00183

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK

GDYNIA
ROK VIII, 1965

NR 10-12

P O D Z I Ę K O W A N I E

Przez osiem lat BIULETYN NAUTOLOGICZNY był jedynym wydawnictwem TOWARZYSTWA. Wszyscy wiemy, jak ważną rolę spełniało to czasopismo w życiu naszego stowarzyszenia, jak wielką było pomocą w tworzeniu więzi organizacyjnej, w nawiązywaniu kontaktów naukowych, zarówno w kraju jak i za granicą.

Wiemy również, w jak trudnych warunkach pracowała REDAKCJA, jak żenująco skromnymi dysponowała środkami technicznymi i finansowymi.

Największa w tym zasługa naszych Redaktorek, pod których serdeczną opieką ukazały się wszystkie numery BIULETYNU.

Zeszyt niniejszy jest ostatnim. Od 1966 roku pismem TOWARZYSTWA będzie kwartalnik:

- N A U T O L O G I A -

W związku z tym Zarząd PTN składa Paniom

JADWIDZE POTERAŁOWICZ I ZOFII DRAPELLA

najserdeczniejsze podziękowanie za olbrzymią pracę, której nie sposób wynagrodzić, za rzadko spotykaną troskliwość i wytrwałość.

Zarząd PTN dziękuje również wszystkim współpracownikom REDAKCJI, osobom, które ogłaszały w BIULETYNIE swoje prace, nadsyłały informacje, materiały i recenzje, prosząc jednocześnie o współpracę z nowym czasopismem - Nautologią.

Przewodniczący
Prof. dr LUDWIK ZABROCKI

MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU BIBLIOTEKA
000189

Władysław A. Drapella • Gdynia

KARTY z DZIEJÓW OKRĘTOWNICTWA W POLSCE*

Idee XVIII-wieczne rozwoju floty /śródlądowej/ i handlu, budowy i rozbudowy portów[1] zrealizowane być mogły dopiero w XX wieku. Przez cały długi okres utraty niepodległości myśl morska, wiążące się z nią zagadnienia żeglugi i szkutnictwa były w Polsce żywe. Również poza jej granicami. Wystarczy przypomnieć wyprawy bałtyckie Jana Pawła Jerzmanowskiego /1831/ i Teofila Łapińskiego /1863/, czy Stefana Rogozińskiego wyprawę afrykańską /1882-1883/, wspaniałe osiągnięcia konstrukcyjne i teoretyczne Stefana Drzewieckiego,[2] próby stworzenia polskiej flo-

---

x/ Fragmenty pracy referowanej na V Sesji Naukowej Okrętowców. Gdańsk 7.V.1964 r.

[1] W.A. Drapella: Monumentalny projekt rzęsistej żodziopłynności. Karta z dziejów zainteresowań żeglugą, portami morskimi i szkutnictwem w Polsce w drugiej połowie XVIII w. Fragmenty obszerniejszej całości. Przedstawione na zebraniu PTN w Gdyni, w dn. 12.VI.64 r. oraz na zebraniu w Warszawie, zorganizowanym przez PTN i Kierownictwo Głównej Biblioteki Technicznej Min. Żeglugi, w dn. 29.VI.65 r.

[2] Julian Samójłło: Stefan Drzewiecki, Polski słownik biograficzny, t. V, z. 5, s. 421-422. - P. Drzewiecki: Stefan Drzewiecki, Przegląd Organizacji 1933, nr 1, - A. Hołowiński: Krytyka i bibliografia, Przegląd Techniczny. T. XXV. 1888. - F. Kucharzewski: O pracach teoretycznych Stefana Drzewieckiego, dotyczących szybowania w powietrzu, tamże t. IX i XII, 1909, nr 46 i 4. W.A. Drapella: Okrę-

ty kaperskiej na Morzu Czarnym /1863-64/, liczne informacje z zakresu artylerii morskiej na wykładach paryskich Józefa Gałęzowskiego,[3] piękną pracę Franciszka Ksawerego Tuczyńskiego,[4] liczne i różnorodne wzmianki i artykuły w prasie codziennej i periodycznej,[5] w różnych wydawnictwach[6] /pomijając literaturę piękną i sztuki plastyczne/, aby się o tym przekonać.

W ciągu XIX wieku i na naszych rzekach płachta żagielna walczyła o prymat z maszyną parową, z statkiem "kołem wzlatującym". Walka konkurencyjna była tu równie ostra, jak na innych terenach. W 1843 r. powstało w zaborze austriackim konsorcjum, które miało uruchomić żeglugę parową na Dniestrze.[7]

---

ty podwodne Stefana Drzewieckiego /w 25-lecie śmierci/, Przegląd Morski 1963, nr 11, s. 66-73, 3 ryc. - S. Drzewiecki: Méthode pour la détermination des éléments mécaniques des propulseurs hélicoidaux. Paris, mars 1892, autographie. Résumé dans les Comptes rendus de l'Académie des Sciences, 4 avril 1892, t. CXIV, p. 820 et suiv. Reproduit et complété dans le Bulletin de l'Association Technique Maritime 1892, nr 3. Por. w pracy J. Pollarda i A. Dudebout'a "Theorie du navire". Paris 1894, w t. IV rozdział 396 pt. "De l'hélice irrégulière, système Drzewiecki, à angle d'attaque constant sur la longueur de l'aile. Détermination de ses éléments principaux", s. 246-261.

[3] O działach gwintowanych. Odczyty miane w Towarzystwie Wojskowych Polskich w Paryżu. Z 3 tabl. litograf. Paryż 1867.

[4] Morze. Zjawiska i życie w niem i na niem. Według najlepszych źródeł opracował. Cz. I-III. Poznań 1883-1885.

[5] Wymieniam w pracy historyczno-krytyczno-biograficznej pt. "Dzieje idei powszechnego wychowania morskiego w Polsce na tle ogólnego procesu rozwoju myśli morskiej i zainteresowań morzem". Maszynopis.

[6] Cfr np. W.A. Drapella: Budownictwo żeglarskie czyli marynarka, Tygodnik Morski 1962, nr 51/52.

[7] Wzmianki w pracy Waleriana Kalinki "Galicya i Kraków pod panowaniem austriackim"/1898, s. 259/ i u Wojciecha Saryusza-Zaleskiego "Dzieje przemysłu w b. Galicji. 1804-1929." Kraków 1930, s. 20, przyp. 4. W "Izys Polskiej" /1821 T. IV, cz. 2, s. 248/ znajdujemy wzm. o Leonie St. Kaw [?] , któremu nadano "wyłączny przywiley na własny iego sposób żeglugi statkami parowemi na Wiśle i Dniestrze".

Pojawiają się wzdłuż Wisły warsztaty okrętowe, ale nie podejmują one jeszcze budowy statków, przygotowane są natomiast do ich konserwacji i naprawy. Uruchomieniu żeglugi parowej na Wiśle poświęcano wiele uwagi,[8] mniej budownictwu okrętowemu, ale i w tym zakresie możemy zanotować pracę Hieronima Kosteckiego /1817/[9] i rękopis będący prawdziwą niespodzianką, a sam projekt... rewelacją. Prowadzone były przez Bank Polski rozmowy w sprawie budowy doku /"Evaluations des frais pour l' éxécution du Doc projeté à Varsovie, soit d'être alimenté par l'eau de la Vistule, ou par l'eau de la Ieziorna"[10]. Czy z projektem wystąpiła strona francuska /może przedsiębiorstwo inż.-mech. Edwarda Guibert`a, z którym zawarto w Warszawie 23.VIII.1846 r. umowę, na mocy której otrzymał na lat 10 patent "wyłącznego przywileju na zaprowadzenie i utrzymywanie żeglugi parowej na rzekach spławnych Królewstwa"/,[11] czy może strona polska, na razie nie jest wiadomo. W 1862 r. zawiązuje się spółka żeglugowa Andrzeja Zamoyskiego, potem powstają inne organizacje armatorskie prowadzące ostrą walkę konkurencyjną. Wreszcie budową statków zainteresowała się krakowska firma Zieleniewskich /dzisiejsze Zakła-

[8] Feliks Miaskowski: O przedsięwzięciu żeglugi parowej na Wiśle, Biblioteka Warszawska 1845 T. I, s. 477-482 i odbitka, Warszawa 1846, ss. 25 /tamże, na s. 6-8 tekst przywileju dla E. Guilbert'a/. -"O żegludze parowej i kolejach żelaznych", Przyjaciel Ludu 1840, nr 52, s. 415. - "Wiadomość o spółce żeglugi parowej na rzekach spławnych Królestwa pod firmą Andrzej hr. Zamoyski i Spółka". Warszawa 1862.

[9] Świat wieśniaczy, czyli zbiór wiadomości ekonomicznych, gospodarskich, finansowych, handlowych i innych pożytecznych. Rękopis. Zaginął. Fragmenty pt. "O budowie berlinek, rzecz wyjęta z rękopisu H. Kosteckiego, Intendenta Jeneralnego Skarbu Królestwa Polskiego" ogł. w Izys Polskiej 1826. T. II , cz. 2, nr 6, s. 109-129.

[10] Rękopis. Bez daty i miejsca. W opracowaniu.

[11] Cfr przyp. 7. Z tym przedsiębiorcą pertraktowały również w 1848 r. władze galicyjskie. Cfr W. Saryusz-Zaleski, op. cit., s. 20. O uzyskanie patentu na uruchomienie żeglugi parowej na Wisłoce zabiegał Mitrowski, tamże, s. 20. - Tekst przywileju ogłosiłem w Biul. Nautol. 1962, s. 43-7.

dy Maszyn i Aparatury im. St. Szadkowskiego/. W ciągu 1908--1912 r. Zieleniewscy wybudowali 4 parowce dla żeglugi na Wiśle i Sanie.[12] Rozbudowują się przy porcie warszawskim warsztaty okrętowe, które w 1915 r. zostają wywiezione do Kijowa i tam, podczas wojny 1920 r., ulegają zniszczeniu.[13] Mniejsze istnieją w innych miastach nadwiślańskich /Modlinie, Płocku/.

Zainteresowanie żeglugą musiało kierować uwagę armatorów i społeczeństwa na problemy budownictwa szkutniczego i okrętowego. Również polska myśl techniczna coraz częściej ogarnia swymi zainteresowaniami tematykę żeglugową, szkutniczo--okrętową czy terminologiczną,[14] przygotowując w ten sposób podstawy rozwoju naszej "nowożytnej" myśli morskiej, w której problematyka budowy statków coraz silniej dochodzi do głosu. Pierwszym zwiastunem, choć przez autora nieprzewidywanym, były szkice Mariusza Zaruskiego o żegludze współczesnej

---

12 W. Saryusz-Zaleski, op. cit. /przyp. 7/, s. 211.

13 Przegląd Morski 1929, nr 7, s. 26.

14 K. Wolicki: O potrzebie koniecznej zaprowadzenia w kraju statków płaskich, Biblioteka Warszawska 1845. T. I, s. 477-482. -Kazimierz Władysław Wóycicki: O ulepszeniu żeglugi na Wiśle, tamże 1841 T. I, s. 187-188. - K. Rudzki: O żegludze parowej i zastosowaniu do niej śruby Archimedesa, tamże 1846. T. II, s. 507. - Władysław Grabiński: O żegludze parowej na rzekach spławnych Królestwa. Warszawa 1860. - Niewiadomski: Wpływ żelaza okrętowego na bussolę, Przegląd Techniczny 1866. T. II, s. 161-162. - F. Kucharzewski: O żegludze parowej, jej odkryciu, rozwoju, zastosowaniu, pożytkach i znaczeniu, Biblioteka Warszawska 1871. T. III. M. Al: Statek "Frigorifique" do przewożenia mięsa, Przegląd Techniczny 1877. T. V, s. 186 /pierwszy chłodniowiec/. - Tomasz Janowski: Kilka słów o żegludze łańcuchowej Przegląd Techniczny 1876. T. IV, s. 281-290. - S. M. Roguski: Uwagi o zastosowaniu stali do budowy kotłów i statków parowych, Przegląd Techniczny 1878. T. VII, s. 340-349. - Budowa parowozów /parowców/ w stoczni, Tygodnik Illustrowany 1893, nr 193, s. 173-174. - Cfr. Leon Roppel: Przegląd historyczny prac nad polskim słownictwem morskim w latach 1899-1939. Gdańsk 1955, ss. 67. - W 1908 r. t. II "Technika" znalazł się dział "Okrętownictwo". - Stanisław Łęgowski: Budownictwo okrętów w Gdańsku i Elblągu, Kurier Poznański 1919, nr 57. - Karol Stadtmüller: Niemiecko-polski słownik okrętowy. Lwów-Warszawa MCMXXI, ss. 70. itd.

drukowane w "Naokoło Świata" /1903-04/ i wydane w osobnej broszurce w 1904 r., a powtórnie w 1920 r. w obszerniejszej pracy uzupełnionej słownikiem żeglarskim.[15]

1

Nasza przestrzeń nautogonalna,[16] tak karykaturalnie kształtująca się w czasach historycznych /dysproporcja między obszarem centralnym a ultimalnym/ i okresie upadku państwowości, teraz, po odzyskaniu dostępu do morza i niepodległości, zyskiwała wartości, które dawały jej widoki na prawidłowy choć wolny rozwój.

Polska mogła podjąć rzeczywistą pracę morską we wszystkich dziedzinach. Inicjatorami byli przede wszystkim fachowcy, często nieprzeciętnie uzdolnieni, oficerowie flot handlowych i wojennych, którzy teraz zaczęli powracać do kraju, ekonomiści, inżynierowie, prawnicy, lekarze. Wiedzę swoją ofiarowali morzu uczeni, a naród... coraz liczniejsze rzesze prawdziwych sympatyków i aktywne organizacje społeczne.

W początkach października 1918 r. powstaje w Warszawie "Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi - Bandera Polska",[17] które 31.V.1919 r. przekształca się w "Ligę Żeglugi Polskiej" a 27.IV.1924 r. w "Ligę Morską i Rzeczną". Organizacje te swymi wpływami i memoriałami /np. pierwszym w

15 Współczesna żegluga morska. Doki, budowa okrętów żaglowych i parowych, przybory żeglarskie. Warszawa 1904, ss. 161, ryc. 82. Wg L. Roppla jest to część pracy ogłaszanej w "Naokoło Świata". - Współczesna żegluga morska oraz słownik żeglarski. Warszawa 1920, ss. 159+22+2 nlb.

16 W.A. Drapella: Przestrzeń nautogonalna: Z rozważań nad terytorium badawczym, Biul. Nautolog. 1959, nr 4-6, s. 3-9.

17 Antoni Garnuszewski: Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi "Bandera Polska". Materiały do 40-lecia Polski na Morzu. 1920-1960, z. 1, Gdańsk 1959, s. 5-20.

