „Prince of Wales”, który odpowiedział silnie i dokładnie. Widziałem pociski trafiające w „Bismarcka”. Biała chmura dymu zaczęła wyrastać wokół „Bismarcka”. Ale to nie przynosiło nam pociechy, gdyż „Hood” został zatopiony”.*

Teraz artyleria „Bismarcka” przeniosła ogień na HMS „Prince of Wales”, który kilkakrotnie trafiony zdecydował się wycofać z bitwy stawiając zasłonę dymną. Tak się zakończyła pierwsza faza epopei „Bismarcka” — pełnym zwycięstwem Niemców i całkowitą klęską Królewskiej Mar. Wojennej.

Jednakże „Bismarck” też był kilkakrotnie trafiony, ale potężny pancierz ochronił go od większych szkód, z wyjątkiem jednej; w dziobowej

części ponad linią wodną pocisk przebił burtę wpadając do zbiornika z paliwem. Przez tę dziurę zaczęła się sączyć ropa, pozostawiając na wodzie wyraźny ślad. Uszkodzenie to zmniejszyło również szybkość pancernika i uszczupliło krytyczny stan paliwa. Po dokładnym stwierdzeniu uszkodzeń, głównodowodzący, admirał Lutjens, powziął decyzję zaniechania akcji korsarskiej i powrotu do najbliższego portu. „Prinz Eugen” miał nadal kontynuować w pojedynkę zadanie rajderskie, odłączając się w odpowiednim czasie. W nocy 24 maja udało się „Bismarckowi” zmylić czujność brytyjskich krążowników i zniknąć z zasięgu ich radarów.

Kłęska floty Królewskiej Marynarki pogrążyła Wielką Brytanię w żałobie i narodowym upokorzeniu. Premier brytyjski Winston Churchill w książce swej pt. „The Grand Alliance” opisuje te zdarzenia w tych słowach:

*Około godziny 07,00 obudzono mnie z tą straszną nowiną. „Hood”, nasz największy i najszybszy okręt liniowy wyleciał w powietrze (...). Ta strata była gorzkim niepowodzeniem (...).*

Ale po początkowym wstrząsie Admiralicja skupiła się na mobilizowaniu sił, które mogłyby powstrzymać korsarskie zamiary nieprzyjaciela. Działania zaczepne pozostawiono pod rozkazami admirała J. Toveya, który jako dowódca „Home Fleet” już nocą 23 maja wyruszył ze Scapa Flow na pancerniku HMS „King George V” w towarzystwie starego pancernika HMS „Repulse” i lotniskowca HMS „Victorious”, którego podobnie do HMS „Prince of Wales” wysłano do akcji z niewyszkoloną załogą. Admirał Jack Tovey, wielki przyjaciel Polaków w/g słów Kostka Okołów-Zubkowskiego, jednego z podchorążych odbywających staż na tym pancerniku, przyjął sygnał o zatopieniu HMS „Hood” z „niedowiarą”. Jednak z pełną determinacją zaczął planować poszukiwanie i zniszczenie wrogiej eskadry. Według jego przypuszczeń nieprzyjaciel był w zasięgu samolotów HMS „Victorious” i chociaż zdawał sobie sprawę z ogromnego ryzyka takiego przedsięwzięcia (większość pilotów nigdy z lotniskowca nie startowała), rozkazał wieczorny rekonesans, a po znalezieniu wroga — atak! O 10.00 wieczorem dziewięć przestarzałych dwupłatowców „Swordfish” o szybkości nie przekraczającej 170 km/godz., z trzyosobową załogą i torpedą przyczepioną do podwozia, ruszyły w kierunku „Bismarcka”.

W godzinę i 15 minut później spotykając huraganowy ogień artylerii przeciwlotniczej pancernika, dzielni brytyjczycy wykonali atak torpedowy. Tylko jedna torpeda trafiła do celu, ale nie spowodowała większego uszkodzenia.

Jednocześnie z wydaniem zarządzeń pościgu pod dowództwem admirała Toveya, Admiralicja powiadomiła admirała Somerville’a dowodzącego Grupą „H”, bazującą w Gibraltarze, o natychmiastowym wyjściu w morze w kierunku na Północ, w celu ewentualnego odciążenia kursu ucieczki. Grupa „H” składała się ze starego pancernika HMS „Renown”, lotniskowca HMS „Ark Royal”, krążownika HMS „Sheffield” i flotylli niszczycieli. Jednocześnie z tymi zarządzeniami powiadomiono pancernik HMS „Rodney”, który niedaleko południowych wybrzeży Irlandii był w drodze do Bostonu, gdzie miał być remontowany. Jego nadszarpane wiekiem turbiny wymagały poważnych napraw.

W tym samym czasie bardzo ważny i cenny konwój z transportowcami załadowanymi wojskiem i sprzętem przeznaczonym do wojny na Morzu Śródziemnym posuwał się w kierunku południowo-zachodnim, jakby na spotkanie z niemieckimi korsarzami. W silnej eskorcie tego konwoju znajdował się polski niszczyciel ORP „Piorun”.

Kiedy w nocy z 24 na 25 maja stracono z „Bismarckiem” kontakt, cały dzień 25 maja przeszedł pod znakiem pytań: co się stało z eskadrą niemiecką? Gdzie jest ich pozycja? Dokąd się kierują? Czyżby udało się wrócić do Rzeszy w glorii zwycięstwa? Ale dziwne są drogi przeznaczenia. Rankiem dnia 26 maja o godz. 10.30 wodnopłatowiec „Catalina” odnajduje niemiecki pancernik meldując pozycję, kurs i szybkość. „Bismarck” szedł prosto na Zatokę Biskajską, do najbliższego portu wojennego okupowanej Francji. Wiadomość ta była gorzkim rozczarowaniem dla admirała Toveya, który opierając się na błędnym założeniu, przez cały dzień podążał ze swoją eskadrą oddalając się od nieprzyjaciela. Mowy nie było o dopędzeniu wroga. Dla Admiralicji w Londynie, wahającej się w powzięciu decyzji, pomimo zapewnień Sztabu Głównego o zamiarze „Bismarcka” szukania schronienia pod parasolem własnego lotnictwa (od którego „Bismarck” był oddalony o niecały dzień drogi), wiadomość ta była przerażająca w obliczu politycznej konsekwencji nieudanego pościgu. Winston Churchill nieustannie interweniował domagając się zatopienia pancernika. Trzeba było więc za wszelką cenę uszkodzić wymykającego się z zastawionej sieci wroga. Ale niestety jedyną konkretną możliwością był atak torpedowy samolotów lotniskowca HMS „Ark Royal”, lub też „samobójczy” atak torpedowy niszczycieli flotylli eskortującej konwój WS 8B, które opuściły już ten konwój i pełną szybkością podążały na rendez-vous z pancernikami Toveya. Była to 4-ta flotylla składająca się z niszczycieli „Tribble Class”: HMS „Cossack”. HMS „Maori”, HMS „Sikh” i HMS „Zulu” wraz z polskim ORP „Piorun” Zespół ten był dowodzony przez captaina (odpowiednik komandora) Philipa Viana, który przed rokiem wślawił się brawurową akcją na „Altmarku”. W tym miejscu oddaję głos dowódcy ORP „Piorun”, kmrdr por. E. Pławskiemu „Nasze Sygnały” Nr 127 — Londyn):