1919 r./[18] potrafiły nadać sprawom morskim w Polsce właściwy sens, w wielu przypadkach i tempo. Z chwilą powrotu nad Bałtyk problematyka szkutnicza i okrętowa /budowa, siłownie, typy, wielkości itd/ zyskuje na znaczeniu. Początkowo na obszarze śródlądzia, później na wybrzeżu. Pojawia się też coraz częściej, choć początkowo w formie materiału informacyjnego, popularyzatorskiego względnie pytania, na które szuka się odpowiedzi - w powstających czasopismach morskich i prasie codziennej; z chwilą powołania do życia szkół morskich, w ich programach nauczania. Już w maju 1919 r. ukazuje się pierwszy numer pierwszego polskiego czasopisma morskiego "Bandera Polska", a potem "Morze" /listopad 1924/, "Żeglarz Polski" /1922/, "Flota Narodowa" /grudzień 1928/, miesięcznik marynarki wojennej "Przegląd Morski" /1928/ i "Żegluga" /1928/, a za granicami Polski już w 1919 r. "Flota Polska" /Chicago/. Później inne, z problematyką techniki morskiej mniej związane. Wreszcie w 1936 r. gdyńskie "Morskie Wiadomości Techniczne" /Organ Stow. Techników Okrętowych Polskich/, a w styczniu 1939 r. miesięcznik oficerów marynarki handlowej "Praca na Morzu". Zaczynają ukazywać się pierwsze podręczniki - Antoniego Garnuszewskiego /"Budowa okrętu" Cz. I i "Teoria okrętu"/,[20] Stanisława Kamieńskiego /"Elementarny kurs silników spalinowych dla Szkoły Marynarzy-Specjalistów"Cz.1-2/,[21] Kazimierza Bielskiego /"Turbiny parowe i zastosowanie ich do napędu statków oraz podstawowe wiadomości z termodynamiki"/,[22] Witolda Komockiego /"Silniki spalinowe"/[23] i Mariana Sasinowskiego /"Budownictwo okrętowe" Cz. I. Teoria okrętu, cz. II. Architektura okrętu/[24] i innych.

[18] Memoriał Ligi Żeglugi Polskiej do Wysokiego Sejmu, Bandera Polska, 1919, nr 2.

[19] /Tczew/, brw, ss. 59+1 nlb., 25 ryc. Wyd. II. Gdynia 1948+4 nlb. + 4 tabl., 135 ryc.

[20] Konspekt wykładów na III kursie Szkoły Morskiej w Tczewie.

Przemysł stoczniowy jest ważnym działem gospodarki państwowej. Nasza nauka historyczna, również ekonomia i technika, nie interesowały się rozwojem szkutnictwa i okrętownictwa. Dlatego materiały na jakich możemy się w chwili obecnej oprzeć, kreśląc szkic niniejszy, są bardzo fragmentaryczne i nieusystematyzowane. Trzeba więc, z przykrością, stwierdzić, iż nie wiemy dzisiaj jakiej wartości i ile interesujących nas warsztatów produkcyjnych lub wykonujących prace remontowe, znalazło się na ziemiach państwa polskiego z chwilą jego odrodzenia. Do ważniejszych, o których posiadamy skromne i niewystarczające dla podjęcia badań wiadomości[25] możemy zaliczyć między innymi: fabrykę L. Zieleniewskiego w Krakowie,[26] warsztaty w Pińsku /przejęte przez marynarkę wojenną/, Płocku, Włocławku, Bydgoszczy, Grudziądzu, Puławach, Poznaniu i stocznię w Modlinie.[27] Prócz wymienionych istniały jeszcze w okresie międzywojennym warsztaty szkutnicze w Chełmnie, Nakle, Sandomierzu, Tczewie, Toruniu i innych miastach.

Tczew 1928, ss. 98+1 wykres. Teoria okrętu. Skrót wykładów na III kursie Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Wyd. drugie uzgodnione z terminologią ustaloną przez Komisję Terminologii Morskiej przy PAU w Krakowie. Gdynia 1933, ss. 77, ryc. 43. - Wyd. III. Gdynia 1949, ss. 160+4 nlb. + 5 tabl., 88 ryc.

21 Warszawa 1921, ss. 51+31, 1 tabl.

22 Tczew 1929, ss. 247. Inne prace tego autora wyszły w Anglii w okresie 2 wojny światowej. Cfr Polska na Morzach 1946, nr 3-4, s.23.

23 Gdynia 1936, ss. 76+2 tabl., ryc. 37.

24 Toruń 1924, ss. 4+158+2 nlb.+1 tabl.; 1932, ss. 2+262+IV+107.

25 Czesław Jeryś: Zapiski o przedwojennych stoczniach polskich. »Materiały do 40-lecia Polski na morzu 1920-1960«, z. 3, Gdańsk 1960, s. 37. - Jan Morze: Notatka o terenach stoczniowych, tamże, s. 65-67.

26 Wojciech Saryusz-Zaleski: Dzieje przemysłu w b. Galicji 1804-1929 ze szczególnym uwzględnieniem historii rozwoju S. A. L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper. Wyd. z okazji 125-letniego jubileuszu. Z przedmową Franciszka Bujaka. Kraków 1930, ss. XI+I nlb. +338+1 nlb.

Fabryka L. Zieleniewskiego w nowych warunkach ekonomicznych szybko usunęła zniszczenia wojenne. Mając pewne tradycje w zakresie budowy pojazdów wodnych, mogła już w 1923 r. podjąć się budowy dwóch monitorów rzecznych /"Kraków" i "Wilno"/ oraz innych prac z zakresu szkutnictwa i okrętownictwa. Szczególnie obfity materiał warsztatowy, jaki w archiwum tej fabryki ocalał po okupacji niemieckiej drugiej wojny światowej[28], mimo zniszczenia materiałów korespondencyjnych, umożliwia zorientowanie się w wykonanych przez firmę pracach. Dość bogaty materiał warsztatowy dotyczy właśnie wspomnianych monitorów,[29] których projektantem był inż. kmdr Marian Sasinowski, i pozwala, w pewnym stopniu, prześledzić całość procesu produkcyjnego. Nie przebiegał on sprawnie. Nadzór z ramienia Kierownictwa Marynarki Wojennej sprawował inż. Mikołaj Niewiadomski. Jego sygnowanie, uzupełnione datą przyjęcia rysunku, spotykamy na wielu dokumentach. Zaprojektowanie i wykonanie monitorów krakowskich jest, jak wskazują dokumenty, dziełem polskiej myśli technicznej. Powojenne trudności ekonomiczne kraju oraz niezdecydowanie w zakresie polityki wojennomorskiej sprawiły, iż produkcja tych monitorów i innych jednostek bojowych trwała tak długo. Również i monitory typu Warszawa, budowane w stoczni "Danziger Werft" były dziełem polskiej myśli technicznej. I ich produkcja trwała dłużej, niż to ma miejsce w normalnych warunkach. Wedle relacji kpt. H. Pełdy, kierownictwo stoczni musiało wielokrotnie interweniować, gdyż instrukcje dotyczące budowy były niejasne. Niejasne dlatego, że nie wiedziano jakie stocznia ma możliwości

+60 ryc. + 1 fasc.

27 Obejmował je 10.X.1918 r. A. Garnuszewski. Cfr tegoż "Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi Bandera Polska", s. 2. - Cz. Jeryś, op. cit., s. 40-41.

28 Władysław A. Drapella: "Materiał dokumentacyjny do badań nad technicznym rozwojem polskiej śródlądowej marynarki handlowej i wojennej zebrany w Archiwum Fabryki "Zakłady Maszyn i Aparatury im. St. Szadkowskiego" w Krakowie przy ul. Grzegórzeckiej przez... Kra-

techniczne i surowcowe.[30] Raczej podejrzewano możliwość sabotażu. Nie chciano odkryć od razu wszystkich szczegółów konstrukcyjnych.

3

Już w jesieni 1919 r. Witold Szulc podjął organizację warsztatów okrętowych /Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej/ dla potrzeb tworzącej się w Pińsku[31] flotylli marynarki polskiej. Odegrały one dużą rolę w okresie organizowania się Flotylli Pińskiej i w latach późniejszych. Po rozbudowaniu ich i wyposażeniu, wykonywały różne prace bieżące: budowę, przebudowę, naprawę, produkcję drobnych części /np. wentylatorów okrętowych, pachołów, latarń/.[32] Ośrodek piński posiadał "dobrze zorganizowane biuro konstrukcyjne".[33] Opracowano w nim rysunki parowych maszyn sterowych, które konstruowano w Modlinie i Gdyni.[34] Ponieważ zanurzenie monitorów gdańskich /typ "Warszawa"/ było zbyt duże,/ok. 0,70 m/ jak na wody, na których miały one operować, zmniejszano je do ok. 0,60 m /takie miały monitory krakowskie/ stosując pas skrzyń powietrznych[35] przyśrubowywanych, w razie potrzeby, do specjalnej kratownicy.[36] Na każdej burcie monitor niósł 4 takie skrzynie.

ków-Gdynia 1959-1960, ss. 99. Maszynopis w Zakładzie Historii Nauki i Techniki PAN i zbiorach autora. Sam opisany materiał dokumentacyjny w zbiorach Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

29 Ib. Monitory k. 14-19 i 29-45.

30 Wiadomości dotyczące monitorów, prac wykonanych w ośrodku pińskim i składu Flotylli zawdzięczam ustnym relacjom kpt. Henryka Pełdy, do niedawna dowódcy portu marynarki wojennej w Świnoujściu i jego odręcznie skreślonym u mnie notatkom, za co składam mu na tym miejscu podziękowanie.

31 K. Kopeć: Urywek historii flotylli Pińskiej. Jej udział w walkach o niepodległość 1919-1920, Przegląd Morski 1929, nr 4, s. 20.

32

33 Cz. Jeryś, op. cit., s. 40.

34 Ib., s. 40.

35 Ib., s. 40.

36 Wykonano je, wg A.Potyrały, prawdopodobnie w latach 1934-1936.

Przyśrubowywanie i odśrubowywanie wykonywały załogi w ciągu dwóch godzin /obie czynności - 4 godziny/. W tym celu okręt częściowo się zatapiało, a potem wodę usuwało.

Warsztaty Portowe w Pińsku wybudowały w ciągu swego istnienia: 2 kanonierki[37] /napęd motorowy, 2 wały śrubowe, na rufie drabina składana umożliwiająca obserwację terenu z wysokości dość znacznej /18 m/, 9-10 trałowców /4 bocznokołowce nieopancerzone i 5-6 śrubowców opancerzonych/, 4-5 kutrów /napęd Hotchkisa/, 5-6 kutrów meldunkowych o bardzo małym zanurzeniu, 1 kuter szybkobieżny /kadłub aluminiowy/ i kilka dalszych /kadłuby stalowo-aluminiowe/, które w 1939 r. były w próbach odbiorczych, statki rzeczne, motorówki, szalupy itp. W chwili wybuchu 2 wojny światowej na stoczni znajdowało się 6 kutrów /kadłuby i wały śrubowe ze stali nierdzewnej/ i 6 kutrów o długości 15 m. W 1939 r. przystąpiono również do produkcji silników.[38] Jak informuje kpt. H. Pełda, w ośrodku pińskim wykonywano wiele doświadczeń, np. przeprowadzano badania z kadłubami o dnie uskokowym oraz z motorami odrzutowymi. Warto jeszcze wspomnieć, że monitory, prócz wielu innych wad, miały nieodpowiednie do warunków operacyjnych płetwy sterowe.[39] Na ciężkim opancerzonym kutrze "Nieuchwytny"[40]

---

[36] Wymiary skrzyń: ok. 8 m dług., 1,5 m szer. i 0,8 m wysokości. Wg H. Pełdy wystawały nieznacznie nad linię wodną. W podobny sposób zwiększali nośność swych płaskodennych statków transportowych Asyryjczycy, stosując pas bukłaków.

[37] Cz. Jeryś pisze, że "były bardzo udanym typem bojowych statków rzecznych". Nie podaje ile wybudowano. Wg H. Pełdy, dwie.

[38] Zaprzecza temu A. Potyrała.

[39] H. Pełda twierdzi, że stery łamały się i "kleszczyły". Temu zaprzecza A. Potyrała.

[40] Jednym z nich był ciężki, opancerzony kuter "Nieuchwytny", wybudowany w Stoczni Modlińskiej w latach 1932-1934. Walczył w 1939 r na Wiśle. Zatopiony koło Modlina. Wydobyty przez Niemców. Patrolował Wisłę w okresie powstania warszawskiego. Zatopiony i powtórnie wydobyty. Odremontowany pod nadzorem kpt. H. Pełdy w Stoczni im. Komuny Paryskiej. Przekazany Wojsku Ochrony Pogranicza, później które muś z przedsiębiorstw żeglugowych. Pływał w Świnoujściu jeszcze w

zastosowano trójster /ster trójpłetwowy/ pomysłu niedawno zmarłego profesora Politechniki Gdańskiej - mgr inż. Aleksandra Potyrały, który okazał się bardzo sprawny i dał kutrowi dużą zwrotność. Na monitorach nie można było zastosować steru konstrukcji Potyrały, gdyż wymagałoby to dokonania poważniejszych zmian w konstrukcji ich części rufowych. Udanym pomysłem ośrodka modlińskiego, zastosowanym w ośrodku pińskim, było wprowadzenie gumowych łożysk wału śrubowego.[41] Po raz pierwszy w Polsce na "Nieuchwytnym". Inicjatorem wielu prac i pomysłów był dowódca Flotylli Pińskiej, kmdr W. Zajączkowski, autor znanego podręcznika "Wiedza okrętowa".[42]

4

Prócz ośrodka pińskiego, marynarka wojenna uruchomiła, po objęciu wybrzeża, ośrodek pucki /Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej/. Ich wyposażenie było skromne. W latach 1926-1927 zostały częściowo przeniesione do Gdyni[43] i włączone do powstających w tym porcie nowych Warsztatów Portowych naszej floty wojennej.

Stocznia Modlińska była typową stocznią remontową. Posiadała "poprzeczną pochylnię do spuszczania i wyciągania statków".[44] W tym ośrodku zbudowano ścigacz straży granicznej "Batory" /ok. 30 t./,[45] wsławiony przedarciem się przez linie niemieckiej marynarki /w przededniu kapitulacji grupy "Hel"/

1958 r. pod imieniem "Okoń". Dalsze losy niewiadome. Prawdopodobnie pocięty na złom.

41 Produkowała je f-ma "Piast" w Piastowie.

42 Wyd. Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Toruń 1926, ss. 6 +530+X, ryc. 412.

43 Cz. Jeryś, op. cit., s. 41.

44 Ib., s. 40-41.

45 Jerzy Miciński podaje 60 t. Cfr Jerzy Pertek: "Wielkie dni małej floty". Wyd. IV. Poznań 1959, s. 501.

do Szwecji[46] i może dlatego tym imieniem nazwany po powrocie do kraju w 1945 r., 2 minowce typu "Jaskółka"[47] oraz "wiele małych statków dla marynarki wojennej i wojsk saperskich".[48]

5

Na terenach dzisiejszej "Gdyńskiej Stoczni Remontowej" istniały około 1925 r. dwa przedsiębiorstwa: warsztat szkutniczy "Nauta" /na nabrzeżu śląskim/, posiadający odlewnię i wykonujący remonty statków[49] oraz "Stocznia Rybacka" Franciszka Ledukego. Po powołaniu do życia Morskiego Instytutu Rybackiego /1928/ produkcja statków rybackich zostaje stopniowo ujęta w praktyczne ramy organizacji i planowania. Instytut nawiązał kontakty zagraniczne, zasięgał porad obcych ekspertów, ustalił własny nadzór techniczny /od 1936 r./ nad wytwórstwem statków rybackich. W celu zwiększenia aktywności produkcyjnej w zakresie potrzebnych polskiemu rybołówstwu jednostek MIR przejął "Stocznię Rybacką" /1.V.1937/[50] i zmodyfikował jej pracę, a 1.X.1938 r. wydzielił to przedsiębiorstwo, tworząc, wspólnie z f-mą "Gdynika", samodzielną sp. z o.o. pod nazwą "Stocznia Rybacka".[51]

---

46 Jerzy Pertek, op. cit. s. 128-129 i wzm. na innych. Cfr indeks i s. 501.

47 Ib., s. 502. A. Potyrała nazywa je trałowcami lub wyławiaczami min.

48 Cz. Jeryś, op. cit., s. 41.

49 Jan Morze: Notatka o terenach stoczniowych w basenie nr 2 portu gdyńskiego. Materiały do 40-lecia Polski na morzu 1920 - - 1960 . Gdańsk 1959, z. 3, s. 65.

50 M.Z. Marian Zięcik: "Rozwój i praca Stoczni Rybackiej w Gdyni" Uprawa Morza 1939, z. 1, s. 60. - J. Morze, op. cit., s. 65 /podaje kwiecień 1937 r./.

51 Ib., s. 60. - J. Morze, op. cit., s. 65 /podaje datę 18.IX. 1938. MIR miał 96 % udziałów, "Gdynika" 4 %/.

MORSKA BIBLIOTEKA NAUKOWA

Na zbudowanym w 1930 r. pierwszym na wybrzeżu, wyciągu rybackim /nośność robocza ok. 40 t., maksymalna ok. 60 t./ rozpoczęto w 1931 r., pod kierunkiem majstra gdyńskiego /nieznanego już dzisiaj nazwiska/ budowę pierwszego kutra finansowanego przez Morski Instytut Rybacki. Wydarzenie to, uznano za faktyczny początek rybackiego budownictwa okrętowego w Gdyni.[52] Z technicznego punktu widzenia zalety kutra były duże. Dlatego Instytut zlecił wspomnianemu majstrowi budowę dalszych kutrów według tego samego wzoru. "Niestety, absolutny brak teoretycznych podstaw pracy ówczesnego warsztatu nie pozwolił ani w następnej, ani w żadnych z dalszych serii kutrów osiągnąć zalet bardzo udanego prototypu".[53] Kuter budowany w 1932 r., również na zamówienie Instytutu, na "Stoczni Gdyńskiej" był technicznie udany, ale dla odbiorców zbyt drogi. Dla stoczni, nie zamierzającej specjalizować się i w budownictwie statków rybackich, przyjmowanie zleceń tego rodzaju było dodatkowym obciążeniem technicznym i wątpliwym, na dłuższą metę, źródłem dochodów. "Stocznia Rybacka" musiała więc podjąć się produkcji statków rybackich wg wskazań MIR, oraz wykonywania innych prac z zakresu obsługi rybołówstwa i floty handlowej. W początkach 1939 r. "Stocznia Rybacka" dysponowała już wyposażeniem technicznym /wyciąg elektryczny 40/60 t, 6 torów umożliwiało pracę równoczesną przy 12 statkach, a hala produkcyjna budowę 4 większych jednostek, budynek biurowo-warsztatowy mieszczący kuźnię, cynkownię, ślusarnię itd., pomocniczy magazyn, szopę na drewno, 200 mb kolejki wąskotorowej, a ponadto "niezbędne maszyny i urządzenia oraz pełny komplet narzędzi ręcznych do wykonywania prac".[54] Stocznia posiadała skromny zespół inżynierski. Zatrudniała 75-120 pracowników fizycznych. Jej gotowość produkcyjną oceniano /rybacy i eksperci krajowi i zagraniczni/[55] na równą

[52] M. Zięcik, op. cit., s. 59.
[53] Ib., s. 59.
[54] Ib., s. 60 i 61.
[55] Ib., s. 61.

większemu przedsiębiorstwu tego typu w krajach skandynawskich. Stocznia prowadziła szkolenie personelu i dążyła do zwiększania swych zdolności produkcyjnych.[56] Starano się nawiązać kontakty eksportowe.[57]

Na podstawie znanych dotąd materiałów można, w przybliżeniu, ustalić jakie poważniejsze prace Stocznia wykonała w swym okresie "historycznym" /1931-1939/: budowa pierwszego kutra /1931/, dalszych ok. 12 /1932-1935/ o dług. 14-16 m, 9 /1936-1937/ o dług. 15-16 m x 5 m, /32 BRT/, oznaczonych kolejną sygnaturą cyfrową od 14-22,[58] dalszych 40-45 statków różnej wielkości i typu /14-19 m dług., 25-40 BRT/ i 4 łodzi wiosłowych. Większość kutrów wyposażona była w silniki produkowane w kraju przez warszawskie f-ki "Perkun" /60 KM/[59] oraz

---

[56] Ib., s. 61. Planowano w 1939/40 r. uruchomienie warsztatu ślusarsko-montażowego /wyrób okuć, montaż silników/, wg źródła wymienionego w przyp. 102.

[57] "Stocznia Rybacka. Sp. z o.o. Gdynia. Bilans za czas od 1.X. 1938 do 31.III.1939 r. Sprawozdanie za czas od 1.X.1938 r. do 31. III.1939 r." Druk powielaczowy. Gdynia 1939 , kk. 20 /paginowanych 17/.

[58] Cz. Jeryś, op. cit., s. 64 /wymienia kilka serii kutrów rybackich, 8 motorówek i łodzi ratunkowych, 1 kuter pełnomorski 24 m dług. i 6 kutrów znajdujących się w budowie w 1939 r./. - M. Zięcik, op. cit., daje więcej informacji: w 1931 r. 1 kuter, w 1932-35 dalszych, jak można wnioskować, biorąc pod uwagę przyjętą kolejność sygnatur cyfrowych, 12 i 9 w latach 1936 i 1937 oraz 5 w 1937-1938. W budowie w latach 1938-1939 było na stoczni: 4 kutry, 6 łodzi ratunkowych zwykłych i 2 motorowe oraz 2 statki dalekomorskie/. W wspomnianym "Bilansie-Sprawozdaniu" podano, że wybudowano w okresie sprawozdawczym 13 kutrów MIR 20 /= 20a/, 4 łodzie wiosłowe, a rozpoczęto budowę 8 łodzi ratunkowych i 2 statków 24 m. W tymże dokumencie zaznaczono, iż w budowie było w 1939 r. 13 kutrów różnej wielkości. W "Morzu" /1939, nr 1, s. 36/ czytamy, że Stocznia planowała w 1939 r. budowę 3 serii kutrów /po 10 sztuk/, 1 serię kutrów dalekomorskich 24 m dług. i 2-3 serie kutrów przybrzeżnych. Materiał opublikowany w "Roczniku morskim i kolonialnym 1938" nie wyjaśnia produkcji Stoczni.

[59] Jan Lech Dymecki: Pierwszy polski silnik okrętowy dużej mocy, Biuletyn Nautologiczny 1959, nr 1, s. 3 /w latach 1927-1934/.

"Lilpop, Rau i Loewenstein" /60 KM/. Szczególną sympatią odbiorców cieszyły się Lilpopowskie "liliputy", konstrukcji inż. Jana Lecha Dymeckiego.[60] W użyciu, jeżeli jest już mowa o silnikach, były silniki zagraniczne[61] i budowane w Polsce, na licencjach zagranicznych, silniki 200 KM /"Kromhout", w latach 1923-1926/ dla monitorów rzecznych, budowane przez f-kę "Perkun" i wysokoprężne, dla potrzeb marynarki wojennej o mocy 520 KM /"Nohab", w latach 1936-1937/ przez f-kę "Ursus".[62] W budowie było na Stoczni w 1938/39 r. 8 łodzi ratunkowych /2 motorowe/ dla budowanych w Gdańsku 2 statków "bawełnianych" dla GAL-u, 13 kutrów i 2 statki dalekomorskie /24 m dług. x 6,5 m, 65 BRT, 180 KM/, które miały służyć jako "prototypy niedużych drewnianych trawlerów rybackich, przeznaczonych do połowów na Morzu Północnym".[63]

Trzeba jeszcze wspomnieć o zapoczątkowanej produkcji silników spalinowych o mocy 20 KM przez warszawską f-kę "Windyga" i o silniku tzw. bezkorbowym o mocy 300 KM projektu dr inż. Adama Kręglewskiego[64] /ówczesnego dyrektora "Zakładów H. Cegielskiego" w Poznaniu/, który był w okresie prób w tej

---

[60] Ib., s. 3 /w latach 1935-1939/. Długa nazwa firmy była trudna do wypowiedzenia i zapamiętania, więc rybacy nazwali je, z powodu małych wymiarów silnika i pierwszego nazwiska właściciela f-ki "liliputami".

[61] M. Zięcik, op. cit., wymienia /bez podania nazwy/ silniki od 60 KM do 180 KM, a wspomniany "Bilans-Sprawozdanie" /cfr przyp. 57/ silniki f-my "Skandia" 180 KM.

[62] J.L. Dymecki, op. cit., s. 3 i 4.

[63] M. Zięcik, op. cit., s. 61.

[64] Niestety autor nie posiada i nie jest w możności odtworzyć projektu. Oto fragment listu z dn. 20.7.64 r.: "Niestety nie posiadam żadnych rysunków ani obliczeń i zapisków na temat silnika bezkorbowego. Nawet nie potrafię po przeszło 30-tu latach podać głównych wymiarów i ilości cylindrów. Nie wiem co się stało z silnikiem, podobno go okupanci zabrali. Główny konstruktor silnika od lat nie żyje." /list w moich zbiorach/.

że poznańskiej firmie. Zleceniodawcą było Kierownictwo Marynarki Wojennej. Silnik przeznaczony był dla okrętów Flotylli Pińskiej.

6

Już w 1923 r. istniały małe warsztaty reperacyjne inż. Suchodolskiego na terenie budującego się portu. Przekształciły się one ok. 1925 r. w warsztat szkutniczo-okrętowy "Nauta"[65] prowadzony przez braci Andruszkiewiczów. Rozwijający się port i planowany rozwój floty handlowej,[66] rybackiej i wojennej, kierowały uwagę zainteresowanych na brak własnego przemysłu okrętowego, przede wszystkim, odpowiedniej do potrzeb, stoczni. W dn. 31.XII.1927 r. zawiązuje się sp. akc. "Stocznia Gdyńska".[67] W 1928 r. rozpoczęto organizować przedsiębiorstwo, przejmując w formie wkładu f-mę "Nauta". Samodzielność polskiej stoczni nie trwała długo. Obcy kapitał potrafił upomnieć się o "swoje prawa". Udziały Stoczni przejmuje "Międzynarodowe Towarzystwo Budowy Okrętów i Maszyn" /Stocznia Gdańska/. W odnowionych i dobudowanych barakach znalazły pomieszczenie biura i zakłady Stoczni: warsztaty mechaniczne, mechaniczna kuźnia /gisernia "na gus, mosiądz, miedź i inne"/[68], modelarnia i stolarnia mechaniczna, spawalnia, mogą-

[65] Michał Kisielewski: Rozbudowa Stoczni Gdyńskiej, Morskie Wiadomości Techniczne 1938, nr 4, s. 23. - J. Rummel: Gdynia - port polski. Toruń 1926, s. 103. Wspomina o zorganizowaniu warsztatu podręcznego, ale nie wymienia nazwiska.

[66] Odezwa Ligi Żeglugi Polskiej z dn. 24.I.1924 nawoływała m.in. do przyspieszenia budowy portu gdyńskiego i budowy floty handlowej. Cfr ustawa o popieraniu polskiej żeglugi morskiej z dn. 25.XI.1925 /Dz.U.R.P. z 22.XII.1925, nr 125, poz. 891/. Przedruk w "Polskie przepisy morskie". Opracował Zbigniew Toczyski. Warszawa 1933, s. 17-20.

[67] Czesław Jeryś: Zapiski o przedwojennych stoczniach polskich /j.w./. Tam Stocznia Gdyńska, s. 46-64.

[68] Wg ogłoszenia Stoczni. Morze 1929, z. 1, s. 35.

ca wykonywać i cięcia metali oraz magazyny. W listopadzie 1929 r. sprowadzono wydzierżawiony dok pływający o nośności 2800 t,[69] nabyto, na kredyt, trójnożny, starego typu, dźwig pływający o udźwigu 50 t, nieudany produkt "Stoczni Gdańskiej"[70] oraz warsztat pływający.[71] Jak się okazało dok był mało sprawny: zawodził często silnik główny, "wydokowanie trwało niejednokrotnie około 8 godzin".[72]

Rozpoczynając w trudnym ekonomicznie czasie swą działalność, Stocznia dbała o kompletowanie i rozbudowę wyposażenia swych zakładów oraz szkolenie personelu. Początkowo wykonywano wszelkie prace, których przyjęcie zwiększało aktywność przedsiębiorstwa i dawało wpływy kasowe. Mimo starań, możliwości produkcyjne Stoczni nie zostały w pełni wykorzystane i bilans przedsiębiorstwa w 1928-1929, również w 1931-1932 r. był ujemny. Nawiązano więc kontakty z marynarką wojenną i różnymi przedsiębiorstwami, podejmując się wykonania i prac pozastoczniowych /np. budowy hydrofora, pojemników na śmiecie/.[73] Mimo pogłębiającego się kryzysu gospodarczego i braku poważniejszych zamówień /na skutek małego zainteresowania się przemysłem okrętowym sfer polskich/ "działalność przedsiębiorstwa była systematycznie rozszerzana".[74] Jednak pogar-

---

[69] Wg A. Potyrały 2800 t, wg innych 2500 t. Cfr Michał Kisielewski: Rozbudowa Stoczni Gdyńskiej, Morskie Wiadomości Techniczne 1938, nr 4, s. 23. - Stąd Cz. Jeryś, op. cit., s. 47. - Roman Hordyński w art. "Przemysł w Gdyni" /w pracy zbiorowej pt. "XV lat polskiej pracy na morzu". Gdynia 1935, o "Stoczni Gdyńskiej" na s. 171-172, "Stoczni Rybackiej", s. 172-173 i "Stoczni Yachtowej Gdyńskiej", s. 173/ s. 172 podaje 3500 DWT.