*Z depesz nadesłanych przez admiralicję wiedziano już o pojawieniu się w Cieśninie Duńskiej niemieckiego pancernika „Bismarck”. Następnie przyszła wiadomość o tragicznym losie HMS „Hooda” (...) Według naszych obliczeń „Bismarck” kierował się środkiem Atlantyku na południe (...). Z ostatnich telegramów (25 maja) widzieliśmy, że wszelki kontakt z „Bismarckiem” został stracony”.*

Raport wodnopłatowca „Cataliny” wskazywał na to, że nieprzyjaciel znalazł się w zasięgu samolotów lotniskowca HMS „Ark Royal”. Pomimo sztormowej pogody i przechyłów lotniskowca dochodzących do 30 stopni, powzięto decyzję wysłania rankiem 26 maja eskadry samolotów wywiadowczych. Pierwszy z nich startował o 09.00. W dwadzieścia minut później meldowano kontakt z niemieckim okrętem. Natychmiast odwołano pozostałe samoloty w celu uzbrojenia je w torpedy i przygotowywaniu do ataku. O 14.40 eskadra ruszyła na nieprzyjaciela. W przekonaniu, że na kursie nie ma własnych jednostek samoloty zaatakowały (na szczęście nieskutecznie) krążownik HMS „Sheffield”. Po tej niefortunnej pomyłce Brytyjczycy obawiali się, że „Bismarck” ucieknie, bo już o świcie znajdzie się pod „parasolem” własnego lotnictwa. Niszczyciele Viana stały się teraz nadzieją powstrzymania wroga. Vian na własną odpowiedzialność zmienił kurs, kierując się prosto na niemiecki pancernik. W/g dowódcy „Pioruna”:

*Zaczęły napływać raporty z samolotów HMS „Ark Royal” oraz innych źródeł (...) Napływające raporty były dość chaotyczne (...) Dywizjon szedł kursem SE (południowo wschodnim). Za nami szła wysoka fala. Gdzieś po południu wysokość, długość i szybkość posuwania się fali przybrały krytyczne wartości w stosunku do możliwości kontrtorpedowców. Przeżyliśmy w tym dniu prawdziwe piekło, okresy czasu w*

których żywiol odbiera! mi prawa dowodzenia okrętem, a załodze spełnienia swoich obowiązków.

Podaję poniżej, bez korekty i komentarzy, urywki z nieopublikowanego dziennika podch. Lecha Kwapiszewskiego, który odbywał staż na „Piorunie”.

26 maj. Idziemy na „Bismarcka”. Konwój zostawiliśmy dziś w nocy (...) Idziemy szykiem czołowym (...) Jest godzina 11.30 Mamy być od niego około 70 mil. Jeszcze tylko kilka godzin a wypadki potoczą s.ę (...) W dzień nie będziemy go chyba atakować, gdyż zasięg jego dział jest dwa razy większy niż nasz. Chyba w nocy wykonamy atak torpedowy.

14.45. Idziemy nadal szybkością 27 węzłów. Skończyłem niedawno wachtę w R.D.F. (Radar). Czuje się zupełnie spokojny. Ciekawe jak to się wszystko skończy. „Bismarck” jest coraz bliżej. Dostajemy stale sygnały o nieprzyjacielu, o jego przybliżonej pozycji, kursie i ruchach (...) Znalazłem się znów na pomoście, gdyż sygnaliści zameldowali zbliżające się samoloty. Widziałem je już gołym okiem. Leciały w dwóch kluczach — 8 w jednym i 7 w drugim. Były to zapowiadane samoloty z „Ark Royal” (...) Minęła godzina a samoloty z „Ark Royal” jeszcze nie wracały. Żadnych wiadomości o skutkach ataku nie mamy (...)

15.33 — Raport samolotu „Ark Royal” — straciłem kontakt z „Bismarckiem” (...)

Mamy jeszcze tylko 35% ropy. Zużywa się ona szybko z powodu naszej dużej szybkości. Stale przechyły do 40°. Jest burzliwie i bardzo chmurno. Kontakt będziemy mieli za kilka godzin.

Zawiedzeni i zawstydzeni swoją niefortunną pomyłką, lotnicy „Ark Royal” wyruszyli do ponownego ataku wieczorem tego samego dnia. Tym razem zainstalowano w torperach detonatory kontaktowe, które wybuchały trafiając w cel. O 19.40 w czasie pierwszego lotu „Bismarck” był odległy o niecałe 40 mil. Eskadra 15 dwupłatowców naprowadzona przez HMS „Sheffield” atakowała pojedynczo ze wszystkich stron. Jeden za drugim nurkowali z niskich chmur wyrównując lot na wysokościach kilkudziesięciu metrów nad powierzchnią wzburzonego oceanu i pod huraganowym ogniem artylerii pancernika lecieli na niego zrzucając torpedy z odległości poniżej 1000 metrów. Niestety w pierwszej fazie ataku nie zanotowano trafień. Dopiero w ostatniej fazie, ostatni z trzech samolotów, nadlatujący z rufy, zrzucił torpedę i trafił w stery, zadając fatalny cios. W rezultacie pancernik miał uszkodzony ster i to bez możliwości naprawy. „Bismarck” nie reagował na żadne manewry potężnych turbin i bezustannie obracał się dziobem pod wiatr w kierunku nadchodzącej eskadry admirała Toveya. Komandor Pławski kontynuuje:

O godz. 19.05 nawiązaliśmy wzrokowy kontakt z HMS „Ark Royal” i HMS „Renown” (...) o godz. 21.52 przy widzialności około 6 mil, jakby we mgle ukazuje się sylwetka dużego okrętu. Z ostatnio otrzymanych wiadomości „Bismarck” szedł kursem 330, czyli na nasze spotkanie. „Piorun” włączył bojowe światła rozpoznawcze, a głośnik i buczi obwieściły alarm bojowy (...) Na szczęście bardzo szybko rozpoznaliśmy HMS „Sheffield” (...) Krótco po dopędzeniu dywizjonu odebraliśmy sygnał nakazujący jednoczesny zwrot w lewo o 30°. Przez ten manewr „Piorun” okazał się do pewnego stopnia na czele zespołu. Na nowym kursie znacznie polepszyły się warunki morskie i nawigacyjne. Dały one możliwość załodze odsapnąć i napić się gorącej herbaty. O godz. 22.37 mat Edward Dolecki, szef wachty sygnałowej głośno melduje: „Okręt w prawo 20

stopni” — a po chwili dodaje: „Ależ to stodoła”. — Logicznie biorąc musiał to być „Bismarck”, ale wskutek precedensu z „Sheffieldem”, który jak zjawia wyłonił się z mgły, kazałem na wszelki wypadek nadać sygnał rozpoznawczy. Jednocześnie poszedł sygnał na HMS „Cosack” o zamiarze i odległości do „Bismarcka”. Sygnalista nie zakończył nadawania sygnału, gdy pierwsza salwa wyprysła z luf pancernika, a kilkadziesiąt sekund później wywodowała po lewej burcie „Pioruna”. Teraz już nie było wątpliwości z kim mamy do czynienia. Od czasów młodości, a raczej z lat pierwszej wojny światowej nauczyłem się wierzyć, że pierwsza salwa nie trafia, druga — może, a trzecia powinna siedzieć w celu (...) Odległość do „Bismarcka” wynosiła ponad 16 tys. m. Oficer artylerii kpt. mar. K. Hess, oraz inni oficerowie na pomoście naglili mnie do otwarcia ognia. Przemęczoną sztormem i całodziennym wyczekiwaniem w alarmie bojowym załogę ogarnęło podniecenie. Przez rurę głosową słyszałem okrzyki i dowcipy wypowiedane w kabinie nawigacyjnej w rodzaju: „Na „Pioruna” pierunie musiałeś się wpier... poczekaj draniu dostaniesz za Polskę... Inny głos ubolewał, że „Piorun” nie jest uzbrojony w 15-sto calówki, trzeci niepokoił się gdzie są brytyjskie pancerniki i.t.d. Wszyscy jednak byli przekonani, że nadchodzi ostatnia chwila dla „Bismarcka” (...) Natychmiast po błyskach drugiej salwy dałem komendę zwrotu w lewo, oraz poleciłem kpt. Hessowi wystrzelić do „Bismarcka” trzy salwy „na chwałę Polski”.

Przez przeszło godzinę czasu, robiąc raptowne zwroty, zwiększając lub zmniejszając szybkość i używając zasłony dymną, „Piorun” uprawiał harce pod deszczem pocisków „Bismarcka”. Odległości dzielące obydwie okręty malowały chwilami do 8000 jardów. Trudno mi coś powiedzieć o stopniu wyszkolenia artylerii na „Bismarcku”. Nie trafili nas ani razu, aczkolwiek od czasu do czasu salwy jego eksplodowały nieprzyjemnie blisko burty.

Oddaję teraz głos podch. Lechowi Kwapiszewskiemu, który z minuty na minutę, z godziny na godzinę opisywał odręcznie wydarzenia tej właśnie nocy:

21.45 — Raport z HMS „Sheffield” — Straciłem kontakt z npl. My tymczasem zawracamy i znowu idziemy na zbliżenie. „Bismarcka” spodziewamy się ujrzeć lada chwila.

Godz. 22.37 zarządzone u nas alarm bojowy. Patrzyliśmy uważnie wszyscy przed dziób, gdy zza zamglonego horyzontu zaczęły przebiegać kształty, jakby dużej stodoły. Widoku tego nigdy nie zapomnę, szara, mglista sylwetka „Bismarcka” była przed naszym dziobem. Dalcelownik podał odległość 18,000 jardów. Zmieniamy kurs.

22.45 — „Bismarck” otwiera do nas ogień. Salwa upada w odległości 500 jardów za długo, podnosząc dużą fontannę wody. Momentalnie robimy zwrot i wykonujemy zasłonę dymną. „Bismarck” traci nas z oczu.

22.50 — Wychodzimy z poza zasłony dymowej i otwieramy ogień na „Bismarcka” z naszych 120-tek. Odległość 13,500. Byłem wtedy w centrali artyleryjskiej. Dziwnie i nieprawdopodobnie brzmiały słowa bosmana Lassy: „Kąt kursowy 120 — odległość 13,500 — szybkość własna 27 węzłów — cel PANCERNIK nplski... Zaraz potem oddaliśmy po trzy salwy. Pierwszym znakiem, że skupiamy na sobie ogień „Bismarcka” była salwa, która upadła nam około 300 jardów przed dziobem, 10 jardów za rufą i około 100 y. na wysokości śródkręcia. Zaczęliśmy silnie zygakować zmieniając stale kurs i odległość. Destroyery<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Niszczyciele.

angielskie korzystając tymczasem, że npl. zainteresował się specjalnie nami, obeszył go z ciemnej strony horyzontu przygotowując się do ataku torpedowego.

23.00 — „Bismarck” na nowo otwiera ogień. Pociski obramowały nas znówu. Jeden tylko o 10 jardów za rufą upadł opryskując wodą działo dając efekt uderzenia powierza na rufie. Wykonujemy zasłonę dymną, zygzakujemy stale i obserwujemy npl. z odległości 4—8 mil. Z każdą chwilą staje się coraz ciemniej „Bismarcka” już widać tylko po błyskach dział.

23.45 — „Bismarck” otwiera ogień z głównej artylerii 380 mm. Zaobserwowaliśmy dwa upadki, z lewej burty w odległości 150 jardów. Załoga nasza zachowuje się pierwszorzędnie. Wszyscy są poważni, szybko i w skupieniu wykonując swe czynności.

Jest to pierwsza bitwa morska jaką każdy z nas przechodzi. Nieprzyjaciel przerwał ogień. Jest już kompletnie ciemno „Bismarcka” nie widać.

Wróćmy teraz do relacji kmdra Pławskiego:

Gdy o godz. 22.30 wszystkie KTT\* znajdowały się już blisko siebie, „Bismarck” otworzył ogień ze swoich 15 calówek. Przypuszczam że już nie strzelał specjalnie do „Pioruna”, lecz chciał rozproszyć dywizjon (...) każda salwa przypominała wybuch dużego magazynu amunicyjnego. Pociski padały w odległości kilkuset jardów od nas a eksplodując z wielkim hukiem zdawało się, że szarpały, rozłupywały i kruszyły nie powietrze lecz granitowe skały. W miejscach upadków wytryskiwały na boki i wysoko w niebo jak krew czerwone jęzory.