[70] Cz. Jeryś, op. cit., s. 47.

[71] "... z własną centralą kompresorów, które umożliwiają swobodne dokonywanie średnich napraw poza stocznią, w porcie lub na redzie". M. Kisielewski, op. cit., s. 23.

[72] Cz. Jeryś, op. cit., s. 47.

[73] Izabela Bojanowska: Polski przemysł okrętowy. Gdynia 1960, s. 8. - Cz. Jeryś, op. cit., s. 48, 49.

[74] Cz. Jeryś, op. cit., s. 49. Cfr artykuł M. Kisielewskiego.

szające się sytuacja finansowa Stoczni zmusiła akcjonariuszy do podjęcia uchwały likwidacyjnej /9.III.1936/. Słusznie zwracają uwagę Cz. Jeryś, czy Izabela Bojanowska, na to, iż obcy kapitał /1523 akcje, w stosunku do 159 polskich/ nie był zainteresowany rozwojem Stoczni, która mogła w przyszłości stać się przedsiębiorstwem polskim, w całym tego pojęcia znaczeniu, a więc konkurencyjnym. Nie można negować jednak silniejszych od ekonomicznych wpływów politycznych, szczególnie niemieckich. Stoczni nie zlikwidowano. Dzięki zabiegom "Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laura" oraz komisarza rządu Franciszka Sokoła, nadzwyczajne walne zgromadzenie udziałowców, obradujące w Gdyni 23.II.1937 r., uchwałę o likwidacji uchyliło. Udziały przeszły na gminę m. Gdynia /153 akcje/ i śląski trust "Wspólnota Interesów" /1529 akcji/.[75]

Stocznia obsługiwała więc flotę wojenną /dokowanie, prace dokowe itp/, handlową własną i obcą /remonty awaryjne, remonty mechanizmów, przeglądy, naprawa osprzętu itp/, rybacką /budowa/, port i przedsiębiorstwa portowe /np. remonty dźwigów, okucia, okratowania terenów, zbiorniki itp./ oraz miasto. W maju 1932 r. Stocznia przedstawiła Kierownictwu Marynarki Wojennej, opracowany przez własne biuro konstrukcyjne, projekt/właściwie był to kontrprojekt projektu modlińskiego, opracowanego przez A. Potyrałę/ i kosztorys budowy minowców /nazywanych wtedy trawlerami/.[76] Mimo pozytywnej[77] opinii fa-

[75] I. Bojanowska, op. cit., s. 9 i Cz. Jeryś, op. cit., s. 53 i 57. - M. Kisielewski, op. cit., s. 24 pisze: "Ażeby utrzymać tak konieczną dla portu i żeglugi placówkę, cały pakiet akcji Stoczni Gdyńskiej przejmuje Komisariat Rządu w Gdyni, a w r. 1937 odstępuje 85 % tych akcji "Wspólnocie Interesów". Od tej też chwili datuje się jej dalszy rozwój."

[76] "W dniu 25-go października wcielony został w skład floty wojennej ORP "Mewa". Trawler ten, tego samego typu co ORP "Jaskółka", budowany został przez Stocznię Gdyńską". Morze 1935, z. 12, s. 30. Kisielewskiego też "trawler".

chowców, Stocznia otrzymała zamówienie tylko na jeden minowiec. Umowę podpisano w początkach 1933 r., budowę rozpoczęto dopiero 27.I.1934 r., i mimo dużych trudności, 11.VII.35 r. przedstawiono okręt, całkowicie wykończony, do odbioru. Nastąpił on dopiero w dn. 25.X.1935 r.[78] Prócz ORP "Mewa", bo takie imię minowiec otrzymał, "Stocznia Gdyńska" wybudowała: drewniany statek kwarantannowy "Samarytanka" /1931 r., 28 BRT/, kuter dalekomorski "Hel III" /dla MIR/, 2 statki motorowe /"Pilot IV" i "Pilot V"/[79] i gotowy do wodowania kadłub pierwszego, większego statku handlowego budowanego w kraju, "Olza" /1250 DWT/[80] dla "Żeglugi Polskiej". Budowę tego statku podjęto w celu sprawdzenia stanu gotowości produkcyjnej przedsiębiorstwa planującego budowę pojazdów wodnych 7500-12000 DWT.[81] Aby móc budować statki większe i wykonywać

---

[77] Wg A. Potyrały kontrprojekt został uznany przez Kierownictwo Marynarki Wojennej za "znacznie gorszy" od jego projektu modlińskiego i dlatego "Stocznia Gdyńska" otrzymała zamówienie tylko na jeden "egzemplarz".

[78] Cz. Jeryś, op. cit., s. 52.

[79] M. Kisielewski, op. cit., s. 23. - Rocznik morski i kolonialny 1938. Warszawa 1938, s. 198-199, oraz 192-193. Wg A. Potyrały "Pilota IV" wybudowała stocznia w Modlinie.

[80] Polska flota handlowa 1939-1945. Zestawienie statystyczne. Wyd. Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi. Dział Spraw Morskich. Druk powielaczowy, jednostronny. Każda karta opatrzona tłoczoną pieczęcią ministerstwa. Londyn, lipiec 1945, kk. 6. - M. Kisielewski, op. cit., podaje 1250 DWT /za nim Cz. Jeryś, jak i na innych miejscach bez podania źródła/ i datę położenia stępki na 28.VIII.1938 roku.

[81] M. Kisielewski, op. cit., s. 24.

[82] U R. Nordyńskiego, op. cit., s. 172, błąd zecerski: przedłużenie doku "o 111 m" zamiast "do", Cz. Jeryś, op. cit., s. 51 "do 111 m".

[83] M. Kisielewski, op. cit., s. 24. Za nim Cz. Jeryś, op. cit., s. 60 i I. Bojanowska, op. cit., s. 9.

prace dokowe oraz dokowanie większych okrętów bojowych /do niszczycieli włącznie, które dokowano na stoczniach zagranicznych/, przedłużono dok pływający Stoczni do 111 m[82] i planowano stopniową rozbudowę stoczni. W 1938 r. rozpoczęto budowę nowej pochylni i hali montażowej /drewnianej/ na nowych terenach /zajętych dzisiaj przez "Stocznię im. Komuny Paryskiej"/ oraz zapewniono sobie pomoc konsultacyjną i konstrukcyjną angielskiej stoczni "J. Samuel White Co Ltd." w Cowes /grudzień 1937 r./, jak również pomoc tej stoczni w szkoleniu fachowców.[83] Plan rozbudowy przedsiębiorstwa przewidywał, w końcowym etapie, posiadanie: 4 pochylni, umożliwiających produkcję statków do długości 120 m /ok. 7500 DWT/ i 1 pochylni, umożliwiającej budowę statków do długości 160 m /ok. 12000 DWT/ oraz zainstalowania wielu nowoczesnych urządzeń mechanicznych. Ilość zakładów stoczni, które plan rozbudowy wymieniał, wskazuje na to, iż kierownictwo "Stoczni Gdyńskiej" dążyło do przekształcenia przedsiębiorstwa w duży i aktywny ośrodek produkcyjny.[84] Nie bez wpływu na podejmowanie projektów rozbudowy Stoczni był napływ na wybrzeże młodych sił fachowych technicznych/b. nielicznych okrętowców/[85]

[84] M. Kisielewski podaje w swym artykule, za nim, nie podając źródła, Cz. Jeryś, op. cit., s. 60-63.

[85] A. Potyrała: "Wspomnienia Gdańskie. Uwagi o sprawach polskiego budownictwa okrętowego z okazji 25-lecia Koła "Korab", Technika Morza i Wybrzeża, 1949, nr 5/6, s. 16-21. Podaje, że na semestr zimowy 1922/23 zapisała się na Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej 28 Polaków, ale ilość ta spadła szybko do 8 osób /s. 16/. Przyczyną też brak zainteresowania okrętownictwem władz polskich centralnych i gdańskich. Propagowano raczej specjalizację w zakresie budowy maszyn okrętowych. Ten kierunek propagował np. inż. Franciszek Fojut w "Gazecie Gdańskiej".

i ekonomicznych, oraz działalność gdyńskich towarzystw technicznych: Stowarzyszenia Polskich Inżynierów Budowy Okrętów /SPIBO/ i powstałego 29.VI.1936 r. Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich /STOP/,[86] a w pewnym stopniu i akademickiego Koła Studentów Okrętowych Polskich /powstałego w 1924 r., późniejszego "Korabia"/ przy Politechnice Gdańskiej.[87] Najaktywniejszym było zrzeszenie techników-okrętowców.[88] Już w grudniu 1936 r. wydało pierwszy numer swego czasopisma,[89] które było pierwszym polskim czasopismem techniczno-morskim. Powołało też wkrótce Komitet Gospodarczo-Przemysłowy /1938/ "dla współpracy z przemysłem okrętowym i pomocniczym";[90] inicjowało współpracę z SPIBO i prowadziło ożywioną działalność organizacyjną i propagendową.

Opierając się na ogłoszonych materiałach /np. Michała Kisielewskiego i innych/ można ustalić niewątpliwie, że mimo trudnych warunków, "Stocznia Gdyńska" zwiększała stopniowo swój potencjał produkcyjny, stając się w ciągu krótkiego stosunkowo czasu - niezbędnym elementem wzrastającej atrakcyjności portu gdyńskiego. Świadczy o tym również np. oddźwięk, jaki wywołała w prasie wiadomość o zamierzonej likwidacji

---

86 Marian Rakowski: Polskie stowarzyszenia okrętowców w okresie międzywojennym, Materiały z Zakresu Historii Techniki, Gospodarki i Terminologii Morskiej 1956, nr 1, s. 72-75.

87 Z Koła Studentów Polaków Techniki Okrętowej w Gdańsku, Morze 1929, nr 3, s. 60. Występowało potem p.n. "Korab". Wśród wygłoszonych referatów ok. 1928 r. był i o Stoczni Gdańskiej. Cfr przyp. 127a.

88 Cz. Jeryś, op. cit., s. 58-59.

89 "Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich". Od nowego roku pt. "Wiadomości Morskie Techniczne". Redagował do wojny inż. Michał Kisielewski, prof. Państwowej Szkoły Morskiej. Cfr Cz. Jeryś, op. cit., s. 58-59.

90 W nrze np. 4/1938, na dodanych 4 nlb. stronach podany "Wykaz firm pracujących dla przemysłu okrętowego".

przedsiębiorstwa.[91]

7

Z chwilą przeniesienia do Gdyni floty wojennej, musiały tu powstać podręczne Warsztaty Portowe. Zorganizowano je w 1927 r.[92] przenosząc z Pucka część urządzeń tamtejszego ośrodka. Skompletowano zespół inżynieryjno-techniczny, tworząc później, obok Warsztatów Portowych, większy i nowocześniejszy ośrodek - "Stocznię Marynarki Wojennej". W okresie międzywojennym warsztaty, mimo ciasnoty miejsca i skromnego wyposażenia technicznego, wybudowały 3 minowce typu "Jaskółka", 2 doki pływające /o nośności 500 t i 5000 t/, dźwig pływający /o udźwigu 25 t/, "którym Niemcy podczas okupacji podnosili ciężary 39-tonowe",[93] 2 holowniki /"Kaper" i "Żeglarz"/, kilka barek, motorówek i 2 szalandy denno-klapowe.[94] W 1938 r. gotowe były plany zmodernizowanego typu "Grom". Planowano budowę dwóch okrętów tego typu. Zdołano przed wybuchem wojny zgromadzić "dużą część gotowych elementów"[95] wykonać grodzie, ale nie zdołano ukończyć przygotowań do ułożenia stępki pierwszego niszczyciela.

---

[91] /dj/: "Stocznia Gdyńska ma się likwidować. Z inicjatywy prywatnej powinna powstać nowa stocznia", Depesza z 17.III.1936, nr 11. - "Nagła likwidacja stoczni w Gdyni", Słowo Pomorskie z 18.III.1936, nr 65. - "Stocznia Gdyńska", Czas z 6.IV.1936 r. itd. Jest rzeczą charakterystyczną, że "Morze" nie poświęciło temu ważnemu zagadnieniu żadnego artykułu. Wystarczyła uspokajająca notatka w z. 10, s. 38 z 1936 r. /"Sprawa przejęcia likwidującej się Stoczni Gdyńskiej przez gminę m. Gdyni została ostatecznie załatwiona. Ostatnio podpisana została umowa notarialna o przejęciu przez miasto 1523 sztuk akcyj, stanowiących 76 % całego kapitału Stoczni Gdyńskiej, które znajdowały się dotychczas w rękach Stoczni Gdańskiej... Pozostałe 24 % akcyj znajduje się w rękach polskich"./.

[92] Cz. Jeryś, op. cit., s. 42.

[93] Ib., s. 42.

Rozwój "Warsztatów Portowych" gdyńskich i "Stoczni Marynarki Wojennej" /po 1936 r./[96] przerwała wojna. Działalność obu ośrodków, choć różnych czasowo, należy uznać za bardzo pożyteczną. Dysponując zespołem wysokokwalifikowanych pracowników, i fachowym personelem pomocniczym, warsztaty i stocznia mogły podjąć szkolenie młodych kadr technicznych, wprowadzać normalizację "materiałów, maszyn i mechanizmów",[97] tak niezbędną w właściwie kształtowanym procesie produkcyjnym, szczególnie w produkcji wojennej oraz kształtować formy współpracy z przemysłem krajowym i zagranicznym w zakresie realizacji swych programów wytwórczych.

Jeżeli wspomniano już o możliwościach kształcenia młodych kadr, to trzeba wspomnieć, że z inicjatywy Kierownictwa Marynarki Wojennej, personalnie szefa jej służb kontradm. Ksawerego Czernickiego oraz przy współpracy Mieczysława Pietraszka, dyrektora Państwowej Szkoły Technicznej w Warszewie i Dominika Maleckiego - we wrześniu 1936 r. uruchomiono przy

---

[94] Piotr Szawernowski: "Pogłębiarstwo morskie i prace podwodne w latach 1925-1950." Materiały do 40-lecia Polski na morzu 1920 - 1960, z. 5. Gdańsk 1960, s. 5. Wg A. Potyrały powinno się je określać "błotniarkami denno-pokrywowymi" lub "błotniarkami z dennymi wrotami".

[95] Cz. Jeryś, op. cit., s. 42 i 43.