O godz. 23.45 nadszedł sygnał z „Cossacka”: „Zaatakować „Bismarcka” półdywizjonami lub „divergently” (rozchodząc się — czyli pojedynczo). Ponieważ należeliśmy do grupy HMS „Maori”, po wyszukaniu go zająłem miejsce za jego rufą i czekałem na dalsze rozkazy.

Dowódca „Pioruna” komandor Pławski pozostał przeszło dwie godziny szukając pancernika w celu wykonania ataku torpedowego. Niestety bezskutecznie. Wracam do jego wspomnień pisanych trzydzieści lat później:

Do świtu pozostawało jeszcze około dwóch godzin czasu. Ulewa stopniowo zmniejszała się na sile, a widoczność znacznie polepszyła. Po dodatkowej naradzie z Wielogórskim (oficer mechanik), zdecydowałem kontynuować poszukiwanie za „Bismarckiem”, ale bez zwiększenia szybkości (...) O godz. 06.50 w kierunku North East, w odległości około 6 mil zobaczyliśmy „Bismarcka”. Szedł kursem obliczonym przez Michalkiewicza (oficer nawigacyjny), a „Piorun” przez całą noc wiernie mu towarzyszył. Gdyby nie absolutny brak widoczności spowodowany ulewą i gdyby działał radar — sytuacja mogłaby być całkowicie inna (...) W ten sposób o godz. 06.50 pościg „Pioruna” za „Bismarckiem” zakończył się. Gdybym chciał wyjść na pozycję ataku, musiałbym zwiększyć nie szybkość, na co już nie mogłem sobie pozwolić ze względu na ograniczony zapas paliwa, zresztą musiałbym atakować już za dnia, co byłoby niczem nie usprawiedliwionym szaleństwem. Postanowiłem wracać do Plymouth.

Dziennik podch. Lecha Kwapiszewskiego potwierdzają źródła brytyjskie. Według nich, w nocy, wszystkie brytyjskie niszczyciele wykonały ataki torpedowe. Dwa meldowały trafienia. Źródła niemieckie potwier-

\* Kontrtorpedowce.

dzają całonocne nękanie niszczycieli, ale żadna z ich torped celu nie trafia.

Rankiem dnia 27 maja flota pancerników brytyjskich przygotowuje się do końcowej rozprawy. W/g niemieckich źródeł na „Bismarcku” gdzie uszkodzone stery nie tylko zwolniły ucieczkę, ale zmusiły posuwanie się w odwrotnym kierunku, załoga przygotowywała się do nieuniknionej śmierci. Na HMS „Rodney”, który od północy siedł w pogotowiu bojowym, zaobserwano npla. Wkrótce po 09.00 otworzono ogień. Jeden z naczynych polskich świadków, podch. Sopoćko, który odbywał staż na tym pancerniku, tak to uwiecznił w swoich wspomnieniach (Jerzy Pertek — „Pod obcymi banderami”):

*Odległość 24.000 jardów. Na tablicy kontrolnej światła gotowości się palą. Dwa krótkie dzwonki. Huk. Ogłuszający huk. W peryskopie morze ognia, a potem czarny kłęb dymu. Następna salwa... Odległość maleje — 20.000 jardów. Idziemy na zbliżenie. Ani „Bismarcka” ani wytrysków spowodowanym upadkiem naszych pocisków, nie widać. Pewnie jeszcze za wcześnie i za daleko.*

*„Enemy has opened fire” — podaje przez głośnik dowódca (nieprzyjaciel otworzył ogień). Tak widzę, teraz widzę. Dwa ogniki błysnęły jednocześnie hen daleko, z mgły jak gdyby. Na moment wstrzymałem oddech. Przecież to w nas strzelają. Huk salwy „Rodney’a” przerwał rozmyślenia. My też strzelamy, a słychać że HMS „King George V” również otworzył ogień.*

Potężne działa brytyjskich pancerników wkrótce znalazły cel wzniecając pożary i niwelując pomost i uzbrojenie. Podch. Eryk Sopoćko kontynuuje

*Co teraz? Widok niezapomniany. Pocisk artylerii głównej — kto wie, może z mojej wieży? — trafił w górną część pomostu nieprzyjaciela. Ogień. Trochę dymu, a potem wolno, jakby zastanawiając się, przechyla się w dół, lamie i wreszcie spada — maszt, dyrektor z dalmierzem i cały szczyt pomostu.*

Na okręcie flagowym tej floty HMS „King George V”, gdzie jak już poprzednio wspominałem, dowodził flotą pancerników admirał Jack Tovey, podch. Kostek Okołów-Zubkowski, obecny kpt. mar. w stanie spoczynku, w rozmowie z autorem dnia 16 marca br., tak tę akcję przeżywał.

*Na „King George V” było nas 5-ciu polskich podch.: L. Antoszewicz, Z. Chmielewski, S. Olszowski, J. Suchenek-Suchcicki i ja. Na wachcie morskiej i w alarmie bojowym byłem w wieży dalcelownika, z którego kierowano ogniem głównej artylerii. Moją funkcją było obserwowanie upadków własnych pocisków. A więc miałem wspaniałe pole widzenia... wszystko widziałem... Rano 27 maja doszło do akcji. Zaczęliśmy strzelać... „Bismarck” — początkowo skoncentrował się na „Radney’a” dając nam czas solidnego wstrzelania się, a kiedy zaczęliśmy obserwować trafne, wtedy zaczęli do nas strzelać. Te pierwsze nasze trafne były w ich główny dalcelownik, w tę ogromną wieżę ponad pomostem... tak jakby się złamała i przewróciła... paliło się... zaczęliśmy likwidować ich wieżę głównej artylerii, jedną za drugą... widok był zupełnie niesamowity, bo w pewnym momencie te ogromne lufy 15 calowe patrzyły się do nieba... a przecież odległość była wtedy tylko 700 m., a więc powinny być w pozycji prawie poziomej... później podeszliśmy na 2700 m., tak że lufy naszych dział były w depresji... strasznie zniszczyły relingi, pozrywały... pozdzierały pokład, który był drewniany... coś okropnego jakie było zniszczenie z tych własnych dział, bo jeżeli chodzi o nieprzyjaciela, to ani jeden z ich pocisków nas nie trafił... jeden przeleciał pomiędzy ko-*



minami zrywając anteny... żadnych strat nie było... żadnego rannego... później widząc już że artylerią będzie trudno go zatopić Tovey dał rozkaz krążownikowi „Dorsetshire” storpedować i zatopić, a my wraz z „Rodney'em” ruszyliśmy w stronę własnego portu.