[96] W art. "Stocznia marynarki wojennej w Gdyni" /Morze 1935, nr 7 s. 7/ niepodpisany autor /chyba nie pod wpływem entuzjazmu świętomorskiego?/ podał szereg informacji prawie nieprawdopodobnych o planach rozbudowy stoczni. W 1935 r. rzucono hasło "polskie okręty na polskich stoczniach /cfr Janusz Lewandowski: "Przemysł przyszłości" Morze 1937, z. 7, s. 7/. To hasło w poważnym stopniu miała realizować Stocznia Marynarki Wojennej, budując pojazdy wodne, i wojenne, i handlowe. Teren stoczni o powierzchni 46 ha miał pomieścić 10 basenów, 4-5 pochylni różnej długości /pierwsza o długości umożliwiającej budowę okrętów do 1.500 t/, dok pływający i dok suchy, dźwigi, żurawie bramowe, wszelkiego typu zakłady. A. Potyrała zaprzecza kategorycznie jakoby w planach tej stoczni figurował dok suchy i 10 basenów. Raczej nabrzeże dla 10 statków /Z uwag jego dotyczących niniejszej pracy/.

wspomnianej szkole pierwszy w Polsce Wydział Budowy Okrętów.[98] W ciągu swego istnienia /do 1944 r./ wydział dał krajowi 153 absolwentów.[99] Wykładane były następujące przedmioty: teoria okrętu przez Dominika Maleckiego /kierownika Wydziału do 1939/40/ i Mikołaja Berensa /od 1939/40/, architektura okrętu /konstrukcja okrętu/ przez Aleksandra Potyrałę /od 1939/ /40 kierownika Wydziału/, mechanizmy okrętowe przez Stanisława Kamieńskiego /do 1939/49/ i później Hilarego Sipowicza, elektrotechnika okrętowa przez Adolfa Zelenaya, organizacja stoczni przez Aleksandra Potyrałę, kreślenie projektowe okrętu przez Hieronima Janczewskiego /do 1939/40/ i Aleksandra Rylke, mechanika budowlana okrętu /potem: statyka wiązań okrętowych/ przez Dominika Maleckiego i od 1939/40 Aleksandra Rylke i konstrukcje stalowe przez Eugeniusza Hildebrandta /do 1939/40/.[100] Czas nauki był trzyletni. W ciągu roku szkolnego 1941/42 niemieckie władze szkolne nakazały skrócenie nauki do dwóch lat. Zainteresowanie młodzieży tym wydziałem, jak relacjonuje w wspomnianym artykule A. Potyrała, było duże. "Wynikało to nie tylko ze zlikwidowania przez hitlerowskie władze średniego szkolnictwa ogólnokształcącego, ale przede wszystkim z przeświadczenia społeczeństwa polskiego, że po zakończeniu wojny gospodarka morska wymagać będzie dużej liczby fachowców również dla własnego przemysłu okrętowego".[101]

---

97 Cz. Jeryś, op. cit., s. 45-46.

98 Aleksander Potyrała: W 25 rocznicę zapoczątkowania w Polsce szkolenia techników budownictwa okrętowego, Budownictwo Okrętowe 1961, nr 9, s. 265-267. Pełna nazwa w latach 1936-1939: Wydział Budowy Okrętów i Konstrukcji Stalowych.

99 Ib., s. 266, tabl. II.

100 Ib., s. 266, tabl. I.

101 Ib., s. 267.

Ostatnim gdyńskim ośrodkiem stoczniowym była, powstała ok. 1934 r.[102] "Stocznia Yachtowa Gdyńska"/SYG/, prowadzona przez dwóch energicznych młodych inżynierów: Lecha Tumiłowicza i Wojciecha Orszuloka. Stocznia jachtowa specjalizowała się w budowie morskich jachtów sportowych /drewnianych/ oraz obsłudze jachtingu morskiego. Wykonywała jednak i inne prace szkutnicze. W okresie swego istnienia wybudowała "szereg łodzi sportowych i portowych", motorówkę pilotową /dla Urzędu Morskiego/ i rozpoczęła budowę jachtów pełnomorskich typu "konik morski", bardzo - jak się okazało - udanych /5 wykonano/.

Trzeba wspomnieć jeszcze o jednym bardzo interesującym historyków szkutnictwa i okrętownictwa rodzimym ośrodku budownictwa - rewskim. Wybudowano tam na przełomie XIX i XX stulecia kilka żaglowców towarowych środkami, jak się dzisiaj określa, gospodarczymi. Dwa z nich: "Eugenia" /22 BRT/ i "Helena" /27 BRT/ figurowały jeszcze w 1937/38 r. w polskich rejestrach okrętowych.[103]

---

[102] Jan Morze, op. cit., s. 66. - R. Hordyński, op. cit., s. 173 /podaje rok 1933, a uruchomienie w 1934 r./.

[103] Rocznik morski i kolonialny 1938, s. 194-195. - Andrzej Ropelewski: "Wieś rybacka w powiecie puckim". GTN. Wydział I. Nauk Społecznych i Humanistycznych. Gdańsk 1962, s. 178.

Władysław Szulist • Gdynia

dokończenie

ZARYS DZIEJÓW GDYNI do powstania miasta

IV. Za czasów Rzeczypospolitej Szlacheckiej.

Po pokoju toruńskim Pomorze Gdańskie wchodzi w skład Korony. Prusy Królewskie podzielono na trzy województwa: pomorskie, chełmińskie i malborskie. Województwo obejmowało mniejsze jednostki administracyjne, powiaty. Interesujące nas wsie weszły do powiatu gdańskiego i puckiego. Do Gdańska należały: Redłowo,[214] Kolibki,[215] Witomino,[216] Mały Kack[217] i Wielki Kack.[218] Do Pucka: Chylonia,[219] Cisowa,[220] Gdynia,[221] Grabówek,[222] Oksywie,[223] i Obłuże.[224] Nad ludnością miejscową poważnie zaciążyły wojny prowadzone głównie ze Szwecją, Danią, Prusami i Rosją.

Dla wsi położonych na wybrzeżu Bałtyku rybołówstwo morskie w dalszym ciągu odgrywało ważną rolę. Gdynia w 1525 r.

214 Biskup M., Tomczak A.: Mapy województwa pomorskiego w II poł. XVI w. Roczniki Tow. Nauk Toruńskiego. Rocznik 58, Toruń 1955.
215 Ib., s. 90.
216 Ib., s. 91.
217 Chociaż nie jest wymieniony, to niewątpliwie należał do powiatu gdańskiego, gdyż Kolibki, Mały Kack i Wielki Kack tworzyły jedną parafię z kościołem w Wielkim Kacku.
218 Ib., s. 91
219 Ib., s. 100.
220 Ib., s. 100.
221 Ib., s. 103.
222 Ib., s. 103.
223 Ib., s. 104.
224 Ib., s. 104.

odstawiała kartuzom 1/4 beczki dorszy. Należności uiszczano także w gotówce. Np. w 1603 r. cała wieś łącznie z rybakami płaciła kartuzom 84 fl. i 25 gr. Norbertanki w 1668 r. z Obłuża pobierały 1/4 z połowów ryb większych i 1/10 od zwykłych.[225] W rybołówstwie morskim rybacy zrzeszali się w organizacje rybackie zwane inaczej maszoperiami. Czy takie istniały w Gdyni trudno stwierdzić. Zmiany w technice połowów rybackich od XV - XVIII w. były minimalne. Trudno nawet mówić o jakimś postępie. Rybołówstwo śródlądowe w porównaniu z morskim odgrywało nieznaczną rolę. Takie istniało na Kaczym i Chylońskim Potoku. Na wymienionych Potokach były również młyny. Spiętrzone stawy przy młynach wykorzystywano ubocznie jako stawy rybne.

Grupę najbardziej na wsi zamożną tworzyli sołtysi dziedziczni lub powoływani przez władzę zwierzchnią. Sołectwo gdyńskie przez dziesiątki lat dziedziczyła rodzina Blumhoffów. Pierwsze dane o niej pochodzą z 1638 r. Istnieli jeszcze w 1773 r.[226] Do sołtysów należała władza administracyjna, sądzenie chłopów, zwoływanie zebrań, informowanie mieszkańców o rozporządzeniach dworu i władzy feudalnej. Sołtysi zobowiązani byli do odbywania służby wojskowej. Powinnością sołtysa w Obłużu w 1668 r. było goszczenie urzędników norbertanek przybywających do wsi. Cztery razy w roku musiał stawać do podróży zakonnych.[227] Do wyjątków należy notatka o sołtysie gdyńskim z 1772 r. Otrzymał on wtedy wolne rybołówstwo na morzu, za co zobowiązał się wykonywać swój urząd bezpłatnie.[228] Stąd wniosek, że widocznie nie cieszył się wszystkimi przywilejami przysługującymi powszechnie sołtysom.

225 Schultz Franz: Geschichte der Kreise Neustadt und Putzig, Danzig 1908.
226 Szulist W.: Gdynia przed wiekami, Tygodnik Morski 27.I.1963.
227 Schultz F.: Op. cit., s. 614.
228 Ib., s. 431.

Gburem w Prusach Królewskich był kmieć posiadający pełny nadział ziemi nie mniejszy jednak niż 1 łan.[229] Dzielono ich na czynszowych i pańszczyźnianych. Chylonia w 1664 r. posiadała 4 gburów, Redłowo 2, zaś Oksywie w 1772 r. 5 gburów i 7 półgburów. Zagrodnicy albo ogrodnicy posiadali tylko zagrody i chałupy. Nadział ziemski wynosił od kilkunastu prętów do paru morgów. Siedzieli zazwyczaj na własności szlachty lub bogatych chłopów i pracowali odpłatnie lub bezpłatnie na rzecz właściciela. W Kolibkach w 1570 r. było ich 7,[230] w Witominie w 1682 r. 3,[231] w Oksywiu 6,[232] w Wielkim Kacku 5.[233] Uposażenie w ziemię danników było podobne do ogrodników. Opłacali tylko czynsz. Chałupnicy stanowili najuboższą warstwę ludności wiejskiej. Posiadali tylko swoje chałupy. Tak chałupnicy jak komornicy mieszkający u gburów byli przez nich zatrudniani. Rataje należeli do stałych pracowników zatrudnianych bezpośrednio w produkcji. Wykonywali głównie prace polowe i troszczyli się o bydło robocze. Na Pomorzu nastąpiło upodobnienie położenia ogrodników pańskich i ratajów.

Pod względem własności dzielnice współczesnej Gdyni były dosyć zróżnicowane. Do klasztoru kartuskiego należała Gdynia i Grabówek. W posiadaniu Oksywia i Obłuża były norbertanki z Żukowa. Chylonia, Cisowa i Redłowo tworzyły własność królewską. Witomino dzierżyły brygidki z Gdańska. Właścicielami Małego Kacka byli mieszczanie gdańscy i toruńscy. Kolibki stanowiły własność szlachecką. Do dóbr biskupa włocławskiego wchodził Wielki Kack.

---

229 Odyniec Wacław: Stosunki społeczno-gospodarcze w starostwach kaszubskich woj. pom. w XVII i XVIII w. Pomorze Nowożytne. Warszawa 1959.

230 Źródła Dziejowe: Tom XXIII. Polska XVI w. pod względem geograficzno-statystycznym. Tom XII. Prusy Królewskie, cz. I. Wydał I.T. Baranowski. Warszawa 1911, s. 254.

231 Taryfy podatkowe ziem pomorskich z 1682 r. Wyd. Stanisław Kętrzyński, Towarzystwo Nauk Toruńskie. Fontes 5, Toruń 1901, s. 78. 232 Ib., s. 78. 233 Ib., s. 75.

Przemiału zboża dokonywano na omawianych terenach tylko w młynach wodnych. Dla uzyskania większego spadku wody przy młynach budowano stawy.[234] Niekiedy woda spiętrzona służyła do poruszania kilku warsztatów. Ten stan istniał na Kaczym Potoku, gdzie prócz młynów wodnych istniały hamernie i papiernie. Młyny wodne były zbudowane na Kaczym Potoku, Potoku Kolibki, Potoku Chylońskim, Potoku Cisowianka i Potoku Obłużańskim. Istniały w 1570 r. w Wielkim Kacku, Małym Kacku, Kolibkach, Chylonii, Cisowie i Oksywiu.[235] Wspomniane młyny miały od jednego do trzech kamieni.

Do najbardziej rozwiniętych gałęzi rzemiosła należały browarnictwo i gorzelnictwo. Browary były nierozdzielnie związane z karczmą lub z określonych miejsc pobierano trunki. Źródła informują o istnieniu browarów na Grabówku[236] i Wielkim Kacku.[237] Powyższe browary istniały przy folwarkach. Najpodatniejsze miejsce dla zbytu piwa stanowiły karczmy. Takie stały w Gdyni, na Grabówku, w Chylonii, Cisowie, Redłowie, Kolibkach, Wielkim Kacku, Małym Kacku, Oksywiu i Obłużu. W karczmach sprzedawano także wino i gorzałkę. Dogodne położenie Kolibek wpłynęło na szczególny rozwój karczem. W 1570 r. były tu czynne dwie karczmy, zaś w 1789 r. aż trzy.

Na Pomorzu Gdańskim występowały 2 skupiska kuźnic żelaza: w okolicy Oliwy i na Kaczym Potoku. Na tym ostatnim były aż 4 hamernie.[238] Służyły one do wyrobu żelaza z rudy żelaznej. Bliskość Gdańska ułatwiała dowóz rudy. Na Kaczym i Potoku Kolibki pracowały także młyny papiernicze w Małym Kacku

234 Samsonowicz Henryk: Rzemiosło wiejskie w Polsce XIV-XVII w. Warszawa 1954.
235 Źródła... p. cit., s. 251, 254, 281 i 284.
236 Czaplewski Paweł: Kartuzja kaszubska. Maszynopis.
237 Inwentarz dóbr stołowych biskupstwa włocławskiego. Wyd. Leonid Zytkowicz. T.N.T. Fontes 36, Toruń 1950, s. 181.
238 Biskup Marian: Atlas Historyczny Polski. Prusy Królewskie w drugiej połowie XVI wieku. Warszawa 1961, s. 104.

i Kolibkach. Materiał budowlany przygotowywały cegielnie. Urządzenie ich było proste, składało się z form do produkcji cegły, obiektu do suszenia i pieców do wypalania. Około 1614 roku zbudowano cegielnię w Gdyni.[239]

Odtworzenie szaty leśnej utrudnia brak danych kartograficznych. Przedstawić można jedynie stan z końca XVIII w. na podstawie atlasu Schröttera. Obszary przy Gdyni pokrywały liczne lasy. Na podleśnictwo gdyńskie w 1786 r. mianowano Antoniego Pokrzyskę. Lasów strzegli specjalni strażnicy. Wielki Kack pod koniec XVI w. otaczały liczne lasy dębowe i bukowe.[240]

We wiekach XVI - XVIII na terenie Polski trójpolówka ugorowo-zbożowa była stosowanym nadal ogólnie przyjętym systemem rolniczym. Dwupolówka i jednopolówka należały do wyjątków. Przy trójpolówce grunty dzielono na trzy pola. Pańszczyzna w dalszym ciągu spoczywała na chłopach. W omawianych wsiach występowały tak wsi gburskie jak folwarki. Produkcja roślinna jak zwierzęca podlegała nieznacznym zmianom. To samo można odnieść i do technicznego wyposażenia gospodarstwa wiejskiego.

Na interesujące nas wsie korzystnie wpływała bliskość Gdańska, gdzie ludność Gdyni i okolicznych wsi mogła sprzedawać nadwyżki towarowe ze swych gospodarstw jak: zboże, drzewo, smołę, popiół i inne artykuły.

Tradycji szkutnicza Gdyni sięga roku 1488, w którym D. Molbeke z Gdańska buduje w Gdyni statek o długości 36 łokci.[241] Stanisław Koniecpolski wielki hetman koronny uważał Gdynię jako miejsce najodpowiedniejsze pod budowę portu wojennego. Myśl tę także podjął za Władysława IV architekt woj-

239 Czaplewski Paweł: Kartuzja... op. cit.
240 Inwentarz... Fontes 36..., op. cit., s. 182.
241 Pelkowski B. i Uklejewski J.: Gdynia. Mały przewodnik ilustrowany. Gdynia 1959, s. 7 i Miasta Polskie w Tysiącleciu. Wrocław-Warszawa-Kraków 1965. Tom I, s. 379.

skowy Flamandczyk Jakub Pleitner. Port zamierzano zlokalizować w zatoce między Oksywiem i Kamienną Górą. Projekt ten upadł, wybrano Półwysep Helski i zbudowano fort Władysławowo.[242]

Gdynia stanowiła dobre zaplecze gospodarcze dla mnichów kartuskich, którzy pobierali z niej świadczenia w pieniądzu i w naturze. Np. w 1525 r. każdy chłop uiszczał rocznie 10 grzywien, zagrodnik 2 grzywny, wszyscy zaś razem 1/4 beczki dorszy, w 1591 r. każdy z włościan płacił 5 grzywien i 4 kury, z racji szarwarku 4 grzywny, każdy z ogrodników po 13 gr. 1 sol. i 2 kury. Ci ostatni w liczbie 4 w 1570 r. uiszczali po 4 gr. Sołtys z włościanami w 1603 r. i rybakami płacili 84 fl. i 25 gr., zaś w 1670 r. sołtys rocznie 40 fl. karczmarz 66 fl., 6 większych rolników po 30 fl. i 5 mniejszych po 15 fl. Od karczmy w 1570 r. pobierano 20 gr. Z browaru na Grabówku otrzymywali rocznie 260 fl. Równolegle ze wzrostem liczby mieszkańców wsi w 1773 r. powiększyły się ich świadczenia dla klasztoru.

Wzrost liczby zabudowań i mieszkańców Gdyni za Rzeczypospolitej był minimalny. Np. w 1583 r. wieś liczyła 8 włościan, 4 zagrodników i 4 komorników prawdopodobnie z wyjątkiem sołtysa. Po 8 następnych latach 3 ogrodników. Gdynia w 1772 r. oprócz sołectwa obejmowała 7 zabudowań gospodarskich. W 10 lat później ludność wsi wynosiła 154 mieszkańców.

Sołtys w 1772 r. płacił czynsz tylko z połowy swych dóbr. Właścicielem karczmy był już w 1603 r. Należały do niej 2 łany roli. Folwark na Grabówku z 20 łanami i karczmą zbudowaną w 1682 r. należał w dalszym ciągu do Gdyni. Na 40 łanach w Gdyni na początku XVII w. utrzymywano 37 koni. W tym samym

[242] Lepszy K.: Zarys dziejów polskiej marynarki. Kraków 1947, s. 43-44.

czasie urządzono we wsi cegielnię. Karczma na Grabówku odpadła od Gdyni w 1786 r.

Za czasów Rzeczypospolitej Szlacheckiej Gdynię nawiedziło szereg klęsk. W 1526 r. Jan Sokołowski z Wrzącej zabrał kartuzom Grabówek. W czasie zatargu Stefana Batorego z Gdańskiem cała Gdynia uległa spaleniu. Ten sam fakt miał miejsce również w 1734 r.[243] Spłonęło sołectwo, karczma, 7 osiedli gburskich i 8 innych. Te ostatnie zamieszkiwali prawdopodobnie ogrodnicy, pasterz, komornicy i reszta biedoty wiejskiej. Stan uległ szybkiej poprawie skoro w 1789 r. wieś liczyła już 21 dymów. Z rokiem 1800 kończy się panowanie kartuzów w Gdyni. Dobra przejmuje w wieczystą dzierżawę gen. maj. v. Kauffberg w 1806 r.

Owoce reformacji w Gdyni mimo silnego oddziaływania Gdańska nie były zbyt wielkie. Wizytator w 1583 r. notuje 2 nowatorów, advocatum Gdinensem i żonę niejakiego wieśniaka Miessopiek, która w następnym roku przeszła z powrotem na katolicyzm. Na Oksywiu w 1584 r. zwolennikiem nowej religii był Wilhelm Szibor. Na początku XVII stulecia parafia oksywska liczyła ok. 50 protestantów, 1702 r. - 44, 1766 r. - 31, 1781 r. - 32. Z wyżej podanych zaledwie kilku mogło przypadać na Gdynię.

Z racji przynależności parafialnej Gdyni do Oksywia na mieszkańcach ciążyły osobne należności. Pod koniec XVI w. wieś dawała pół korca żyta i owsa. W 1710 r. proboszcz oksywski oprócz dziesięciny pobierał z niej 10 korcy żyta i owsa. O tychże świadczeniach wspomina wizytator również w 1728 r. Daniny biskupiej Gdynia płaciła w 1534 r. 5 gr. z łana.

Oksywie pozostawało nadal własnością klasztoru żukowskiego. Dobrami zakonnymi zarządzali tu przeważnie miejscowi proboszczowie. Pod koniec XVI stulecia do parafii oksywskiej

[243] Czaplewski P.: Kartuzja... op. cit.

należały następujące miejscowości: Oksywie, Gdynia, Kosakowo Obłuże, Mosty, Mechlinki, Pogórze, Pierwoszyno, Redłowo, Chwarzno, Witomino, Dębogórze i Grabówek. Władzę nadrzędną nad dekanatem sprawował dziekan pucki. Areał wsi w 1570 r. wynosił 25 łanów, z których 3 należały do proboszcza. We wsi znajdowały się 2 karczmy dziedziczne opłacające po 20 gr., młyn o jednym kole, z którego płacono 24 gr., 9 ogrodników płacących po 4 gr., 3 rybaków płacących po 8 gr., w sumie wieś uiszczała 18 fl. i 24 gr. W latach 1583-84 wieś zamieszkiwało 11 osadników. Karczmę posiadał Andrzej Nerik. Ostatni norbertanin, proboszcz żukowski Andrzej Swinecki w I połowie XVII w. przywłaszczył sobie Obłuże, Oksywie i Pogórze z rybołówstwem w morzu i sądownictwem we wspomnianych wioskach.[244] Pod koniec XVII stulecia od 30 morgów osiadłych płacono 2 zł i 9 gr. We wsi mieszkało 6 ogrodników.[245] Chylonia w 1695 r. stanowiła filię kościoła oksywskiego.[246] Dobra sołeckie otrzymują w 1700 r. nowy przywilej od przeoryszy żukowskiej Elżbiety Ciecholewskiej, zaś karczma w 1776 r. Do wsi w 1772 roku należało 10 włók ziemi z 5 gburami, 7 półgburami i biedotą wiejską. Oksywie dzieli się na Oksywie na Górze i Oksywie na Piaskach zamieszkiwane przez rybaków.[247] Cała wieś liczyła w 1789 r. 21 domów. Szkoła istnieje od początku XVIII wieku. Uczył w niej organista. Szkołę państwową zastajemy w 1781 r. Liczba mieszkańców w tymże roku wynosiła 186. Proboszcz oksywski w 1766 r. był właścicielem młyna. Parafia w tym roku liczyła 1587 katolików.[248]

---

244 Fmankidejski: Klasztory żeńskie w diecezji chełmińskiej. Pelplin 1883, s. 27.
245 Taryfy... op. cit., s. 78.
246 Diecezja Chełmińska: Zarys historyczno-statystyczny. Pelplin 1928, s. 726.
247 Schultz F.: Geschichte... s. 626.
248 Wizytacja z tegoż roku. Archiwum Diecezjalne w Pelplinie /skrót ADCH/.

Na zachód wysunięte od Oksywia Obłuże w 1570 r. liczyło 40 łanów z których 14 było pustych. Pięciu ogrodników opłacało po 4 gr. i karczmarz 20 gr. Wieś w 1583 r. zamieszkiwało 9 włościan, którzy płacili od łana mesznego dla proboszcza oksywskiego pół korca owsa i żyta. Sołectwo obłuskie w 1668 roku otrzymuje przywilej od przeoryszy żukowskiej Katarzyny v. Sternberg-Kostrzonka. Roczny czynsz wynosił 40 florenów. Z innych obowiązków podajemy następujące: cztery razy w roku miał stawać do podróży zakonnych z zaprzęgiem. Przedstawicielom klasztoru przybywającym do Obłuża powinien był dawać utrzymanie z obsługą koni. Dokument nadmienia dalej o odstawianiu 1/4 części z ryb większych łowionych w morzu, i 1/10 od zwykłych i obowiązku warzenia 2 razy w roku piwa. Następny przywilej wystawiono dla karczmarza Wojciecha Borskiego w 1764 r. Klasztor żukowski posiadał tu swój folwark. Jego dzierżawcą w 1788 r. był Antoni Kopperschmidt. Po I rozbiorze Polski wieś składała się z folwarku i wsi gburskiej. Ta ostatnia liczyła 6 łanów ziemi. Zamieszkiwali ją: sołtys, 4 gburów, 12 chałupników, 2 ratajów i 9 komorników. We wsi było osiadłych w 1781 r. 162 mieszkańców.

Za panowania polskiego nastąpiła zamiana Redłowa ze starościńskiej wsi czynszowej na królewską wieś gracjalną nadaną jednemu ze szlachty polskiej. Wieś w 1570 r. posiadała 39 łanów, z tych 29 było obsadzonych. Od karczmy dziedzicznej opłacano 20 gr., czopowego 90 gr., 4 ogrodników opłacało po 6 gr., 4 po 4 gr., 4 po 2 gr. Łącznie opłacano 24 fl. i 18 gr. Z dzierżawców znani są Sokołowski i Konopacki. We wsi w II połowie XVI w. mieszkało 5 włościan. Pobór podwójny i akcyzę potrójną w 1648 r. płaciło 6 mieszkańców w sumie 12 fl.[249] Redłowo, Chylonia i Cisowa w 1679 r. tworzyły jeden zespół majątkowy. Zarządzał nim Daniel Eyremberg z Gdańska.

[249] **Słownik Geograficzny Ziem Polskich. Warszawa 1880-1902.**

Po nim nabył go hrabia Przebendowski. Dzierżawcą folwarku w 1773 r. był Kriesel. Właścicielką pozostawała nadal wdowa Przebendowska. Negatywnie na gospodarce wsi odbiły się wojny szwedzkie. Przed rokiem 1664 we wsi mieszkało 5 gburów, zaś po tymże roku 2. Karczmę trzymał niejaki Abram. Nazwa Redłowo Wysokie /Redłowo superior/ pojawia się po raz pierwszy w 1710 r.[250] Reformacja zyskała w Redłowie najwięcej zwolenników. Robotnicy zatrudnieni w hamerniach nad Kaczym Potokiem zbudowali tu w 1568 r. kościół. Sposób zdobycia gotówki na ten cel był dosyć specyficzny. Złupili oni i następnie spalili kościół w Wielkim Kacku. Podstępem zdobyte pieniądze, które miały być przeznaczone na odbudowę spalonego kościoła skierowali na wzniesienie własnego zboru. Postarali się również o pastora ewangelickiego, który przybył tu w 1630 roku. Do kościoła w Oksywiu w 1710 r. Redłowo dawało mesznego 8 korcy żyta i owsa.

Chylonia i Cisowa pod koniec XVI w. stanowiły własność królewską. Tę pierwszą dzierżawił wówczas Jan Sokołowski. Wśród zawodów w 1570 r. w Chylonii wymieniamy następujące: 7 ogrodników płacących po 6 gr. i 4 po 4 gr., 1 wieśniak po 12 gr., 2 rzemieślników po 6 gr., karczmarz dziedziczny po 20 gr., 2 młyny dziedziczne po 24 gr., 8 węglarzy po 6 gr., w sumie cała wieś uiszczała 28 fl., 27 gr. i 6 den. Cisowę zamieszkiwało w tymże roku: 1 karczmarz, 5 ogrodników, 1 najemnik, 6 wieśniaków, młynarz, 10 węglarzy, 1 rzemieślnik i 3 towarzyszy. Pod względem obszaru Chylonia liczyła 30 łanów, zaś Cisowa 20. W późniejszym czasie, dokładniej w 1664 r. dzierżawcą Chylonii, Cisowy i Redłowa był Eyremberg.[251] W tym czasie w Cisowie nie było żadnego gbura. Lustracja podaje dalej 3 ogrodników szarwarkujących do dworu o swym chle-

250 Wizytacja z 1710. ADCH.

251 Schultz: Geschichte... op. cit., s. 419, Lustracja z 1664 r. /s. 355/ podaje nazwisko dzierżawcy w innym brzmieniu Ceremberk.

bie w ciągu roku 8 dni z kosą i 8 dni z grabiami, kowala, owczarnię zwaną Kłodowo, bartnika z 60 wyrobionymi barciami i folwark w arendzie Michała Błoma. Po wojnach szwedzkich w 1664 r. w Chylonii pozostało 4 z 7 niegdyś istniejących gburów. Młyn i karczma były w tym czasie czynne. Po wymarciu rodziny Eyrembergów 3 dobra wracają z powrotem do korony. Krokowski jest w posiadaniu Chylonii i Cisowy w 1686 r. Na początku XVIII w. dzierży je książe Aleksander Sobieski,[252] 1766 r. - Przebendowski i w 1789 r. gen. I. Przebendowski. Karczmarz w Chylonii w 1765 r. szynkował 9 beczek piwa i 6 achtli gorzałki.[253] Cisowa w 1789 r. posiadała 13 domów mieszkalnych, zaś Chylonia 17. W latach osiemdziesiątych XVIII stulecia Chylonię zamieszkiwało 79 osób, zaś Cisowę 56. W tej przedostatniej było osiedlonych 9 chałupników, 3 komorników i młynarz. Szkoła w Chylonii istniała już w 1686 r. Nauczyciela utrzymywała wieś.