„Piorun” w pogoni za „Bismarckiem” przysporzył polskiej marynarce chwalebne miejsce w tym epokowym pościgu. Niemalże wszystkie relacje, z którymi autor zdołał zapoznać się, pozytywnie podkreślają wkład „Pioruna”. Ale najważniejsza z punktu widzenia historycznej sprawności morskobojowej, była niewątpliwie pozytywna opinia admirała Toveya głównodowodzącego flotą brytyjską. Poniżej podaję ją czerpiąc z tłumaczenia Jerzego Pertka, z jego książki p.t. „Morze w Ogniu” (Wydawnictwo Poznańskie):

Dowódca „Pioruna” nie współpracował uprzednio z czwartą flotyllą niszczycieli i dlatego zdecydował się czekać ze swym atakiem aż do końca, gdyż nie chciał przeszkadzać flotylli i nie był obeznany z jej metodami. Wytrzymał ogień „Bismarcka” przez godzinę w okresie ciemności w nadziei, że umożliwi to innym niszczycielom przeprowadzenie ich ataków, lecz po zapadnięciu ciemności wycofał się na odległość 6-7 mil. czekając na dokończenie dzieła. Nie poszczęściło się mu w odzyskaniu łączności, gdyż o godz. 05.00 otrzymał od komandora-dowódcy czwartej flotylli polecenie udania się do Plymouth w celu uzupełnienia paliwa, chyba, że znajduje się w kontakcie z nieprzyjacielem. Dowódca czwartej flotylli wiedział, że komandor Plawski z pewnością zaatakowałby nieprzyjaciela, skoro tylko mógłby go odnaleźć. W miarę przebywania światła warunki nie zapowiadały się korzystnie i nie chciał ryzykować straty wartościowego okrętu i doskonałej załogi bez potrzeby. „Piorun” kontynuował poszukiwanie do godz. 06.00 i odpłynął godzinę później.

Zniszczony artylerią wrak „Bismarcka” zatonął od torped krążownika HMS „Dorsetshire” w kilka minut po 10. tego samego ranka. Uratowało się 107 członków załogi, przeszło 2300 straciło życie. „Piorun” w drodze do Plymouth był kilkakrotnie atakowany przez niemieckie bombowce, ale w końcu dotarł do portu nieuszkodzony i bez strat w ludziach.

**Jerzy Tumaniszwili**

## OSTATNIA WACHTA NA „GROMIE”

4 maja 1940 roku koło Narwiku zatonął ORP „Grom”. W następstwie niemieckiego ataku lotniczego i zatonięcia okrętu zginęło 59 członków załogi. Uratowani oficerowie i marynarze powrócili do Wielkiej Brytanii na pokładzie transportowca „Monarch of Bermuda”; ranni — około 20 — na statku szpitalnym „Atlantis”. Większość marynarzy uratowanych z „Groma” walczyła później na ORP „Piorun”.

Publikowana poniżej relacja Jana Pawlicy — ówczesnie radiotechnika w stopniu starszego marynarza., choć pisana z pozycji marynarza znajdującego się poza miejscem najdramatyczniejszych wydarzeń, rozgrywających się na śródokręciu i rufie „Groma”, poszerza wiedzę o ostatnich chwilach okrętu o szereg nowych, interesujących szczegółów. Spośród istniejących relacji dotyczących zatonięcia ORP „Grom” wyróżnia się, tchnącym realizmem i autentyzmem, przedstawieniem strony emocjonalnej; reakcji ludzi w kilka minut rzuconych od monotonii codziennej służby po bezpośrednie zagrożenie życia.

Jan Pawlica (ur. 1919) pełnił służbę na ORP „Grom” nieprzerwanie od 1 maja 1939 roku. Uczestniczył więc w przejściu zespołu polskich niszczycieli do Wielkiej Brytanii i w późniejszych akcjach „Groma”, aż po tragiczny 4 maja 1940 r. W październiku 1940 roku skierowany na ORP „Piorun” służył na tym słynnym okręcie (następcy i mścicieli Groma”) do 1944 roku. Od końca grudnia 1944 roku do września 1945 roku był członkiem załogi niszczyciela eskortowego ORP „Krakowiak”. Do kraju powrócił w grudniu 1946 roku. Mieszka w Warszawie.

Tadeusz Kondracki

\* \* \*

Tuż przed uderzeniem Niemców na Norwegię bazą polskich okrętów wojennych był Harwich w południowo-wschodniej Anglii. Jednak wraz z rozpoczęciem nieprzyjacielskiej inwazji okręty nasze zostały skierowane na północ, najpierw do Rosyth w Szkocji a później do Scapa Flow pod dowództwo Home Fleet. Stąd zrobiliśmy kilka wypadów ku brzegom Norwegii, by około 20 kwietnia wyruszyć do Narwiku, miasta — portu leżącego w głębi fiordu w północnej Norwegii. Pogoda nam nie sprzyjała. Podczas sztormu ORP „Burza” uległ awarii i z powodu dużych przecieków w kadłubie musiał powrócić do bazy. ORP „Grom” i „Błyskawica” popłynęły dalej na północ. Na wschód od wysp Szetlandzkich nieprzyjaciel zasygnalizował swoją obecność. W pobliżu „Błyskawicy” nastąpił potężny wybuch, na szczęście nie uszkodził okrętu.. Niemcy poczytali sobie tę eksplozję za zatopienie jednego z naszych niszczycieli, czym nie omieszkali pochwalić się w komunikacie radiowym następnego dnia.

21 kwietnia okręty dotarły do wejścia do fiordu — długiego i głębokiego. Morze tu było znacznie spokojniejsze. Po obu burtach okrętu wyrastały wprost z wody skalne góry o barwie ciemnogrnatowej, pobielone łatami śniegu. Zima panowała jeszcze w pełni. W miarę posuwania się w głąb fiordu góry i urwiska skalne rosły i potężniały, a droga wodna stawała się coraz węższa. Ciasno tu, cicho i niebezpiecznie. Wreszcie cel, zaciszne wody Skjelfiordu niedaleko portu Narwik.

Pięćdziesiąt lat temu Narwik był niewielkim miasteczkiem o drewnianej zabudowie, a zarazem — portem przeładunkowym położonym na półwyspie, który dzieli fiord Oyjord na fiord Rombaken i Beisfiorden.