Podobnie jak w Redłowie tak również w Chylonii zwolennicy reformacji zyskali na znaczeniu. Ze Sokołowskiego i Konopackiego kościołem w Chylonii władali reformatorzy, a gdy dobrami Chylonii i Cisowy zarządzali Eyrymbergowie był on w rękach kalwinów. Rektor kościoła oksywskiego pod koniec XVII w. nazywał siebie proboszczem oksywskim i chylońskim. Do Chylonii jako filii kościoła oksywskiego należały Cisowa i Chwarzno. Liczba Niemców w Chylonii w 1702 r. wynosiła 44.[254]

Obszar ziemski Kolibek w 1570 r. wynosił 23 łany, z których 6 należało do folwarku. Z właścicieli notujemy: A. Knibawskiego, B. Przeorskiego i braci Gołębiowskich. Wieś zamieszkiwało 8 ogrodników, 2 karczmarzy, kilku młynarzy, łącznie z pracownikami kuźni żelaznych i kilku rzemieślników. W po-

252 Wizytacja z 1710 r. ADCH.
253 Lustracja z 1765 r. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie. Archiwum Skarbu Koronnego, XLVI, nr 37 i 38.
254 Wizytacja z 1702 r. ADCH.

siadaniu kuźni byli Henryk Brewicz i Szymon Nietagk. W końcu XVI w. właścicielami karczem byli luteranie. Na początku XVII stulecia Kolibki przechodzą w ręce Heinów z Gdańska. W latach trzydziestych XVII wieku Kolibkami zarządza Jakub Wejher. Mateusz v. Liebman administrował majątkiem w 1655 r. Po śmierci Jakuba Wejhera dziedziczką zostaje Radziwiłłowa. Żona Wejhera była siostrą króla Jana Sobieskiego. Z chwilą śmierci męża w 1681 r. daruje je królowi Sobieskiemu. Nadchodzi rok 1696. Umiera król Jan Sobieski. We władanie wchodzi królowa Marysieńka z synem Aleksandrem. Ze zgonem tego ostatniego następuje podział majątku dla Jakuba Ludwika i brata Konstantego. Starosta pucki Piotr Przebendowski nabywa Kolibki w 1720 r. Jego syn, Ignacy Przebendowski, łącznie z innymi majątkami, sprzedaje Kolibki kuzynowi Józefowi Przebendowskiemu. Odziedziczyła je w 1775 r. baronowa Kleistowa. Ta zaś w 1782 r. odstępuje je Aleksandrowi v. Gibsone. Od niego w roku 1796 nabywa je Otto v. Keyserling. Po wojnach szwedzkich w połowie XVII wieku na Kolibskim Potoku stały 3 hamry. Za Przebendowskiego w 1773 r. Kolibki liczyły 14 łanów ziemi, 3 karczmy i 52 mieszkańców. Według statystyki z 1789 r. znajdował się tu folwark, młyn, papiernia i wspomniane 3 karczmy. Józef Przebendowski zamierzał tu sprowadzić kapucynów lub franciszkanów. Zdołał tylko zbudować kościół w 1763 r.[255] Do Wielkiego Kacka jako filię przydzielono go w 1794 r. Kolibki z racji swego dogodnego położenia były miejscem różnych spotkań. Królowa Marysieńka chętnie spędzała tu czas przed swoim powrotem do Francji.

Dawnym dziedzicem Wielkiego Kacka był biskup kujawski. We wsi w 1570 r. znajdował się młyn dziedziczny, karczma i 3

255 Mańkowski Alfons: Niedoszła fundacja klasztoru w Kolibkach pod Gdańskiem. Zapiski Tow. Nauk Toruńskiego 1917-1919, t. 6, z. 11, s. 278.

ogrodników. Areał ziemski wynosił 39 łanów, z których 4 należały do proboszcza, 4 do sołtysa, 14 do kmieci i 17 pustych. Po 12 latach we wsi mieszkało 8 włościan i 1 ogrodnik. Płacono w sumie 5 fl., 62 kur i szarwarkowego 14 fl.[256] Kościół tutejszy w tymże czasie spalili luteranie. Do parafii należały jeszcze Kolibki i Mały Kack. Pod koniec XVI w. istniał we wsi browar, 6 włościan gospodarzyło na 17 łanach i ponadto zamieszkiwało wieś 30 ogrodników.[257] Młyn w połowie XVII w. posiadał 2 koła. Gospodarzyło tu poza folwarkiem 5 gburów. Każdy z nich obrabiał po 3 włóki ziemi. Dawali po złotemu i po parze kur z łanu.

Lata osiemdziesiąte XVII stulecia upływają pod dalszym znakiem pauperyzacji poddanych. Pozostało tylko 2 gburów.[258] Każdy z nich otrzymał po włóce ziemi. Liczba ogrodników wzrosła do 6. Karczmarzem był Jerzy Szyplak. Przetrzebionych lasów strzegł osobny leśny opłacany przez dwór. Położenie chłopów było ciężkie. Istniało dla nich specjalne więzienie na folwarku. Na gburach ciążył obowiązek wożenia zboża do Gdańska.

Folwark kacki w połowie XVIII w. dzierżawił Lewiński, zaś w 1782 r. Adam Fritz. Wielki Kack w 1773 r. zamieszkiwało 15 gburów-chałupników i kilku danników. Na własność proboszcza składały się 2 włóki. Wieś liczyła 199 mieszkańców, zaś w 1789 r. 26 dymów.

Mały Kack był zawsze w posiadaniu prywatnym. Jego właścicielem w 1469 r. był Stibor z Kacka. Kazimierz Jagiellończyk wyróżnił go nagrodą 500 marek za zasługi wojenne. Jego na-

256 Inwentarz dóbr stołowych biskupstwa włocławskiego z roku 1582. Wyd. Leonid Zytkowicz. T.N.T. Fontes 37. Toruń 1953, s. 299.
257 Inwentarz... Fontes 36, s. 180-182.
258 Inwentarz dóbr stołowych biskupstwa włocławskiego z XVII w. Wyd. Leonid Zytkowicz. T.N.T. Fontes 38. Toruń 1957, s. 286-289.

stępcą zostaje Paweł z Kacka. W 1570 r. w posiadaniu wsi był Mikołaj Tideman, Marcin z Torunia, Augustyn Hacke i Jan Busch. Mieściły się tu wówczas młyn zbożowy, 3 hamry, karczma, mieszkał węglarz i 3 pomocników zatrudnionych w hamrach. Rodzina Rozembergów zasiadała w Kacku pod koniec XVI w. Około połowy XVIII stulecia zastajemy tu rodzinę v. Krockov. Folwark i wieś gburska istniały w Małym Kacku w 1789 r. Na folwarku gospodarzył jeszcze gen. maj. v. Krokov. Znajdowały się tu wówczas młyn, papiernia, 2 hamry i 36 dymów.

Zatrudnieni osadnicy niemieccy w hamerniach i młynach przyjęli protestantyzm. Za zdobyte podstępem pieniądze zbudowali kościół. Prym w tym wodziła niewątpliwie rodzina Rozembergów. Wizytator z 1649 r. nadmienia, że kurię heretycką zwaną Radlow posiadał Rozemberg. W 1743 r. kościół był tu w dość dobrym stanie.[259]

Witomino było w dalszym ciągu własnością klasztoru Brygidek w Gdańsku. Mniszki wydzierżawiały ten folwark. Pod koniec XVI w. dowiadujemy się o istnieniu kaplicy domowej. Obszar ziemski wynosił wówczas 6 łanów. Od 3 ogrodników w 1682 roku pobierano 12 gr. czynszu. Liczba ich w 1773 r. wzrosła do 5. W następnych 2 latach przekazano dzierżawcom tychże dóbr 60 morgów lasu. W latach 1780 w posiadaniu Witomina była rodzina Przebendowskich z Kolibek. We wsi mieszkało 30 osób pochodzenia polskiego i 7 niemieckiego. Mesznego do Oksywia płacono rocznie 6 fl.

---

259 Fankidejski: Utraconę kościoły i kaplice w dzisiejszej diecezji chełmińskiej. Pelplin 1880, s. 217.

V. Pod zaborem pruskim.

O pierwszym rozbiorze Polski /1772/ interesujące nas obszary znalazły się pod panowaniem pruskim. Pod względem administracyjnym nastąpiły poważne zmiany. Pierwsza właściwe ustawa o organizacji gmin wiejskich pojawiła się w 1818 r. Chodziło o ułatwienie pracy starostom. Poszczególne gminy wybierały sołtysa i 2 ławników, których zatwierdzał starosta. Sprawy gospodarcze gminy rozstrzygało zgromadzenie przedstawicieli gminy lub zgromadzenie gminne. Sołtys w tej sytuacji był tylko wykonawcą postanowień zgromadzenia. Urzędy gminne posiadały również uprawnienia policyjne i skarbowe. Równorzędne, obok gmin, jednostki administracyjne tworzyły samodzielne obszary dworskie. Należały do nich domeny państwowe i majątki prywatne. Obowiązki sołtysa pełnił właściciel majątku lub jego zastępca. Nad obszarami dworskimi i gminnymi stał wójt. Z terenu obecnego miasta w 1907 r. sołectwa istniały w Cisowie, Gdyni, Chyloni, Obłużu i Oksywiu. Obszary dworskie w Redłowie, Małym Kacku, Kolibkach, Witominie i Obłużu. Wójtowstwa w Wielkim Kacku, Chylonii i Oksywiu. W Chylonii istniał jeszcze osobny leśny obszar dworski.

Rolnictwo pod zaborem pruskim weszło w nową fazę rozwojową. Stary trójpolowy system uprawy ziemi w dobie intensyfikacji rolnictwa zostaje zarzucony. Na jego miejsce wprowadza się wielopolówkę i płodozmiany. Racjonalne nawożenie ziemi zwiększa wydajność plonów. W użycie wchodzą pierwsze maszyny rolnicze. Rozwój sił wytwórczych nie był równomierny na całym Pomorzu.[260] Przeżytki feudalne m.in. zachowały się naj-

[260] Pomorze Gdańskie 1807-1850, Wybór źródeł. Opracował Andrzej Bukowski. Wrocław 1958, s. XXIII.

dłużej na mało urodzajnych Kaszubach. Stosowano tu jeszcze pod koniec XIX w. trójpolówkę. Wół, drewniana socha i cepy długo jeszcze pozostawały w użyciu. Nadmorskie obszary Wielkiego Kacka, Małego Kacka, Redłowa i Gdyni stwarzały dobre warunki dla hodowli owiec. Pogłowie koni, bydła i trzody chlewnej przedstawiało się o wiele mniej pomyślnie.[261] Gorzelnie, browary, młyny, papiernie, kuźnice żelaza, cegielnie, tkactwo, przędzalnictwo i inne zaspakajające potrzeby ludności uległy nieznacznym przeobrażeniom. W wielu dziedzinach rzemiosła i przemysłu wieś pozostawała jeszcze samowystarczalna.

Na rozwarstwienie ludności wiejskiej wskazuje posiadanie ziemi. Właścicieli posiadających ponad 300 morgów ziemi było niespełna 6 % i skupiali ok. 50 % całego areału ziemi.[262] Pośrednią warstwę stanowili gburzy kaszubscy. Przybrała ona za czasów pruskich jednolity charakter.[263] Podobnie jak wielcy właściciele ziemscy posługiwali się siłą najemną, tylko że w mniejszym zakresie.

Sprawą, która już dawno wymagała cesarskiego cięcia stało się uwłaszczenie chłopów. Najbardziej liberalny charakter miał edykt regulacyjny z 1811 r. Gdy groźba wojen napoleońskich minęła, dwory zabiegały o wprowadzenie szeregu ograniczeń, doprowadzając do wydania ustawy z 1816 r., która okazała się bardzo niekorzystna dla chłopów. Wielu chłopów ustawa wyłączyła spod regulacji. Akcję uwłaszczeniową przeprowadzono pod naciskiem chłopstwa.[264] Jednak w większości przeprowadzana była przez Komisję Generalną. Jednym z elementów mającym na względzie odciąganie chłopów od tego zamiaru było zwlekanie z realizacją ustawy. Na Pomorzu Gdańskim w myśl

261 Ib., s. XXIV.
262 Ib., s. XXXVII.
263 Cz...cki J.: Ludność kaszubska w ubiegłym stuleciu. Kościerzyna 1911, s. 9.
264 Jerzy Wojtowicz i Stanisław Wolański: Uwłaszczenie chłopów na Pomorzu gdańskim, w pracy "Pomorze na progu dziejów najnowszych" Warszawa 1961, s. 10.

ustaw z lat 1811 i 1816 uwłaszczono do 1838 r. 72 % chłopów.[265]

W interesujących nas wsiach m.in. uległy uwłaszczeniu Obłuże, Witomino, Wielki Kack w 1820 r. i inne.

Zaborca przystąpił do walki z polskością. Jednym z jej przejawów stała się Komisja Kolonizacyjna powołana w 1886 roku.[266] Przeszło 100 milionów marek przeznaczono na wykup ziemi z rąk polskich. Do roku 1890 włącznie Komisja nabyła 50.000 ha. Na początku XX w. w posiadaniu Niemców w Chylonii było ziemi ornej 140 ha, w Grabówku 159 ha, Kolibkach 464 ha Redłowie 469 ha i Witominie 191 ha.[267]

Na skutek sekularyzacji majątków kościelnych po 1772 r. skarb pruski zyskał w Wielkim Kacku 647 ha, Obłużu 1057 ha, Oksywiu 823 ha, Witominie 590 ha i Gdyni 641 ha.

Według mapy Schröttera z końca XVIII w. Oksywie było rozbudowane w kierunku wschodnim, północnym i zachodnim licząc od położenia kościoła. Wieś w 1848 r. zamieszkiwało 408 katolików, zaś w 1899 r. 10 Niemców i 709 Polaków. Liczba domów w 1871 r. wynosiła 69. Na początku obecnego stulecia według map wieś była nieco rozbudowana w kierunku zachodnim. Przy drodze wiodącej do Gdyni /droga prowadziła przez obecny kanał portowy/ u podnóża wzgórza stała posesja pod nazwą "Am Bruch", czyli przy błotach. Latarnia morska była już czynna. Kościół oksywski zalicza się do drugiej grupy zabytków. Jego powstanie określa się na wiek XIV. W XVII wieku uległ zniszczeniu. Przy odbudowie zostaje nieco przebudowany.[268] Inni bliżej nie określają jego powstania.[269]

265 Pomorze..., s. XXXI.
266 Tadeusz Cieślak: Przeciw pruskiej przemocy. Warszawa 1959, s 66.
267 Konstanty Kościński: Kaszubi giną. Poznań 1905, s. 55-57.
268 Dane uzyskane od Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku.
269 Diecezja Chełmińska. Zarys historyczno-statystyczny. Pelplin 1928, s. 733. Województwo Gdańskie. Przewodnik. Warszawa 1963, s. 165 /kościół ma pochodzić z XV lub XVI w./.