Pogrom niemieckich okrętów wojennych i transportowych w okolicach portu Narwik w dniach 10 i 13 kwietnia dał flocie brytyjskiej całkowite zwycięstwo.



*Jan Pawlica  
(zdjęcie przedwojenne)*

proceeding to control the coast from a distance of about 1.5 kilometers off Narvik, making it impossible for the enemy to move along the straits towards the coast. Every movement of the Germans provoked a reaction of the main and machine gun artillery. The commanders of the main and machine gun artillery conducted a barrage according to their own observations, effectively suppressing the actions of the Germans.

Na skalistych brzegach fiordu pozostały do dziś wraki niektórych z dziesięciu niemieckich niszczycieli rozniesionych wówczas ogniem artylerii brytyjskiej. Był to skutek głównego starcia brytyjsko - niemieckiego. Naszym zadaniem było patrolowanie miasta, portu i okolic od strony morza, niszczenie ogniem artylerii umocnień niemieckich, zwłaszcza linii kolejowej służącej do wywozu rud, tak bardzo potrzebnych niemieckiej maszynarostwie wojennej.

Była trzecia dekada kwietnia. Pogoda ustabilizowała się. Niebo było bezchmurne, wody fiordu spokojne jak lustro, a brzegi ośnieżone, niczym nie zapowiadające panującej w tym czasie w Polsce wiosny. Podziwialiśmy białe noce, tak zwyczajne tutaj, za kołem podbiegunowym. Choć aktywność lotnictwa niemieckiego była znaczna, to padające bomby szczęśliwie omijały nasze okręty. „Grom”

Alarmy bojowe i przeciwlotnicze ogłaszane były w chwilach większych nalotów. Załoga przyzwyczaiła się do takiego sposobu prowadzenia działań, sprawnie i szybko wykonywała swe zadania.

A jednak trzeciego maja koło godziny ósmej udało się Niemcom trafić ORP „Grom” w śródkręcie z działa 80 milimetrowego. Pocisk przebił burtę powyżej linii wodnej, rozerwał się wewnątrz trzeciego kotła i unieruchomił go. Bosman pokładowy zabezpieczył dziurę w poszyciu zatykając ją drewnianym korkiem.

Nikt z załogi wtedy nie zginął, lecz był to cios jakby ostrzegawczy. Nasi artylerzyści zauważyli miejsce, z którego oddano strzał i obłożyli je pociskami niszcząc niebezpieczne działo.

Z trzeciego na czwartego maja od godziny 24.00 do 04.00 miałem wachtę wraz z szefem radiostacji, bosmanem Wacławem Perkowskiem. Pełnił on służbę w zastępstwie starszego telegrafisty Wacława Januszkiewicza, który poprzedniego dnia nieopatrznie znalazł się w pobliżu strzelającego działa artylerii głównej i ogłuchł. Po zakończeniu wachty poszliśmy spać. Szef — radio mieszkał na rufie okrętu, tuż za maszynownią okrętu po prawej burcie. Rano koło 08.00 podczas nalotu bomby uderzyły w pobliżu tego pomieszczenia. Prawdopodobnie znajdujący się tam bosmani zginęli od razu podczas eksplozji.

Ja mieszkałem w dolnym pomieszczeniu dziobowym, prawie na linii wodnej okrętu. Po wachcie poszedłem spać. Obudził mnie sygnał alarmu przeciwlotniczego około godziny ósmej. Ponieważ nie miałem przydziału w tym alarmie nie śpieszyłem się z wyjściem z hamaka. Dopiero huk wybuchu, niepodobny do huku dział artylerii głównej, całkowicie mnie otrzeźwił. Wyskoczyłem z hamaka, wsunąłem stopy w stojące na szafce buty i błyskawicznie przebyłem dwa trapy i pomieszczenia, w których nie widziałem już nikogo. Po wydostaniu się na górny pokład, znalazłem się pod spardekami pierwszego działa. Podświadomie uruchomiłem klatkę z pasami ratunkowym wyciągając zawleczkę. Pasy wysypały się na pokład, instyktownie założyłem jeden z nich na siebie. Po lewej burcie górnego pokładu w pobliżu tratwy ratunkowej spostrzegłem bosmana pokładowego, chorążego Grzywaczyka. Na trapie zaś, prowadzącym z dolnego pokładu pojawił się maszynista. Miał czarną spaloną ogniem twarz, a z czoła płynęła krew. Jak się później dowiedziałem był to Grzelak. Chwyciłem z pokładu pas ratunkowy i zarzuciłem mu szelki na ramiona, ale mu ich nie zawiązałem. Opuszczać pokład! — krzyknął bosman. — Toniemy!

ORP „Grom” zламаł się w miejscu eksplozji. Dziób i rufa unosiły się szybko ku górze. Wylazłem za reling. Było wysoko. Ubrany byłem w spodenki i podkoszulkę. Strach przed lodowatą wodą nie zachęcał do kąpieli. Zjechałem hamując po burcie. Lodowata woda parzyła jak ukrop. Jednak podświadomość nakazywała ucieczkę od tonącego okrętu jak najdalej. Po chwili, gdy obejrzałem się w stronę okrętu, ujrzałem jak złożony niczym szczyrek z pionowo wysoko uniesionym dziobem i rufą, za którą połyskiwały w słońcu śruby napędowe, pogrążał się w wodzie. Gdy obejrzałem się ponownie, nie było go już na powierzchni.

Torpedysta, Ludwik Maruszak, pływał zaledwie kilkanaście metrów ode mnie. Byliśmy dość daleko od dużej grupy rozbitków, na środku fiordu Oyjord. Do brzegu mieliśmy więcej jak kilometr, ale w tak zimnej wodzie nie mieliśmy żadnych szans na dostanie się tam. Już po kilku chwilach zaczęliśmy sztywnieć. — O Boże! Jak zimno — krzyknąłem. — Ale nam przypier... — wykrztusił Ludwik.

Niemcy rozpoczęli polowanie na rozbitków. Na szczęście z sąsiedniego fiordu pojawił się brytyjski niszczyciel HMS „Bedouin”, otworzył

ogień do myśliwych, opuścił łódzie ratunkowe i zaczął wylawiać żywych i rannych. Płynęliśmy w kierunku łodzi. Chwile mijały jak wieczność. Na wpół sztywny, z potwornym bólem w dolnej połowie ciała, umazany w ropie, która wypłynęła prawdopodobnie z rozbitych zbiorników, zostałem wciągnięty do łodzi. Wioślarze ruszyli całą naprzód do trapu niszczyciela. Po trapie biegaliśmy jak sprinterzy na drewnianych nogach, by skryć się i ogrzać w najbliższym pomieszczeniu. Byliśmy tak skostniałi, że palec, który skaleczyłem biegnąc boso (bo buty utonęły) po okutych stopniach trapu, nawet nie krwawił.

Dopiero gdy po godzinach pod prysznicem ciepłej wody, rozgrzaliśmy ciała (bo dusze były nadal zamrożone), Ludwik zapytał:

- *Którą miałeś wachtę?*
- *Drugą — odpowiedziałem.*
- *Miałeś szczęście, że się obudziłeś, bo niektórzy nie zdążyli.*

**Jan Pawlica**

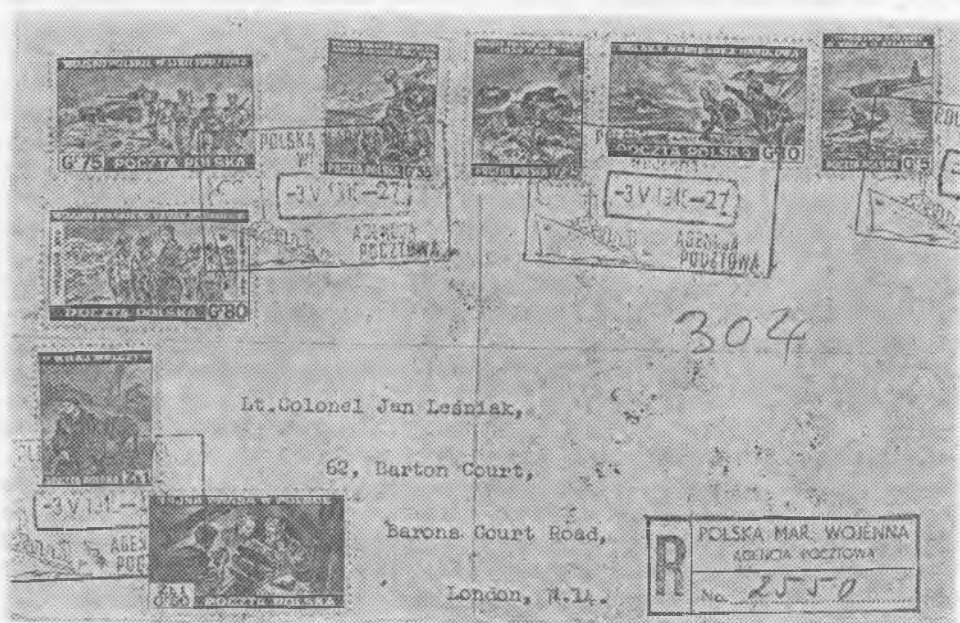
### **Odpowiedzi na zagadki ze str. 13**

1. *Sieczkarnia*
2. *Pędzel*
3. *Zdrowie*
4. *Bezdomny*
5. *Kiedy milczy*
6. *Pełna stodoła słomy*
7. *Tam, gdzie ich nie ma*
8. *W pełne*
9. *Bez skórki*
10. *Z pustych*

# POLSKA POCZTA MORSKA

w latach II wojny światowej

Lata II wojny światowej to także nietypowy okres działalności poczty polskiej. Powstała wówczas i działała niezmiernie interesująca instytucja polskiej poczty morskiej. Z chwilą wybuchu wojny wiele statków i okrętów znalazło się na terenie Francji i Wielkiej Brytanii. Po kampanii francuskiej 1940. r. jedynym schronieniem pozostawały już tylko poczty Wielkiej Brytanii. Polska Marynarka Wojenna oraz zmilitaryzowana Polska Marynarka Handlowa weszły w skład alianckich sił morskich.



List wysłany z ORP „Wilk”

Zgodnie z przepisami prawnymi statki na otwartym morzu oraz okręty wojenne w obcych portach stanowią terytorium państwa pod którego banderą pływają. Stąd też na statkach polskich postanowiono otworzyć agencje pocztowe zajmujące się przesyłkami pocztowymi. Angielskie władze pocztowe wyraziły zgodę na działalność poczty polskiej na terenie Wielkiej Brytanii. Zezwolono na oficjalną emisję znaczków Rządu Polskiego na Emigracji oraz otwarcie agencji pocztowych. Utwo-

rzono je 15 grudnia 1941 r. z chwilą emisji pierwszej serii znaków pocztowych.

Korzystanie z usług poczty polskiej było jednak dosyć skomplikowane. Korespondencję zbierano w polskich instytucjach i obozach wojskowych oraz ofrankowywano polskimi znakami pocztowymi. Następnie kierowano je do Londynu do Polskiej Sekcji Pocztowej. Ta wysyłała je do najbliższych portów, w których znajdowały się polskie statki i okręty. Na pokładzie korespondencję ocenizowano zgodnie z przepisami wojskowymi, stemplowano i rozsyłano do adresatów korzystając już z usług poczty angielskiej. Agencje pocztowe posługiwały się przy tym stemplami z widokiem statku i napisem: „Polska Marynarka Handlowa-Agencja Pocztowa”. Każdy stempel posiadał numer agencji, który odpowiadał konkretnemu statkowi lub okrętowi. W Polskiej Marynarce Wojennej były to:

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 1 — ORP „Piorun”;                | 17 — „Garland”;                               |
| 3 — „Dragon” (zatopiony);        | 20 — „Orkan” (zatopiony);                     |
| 4 — „Conrad”;                    | 21 — „Błyskawica”;                            |
| 7 — „Krakowiak”;                 | 24 — „Sokół”;                                 |
| 12 — „Burza”;                    | 27 — „Wilk”;                                  |
| 14 — „Dzik”;                     | 33 — „Ślżzak”;                                |
| 15 — Polska Sekcja Pocztowa (?); | 36 — „Kujawiak”<br>(zatopiony 16.VI.1945 r.). |

Natomiast w Polskiej Marynarce Handlowej stosowano następujące numery agencji pocztowych:

- |                                 |                                    |
|---------------------------------|------------------------------------|
| 1 — m/s „Morska Wola”;          | 19 — s/s „Modlin” (zatopiony);     |
| 2 — s/s „Lublin”;               | 20 — s/s „Wisła”;                  |
| 3 — m/s „Batory”;               | 21 — s/s „Lewant”;                 |
| 4 — s/s „Katowice”;             | 22 — s/s „Bałtyk”;                 |
| 5 — m/s „Sobieski”;             | 24 — s/s „Puck” (zatopiony);       |
| 6 — s/s „Kraków”;               | 25 — s/s „Paderewski” (zatopiony); |
| 7 — s/s „Lwów”;                 | 27 — s/s „Narwik”;                 |
| 8 — s/s „Zagłoba” (zatopiony);  | 33 — s/s „Kromań”;                 |
| 9 — s/s „Kmicic”;               | 35 — s/s „Białystok”;              |
| 10 — s/s „Kordecki”;            | 36 — s/s „Lech”;                   |
| 11 — m/s „Rozewie” (zatopiony); | 39 — s/s „Hel”;                    |
| 12 — s/s „Tobruk”;              | 49 — s/s „Pułaski”;                |
| 13 — m/s „Stalowa Wola”;        | 52 — m/s „Borysław”;               |
| 14 — s/s „Poznań”;              | 72 — s/s „Kielce”;                 |
| 16 — s/s „Lechistan”;           | 77 — s/s „Narocz”;                 |
| 17 — s/s „Wilno”;               | 81 — s/s „Kościeszko”.             |
| 18 — s/s „Śląsk”;               |                                    |

Ta nietyпова poczta morska działała do 11 lipca 1945 r.

**Krzysztof Filipow**

# IKONA MATKI BOSKIEJ PORT-ARTUSKIEJ

W wielu religiach istnieją wizerunki wykorzystywane przez siły zbrojne jako element propagandowy. Ich zadaniem było zagrzewanie wojska do walki, podniesienie morale żołnierzy itp. W religii prawosławnej takimi przedstawieniami były np. ikony Matki Boskiej Kazańskiej i Smoleńskiej, noszone przez armię Suworowa w czasie kampanii 1812 r.

Jednym z ostatnich tego typu przedstawień była ikona Matki Boskiej Port-Arturskiej, przy czym godnym podkreślenia jest fakt, że ten właśnie typ ikony — bodaj jedyny — związany jest z rosyjską marynarką wojenną.

Wizerunek Matki Boskiej Port-Arturskiej namalowany został w Kijowie w początkach naszego stulecia. Po wybuchu wojny rosyjsko-japońskiej (w 1904 r.) cudowny obraz przewieziono do Petersburga. Przekazy głoszą, że Bogurodzica, uznana przez wiernych opiekunką imperium rosyjskiego, zażądała wówczas, aby Jej wizerunek „Port-Arturski” został dostarczony do Port-Artur. Wbrew woli Matki Boskiej próbowano przewieźć do oblężonego przez Japończyków miasta kopię cudownego obrazu, lecz owo „oszustwo” nie powiodło się — transport z powodu burzy nie dotarł do celu. Przez kilka tygodni ikonę przechowywano w katedrze we Władywostoku, aż wreszcie w Petersburgu znalazł się ochotnik gotów dostarczyć święty obraz do oblężonego miasta. Owym ochotnikiem został uczestnik wojny rosyjsko-tureckiej rotmistrz rezerwy lejbgwardii N. N. Fiodorow. W listopadzie 1904 r. rotmistrz wypłynął wraz z ikoną na pokładzie norweskiego statku do oblężonego miasta — interwencja cudownego obrazu miała je uwolnić od wrogów. Niestety, po upływie miesiąca mieszkańcy Władywostoku dowiedzieli się o upadku Port-Artur. Czyniąca cuda ikona nie dotarła do celu, gdyż — jak pisał N. N. Fiodorow — „nie było jej sądzone trafić do Port-Artur. Nieznana jest wola Boża”.

Opisywany wizerunek przedstawia całą postać stojącej Matki Boskiej w niebieskiej sukni i ciemno-śliwkowym maforionie (chuście, okrywającej głowę, ramiona i plecy). W obu rozpostartych dłoniach Bogurodzica trzyma płat tkaniny z odbitym na niej obliczem Chrystusa. W górnej części kompozycji przedstawiono półpostać Boga Ojca — Pana Zastępów z Duchem św. w postaci Gołębic. Po obu stronach Boga Ojca stoi gwardia niebieska — archaniołowie Michał i Gabriel, dzierżący w dłoniach swe atrybuty. Cała kompozycja zamknięta jest od góry łukiem półkolistym, zaś w trójkątnych polach utworzonych między łukiem a prostokątem opasującej ikonę bordiury umieszczono krzyże św. Jerzego ze wstążką.

Tłem dla figury Matki Boskiej jest pejzaż przedstawiający zatokę port-arturską. Bogurodzica stoi na dwóch złamanych mieczach o bardzo szerokich głowniach.

Opisany zabytek rosyjskiego malarstwa ikonowego, przechowywany w Gabinetie Cerkiewno-Archeologicznym moskiewskiej Akademii Duchownej, jest jednym z bardzo nielicznych przykładów ikon morskich. Innym, lecz bardzo wczesnym przykładem „ikon marynistycznej” jest temat „Matka Boska Tysiąca Okrętów”, z którym wiąże się barwny, legendarny przekaz. Oto podczas szturmów Słowian na Konstantynopol w czerwcu 860 r. procesja niosąca tę właśnie ikonę udała się nad morze. Z niewyjaśnionych przyczyn flota napastników zrezygnowała z ataku i odplynęła, ikona zaś zyskała miano „czyniącej cuda”.





*Ikona Matki Boskiej  
Port-Arturskiej*

Pod względem artystyczno-formalnym ikona Matki Boskiej Port-Arturskiej jest dziełem bardzo późnym, bliższym dewocyjnemu, przesłodzonemu malarstwu religijnemu Zachodniej Europy niż sztuce izograficznej starej Rosji. Świadczy o tym światłocieniowy sposób przedstawienia postaci, kładzione laserunkowo (czyli cienką, przejrzystą warstwą) farby, jak również ów ckliwo — dewocyjny charakter całej ikony. Jednakże ze względu na swój niezwykle „morski” charakter ikona Matki Boskiej Port-Arturskiej godna jest uwagi.

**Joanna Tomalska**

*Rada programowa:*

KAZIMIERZ DERKOWSKI, KRZYSZTOF FILIPOW,  
MIROSŁAW GRYKA, ALI MIŚKIEWICZ

*Wydawca:*

Wojewódzki Ośrodek Animacji Kultury, ul. Kilińskiego 8

*Redaktor naczelny:*

IWONA WĄSOWICZ-SZCZEPANIAK

*Redaktor graficzny:*

ANDRZEJ DWORAKOWSKI

*Redaktor techniczny:*

JERZY CHARYTONIUK

**Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów**



Dworuckowski, 97

4,000,

More  
naaa  
more