Obłuże w 1789 r. stanowiło folwark królewski i wieś z 19 dymami. Ziemia uprawna z kuźnią w 1794 r. przeszła w posiadanie wdowy po majorze v. Lasse. Majątek dzierżawił do 1788 r. Antoni Kopperschmidt. B. Thymian jako posiadacz folwarku Starego Obłuża jest znany w 1833 r. to ostatnie znajdowało się w ręku A. Thymiana, zaś Nowe Obłuże z folwarkiem trzymał Teodor Thymian. Stare Obłuże zamieszkiwały 253 osoby, Nowe Obłuże 48 osób. Oprócz 2 folwarków istniała tu jeszcze wieś chłopska. Gmina Obłuże oderwała się od majątku w 1865 r. Po separacji w 1837 r. gospodarzyło w Obłużu 16 posiadaczy ziemi. Według danych z 1871 r. w gburskiej wsi Obłuże zamieszkiwało 228 osób, Stare Obłuże folwark 138 osób i Nowe Obłuże folwark 84 osób. Osada rybacka rozciągała się nad morzem. Liczba głosujących z gminy do Reichstagu w 1893 r. wynosiła 44 zaś w 1903 r. 51 osób.

Mapa Schröttera z końca XVIII wieku notuje "Hexengrund" czyli "grunt czarownic" obecnie Babie Doły. Wieś posiadała wówczas kształt rozwidlony. Mapa z 1848 r.podaje Nowe Obłuże leżące nad morzem na południe od "gruntu czarownic". Źródła kartograficzne z początku obecnego stulecia informują nas o "Ostrów Grund" leżącym na zachód od grodziska w pobliżu morza. Na wschód od wsi gburskiej Obłuże mieścił się cmentarz po epidemii cholery, zaś na południe mieszkał strażnik leśny.[270]

O zróżnicowaniu zawodowym we wsi informuje nas lista głosujących do Reichstagu z 1912 r. Wśród zawodów znajdujemy następujące: 15 robotników, 2 wieśniaków bez ziemi, 4 starszych posiadaczy, 2 właścicieli zagród, 2 właścicieli ziemskich, 2 murarzy, 4 rybaków, 2 pasterzy, nauczyciela, młynarza, siodlarza, oberżystę i żeglarza.[271]

270
271 Mapa, sygn. b I 195. Biblioteka PAN w Gdańsku.
Gdynia-gminy, nr 90. Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku /W.A.P. Gd./.

Obłuże na początku obecnego wieku dzieliło się na folwark i gminę wiejską. Folwark liczył 224 mieszkańców i wieś gburska 248 mieszkańców. Stare Obłuże w 1909 r. należało do Augusta Thymiana, zaś Nowe Obłuże do Hermana Thymiana. Stare Obłuże, obecnie Państwowe Gospodarstwo Rolne, leży w powiecie puckim. Rodzina Thymianów wobec Polaków była bardzo lojalna.

Ze śmiercią Przebendowskiego Chylonia i Cisowa przechodzą na własność skarbu pruskiego, który je z kolei przeznacza na majątki szkolne. Już za Przebendowskich powyższe folwarki podzielone na małe parcele, w 1824 r. otrzymały nadania własnościowe. Chylonię w 1843 r. zamieszkiwało 31 właścicieli. Na Potoku Chylońskim w 1848 r. stały 2 młyny.[272] Ludność Cisowy w 1869 r. składała się z 19 gburów, 11 włościan i 449 mieszkańców. Liczba mieszkańców Chylonii z małymi okolicznymi osadami wzrosła w 1866 r. do 523. Wówczas było tu osiadłych 14 gburów i 33 rodziny chłopskie. Gospodarzyli na 82 włókach ziemi. Chylonia jest znana jako samodzielna gmina wiejska w 1866 r., zaś Cisowa w 1886 r. Kościół w Chylonii pozostawał nadal filią parafii oksywskiej. Osiem chylońskich wybudowań gburskich i osad w 1880 r. otrzymało nazwę urzędową "Spechtwalde". W Chylonii oprócz gminy wiejskiej istnieją wówczas samodzielne dobra leśne. Wieś Chylonia w latach osiemdziesiątych XIX w. posiadała 82 włóki ziemi. Mieszkało tu 438 Polaków i 85 Niemców, w Cisowie 404 Polaków i 45 Niemców z 66 włókami ziemi i 37 domami mieszkalnymi. Spechtwalde obejmowało 26 włók, 163 Polaków i 12 Niemców.

W początkowych latach naszego wieku pomiędzy Cisową i Chylonią stał tartak. Powyższe wsi miały charakter kaszubskich wsi gburskich. Jeszcze obecnie istnieje tu kilkanaście gospodarstw rolnych z tego okresu. W Chylonii mieszkało 794 osób, dobra leśne 39 osób i w Cisowie 548 osób. Obydwie wsie były

[272] Mapa z 1848 r. Bibl. PAN w Gdańsku, sygn. b I 355.

już przekształcone w odrębne gminy wiejskie. Odnośnie kształtów wsi-Cisowa zasadniczo tworzyła ulicówkę, zaś Chylonia wieś nieco bardziej rozczłonowaną.

Dla sprawniejszej germanizacji na Kaszubach dzielono dzieci na polskie, niemieckie i kaszubskie. Np. w 1911 r. w Chylonii tylko według pruskiej statystyki po niemiecku mówiło 30 dzieci, po polsku 3, po kaszubsku 147, po kaszubsku i po niemiecku 13. Szkoła liczyła 193 dzieci.[273] Pod względem narodowościowym na ogół ewangelicy byli Niemcami, zaś katolicy Polakami. Wśród mieszkańców Chylonii można wskazać m.in. na: Dobka, Kurr, Konkel, Kuna, Kortas, Foss, Miotke, Jasiński, Pohnke, Wittbrodt, Semmerling, Niemiec - Bendersch i inni, Cisowa: Pranga, Barlikowski, Lewna, Bieszka ...

Redłowo podobnie jak Chylonia i Cisowa stanowiło własność Przebendowskich. Przechodzi następnie na zachodniopruski fundusz szkolny. Początkowa dzierżawa staje się w 1816 r. własnością: Grubby /1856/, Fossa /1867/, Förstnera /1871/, v. Beckmana /1902/, na domenie gospodarzył Herman Kulling. Majątek w 1843 r. posiadał 1584 morgi ziemi. Zamieszkiwało tu jeszcze obok niego 11 innych posiadaczy ziemi. Jako gmina wiejska jest znane Redłowo w 1863 r., zaś jako odrębny obszar dworski w 1872 r. Stosunki narodowościowe przedstawiały się następująco w 1869 r.: 122 Polaków, 101 Niemców,rok 1885 - 206 Polaków i 35 ewangelików. Mapa z początku XX wieku pod nazwą Wysokie Redłowo rozumie jeszcze zabudowania leżące przy trakcie gdańsko-szczecińskim począwszy od Kaczego Potoku w kierunku Gdyni.[274] Dobra oczywiście mieściły się na wzgórzu Kępy. W pobliżu dóbr rozciągała się również "Ruben Berg", czyli Czerwona Góra.

---

[273] Gdynia-gminy, nr 42. W.A.P.Gd.
[274] Mapa. Bibl. PAN w Gdańsku, sygn. C III 77.

Wschodnia część Kępy Redłowskiej z ujściem Kaczego Potoku tworzyła pierwotne Orłowo. Jan Adler w 1822 r. kupuje od młynarza Bömelta część gruntu. Właściciel umiał wykorzystać piękne nadmorskie położenie budując tu oberżę. Na jej rozwój wpływało również położenie przy trakcie gdańsko-szczecińskim. Adler otrzymuje od rządu pruskiego nominację na wójta morskiego. Nadmorskie położenie sprzyjało również rozwojowi rybołówstwa. Po I wojnie światowej Orłowo szczególnie zaczęło ściągać rzesze turystów i letników stając się najpiękniejszą dzielnicą Gdyni. Nad morzem zachował się domek rybacki, w którym w 1920 r. mieszkał Stefan Żeromski. Przebywał również w Orłowie Jan Kasprowicz i Przybyszewski.

Pod koniec XVIII w. w Małym Kacku istniał folwark i wieś chłopska. Z właścicieli majątku są znani: Groddek, 1836 r. Friedrich Lubig /?/, 1847 r. v. Brauchitsch. W połowie XIX wieku były tu czynne 2 papiernie, młyn i 2 hamry.[275] Mały Kack na 202 Polaków posiadał ok. 1885 r. 174 Niemców. We wsi stało 30 domów mieszkalnych. Dobra w Małym Kacku w 1903 r. dzierżyła Franciszka v. Parpart. Wieś tworzyła obszar dworski z 308 mieszkańcami. Z czynnych obiektów przemysłowych w tym czasie warto wskazać na papiernię, 2 młyny na Kaczym Potoku i gorzelnię. Obszary po obydwu stronach Kaczego Potoku częściowo były uprawiane częściowo tworzyły bagna i łąki. Pod względem parafialnym Mały Kack należał do Wielkiego Kacka. Część kościoła łącznie z prezbiterium w Orłowie należy do III grupy zabytków. Stanowiła ona do 1945 r. kościół protestancki. Powstał prawdopodobnie w latach 1550-1600. Wskazuje na to szereg danych.[276] Zespół podworski Małego Kacka

[275] Ib. sygn. b I 355.

[276] Według danych uzyskanych od Woj. Kons. Zabytków w Gdańsku, kościół w Orłowie, dawny Mały Kack, miał być spalony w 1560 r. W 1686 r. rozpoczęto budowę nowego. Co do stylu, to ma występować mieszanina późnego gotyku z renesansem.

przy ulicy Folwarcznej w Orłowie - dom nr 2 dawny dwór, kurnik i gołębnik umieszcza się w II grupie zabytków.[277] Dawny dwór a obecne Liceum Ogólnokształcące został zbudowany w roku 1859.

Chłopi z Wielkiego Kacka w liczbie 15 otrzymują w 1820 r. swoje zagrody na własność z ziemią od 1-3 włók. Sołtys Jasiński w 1826 r. uzyskuje na własność część tzw. Sołtysiej Góry. Folwark w Wielkim Kacku w 1857 r. miał 14 włók i 16 morgów ziemi. Dzierżyła go wówczas rotmistrzowa v. Katt. Oprócz folwarku w 1869 r. znajdowały się tu zagrody gburskie i 16 wieśniaczych bez ziemi. Mieszkało wówczas w Wielkim Kacku 650 osób. Przy końcu XIX w. zbudowano we wsi nowy kościół w stylu neogotyckim. Istniejące niegdyś jezioro Kackie na początku bieżącego stulecia zarosło. Ta najmłodsza dzielnica Gdyni ma w sobie najwięcej charakteru wiejskiego. Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż przed kilku laty została wyłączona z powiatu wejherowskiego i włączona do miasta Gdyni. Istnieje tu szereg gospodarstw pochodzących z I wojny światowej lub nawet starszych. Zabudowania nad Kaczym Potokiem należą do pierwotnych. Gmina wiejska na początku obecnego wieku liczyła 949 mieszkańców.

Sekularyzacja dóbr witomińskich okazała się pozytywna dla dotychczasowych dzierżawców. Otrzymują prawa własnościowe. Ziemi w 1832 r. było tu 6,5 włók. Poza drobnymi właścicielami ziemskimi folwark witomiński istniał nadal. Źródła kartograficzne z początku XX wieku umieszczają go na wschód od wsi. Jednym z jego właścicieli był Reineck, Görtz, 1852 r.

Na XVI wiek wskazują raczej następujące dane. Znajduje się jeszcze obecnie w kościele epitafium z 1613 r. wykonana przez gdańszczanina Michela Harta. "Kaszuby" /dodatek "Gazety Kartuskiej"/ z 30.9.1938 r. podaje, że na chorągiewce, która zdobiła dawny szczyt wieżyczki zboru widniał rok 1572 z napisem "Gott hilf uns". F. Schultz: Geschichte... s. 454 zastrzega się, że wg ewangelickiej kroniki kościelnej, miałby powstać w latach 1550-1600 za rodziny Rosenbergów.

277 Woj. Kons. Zab. w Gdańsku.

Georg Wienecke. Polaków było tu osiadłych w 1885 r. 64 i Niemców 16, zaś w 1902 r. Polaków 54 i Niemców 27. W tym ostatnim roku posiadaczem Witomina był Friedrich Wienecke. Podleśnictwo pod koniec XVIII w. mieściło się na południe od wsi. W okresie poprzedzającym I wojnę światową folwark tworzył obszar dworski z 100 mieszkańcami.

Przy końcu XVIII w. majątek w Kolibkach przejmuje g.leut. v. Brünneck. W 1847 r. Kolibki były złączone z Chwarznem. Herman v. Bethe nabywa je w 1862 r. z wyjątkiem tego ostatniego. W. Zitzewitz był w ich posiadaniu w pierwszych latach XX wieku. Mieszkał wtedy w Cecenowie pow. Słupsk. Kolibki jako dobra rycerskie dzierżawił Albert Kowicke. Według danych z 1861 r. należały do Kolibek 2 młyny, cegielnia i 3 hamernie żelaza. We wsi mieszkało ok. 416 osób, w tym 259 Polaków i 154 Niemców. Pomiędzy Wielkim Kackiem i Kolibkami pod koniec XVIII w. były 2 owczarnie. Istniały jeszcze w 1848 roku. Mapa Schröttera podaje w kierunku górnego biegu Potoku Kolibki posesję Bukowin, zaś w 1848 r. przy Kolibkach notuje się posesję pod nazwą Neuhof. Góra Zamkowa między Kolibkami i morzem jest znana z map z początku XX stulecia. Stanowiła ona niewątpliwie dawne grodzisko. Po prawej stronie Kaczego Potoku z tego okresu pochodzi osada rybacka Fischerhof Koliebken. Kościół w Kolibkach stanowił filię parafii chwarzczyńskiej. Uległ zburzeniu w czasie II wojny światowej. Zespół podworski Kolibki /dwór i obora/ przy Al. Zwycięstwa nr 291 zalicza się do III grupy zabytków. Witold Kukowski był jednym z właścicieli Kolibek na początku obecnego stulecia. Dobra tworzyły samodzielny obszar dworski z 346 mieszkańcami.

Karczma na Grabówku na początkach XIX w. stała przy trakcie gdańsko-szczecińskim w pobliżu strumienia wpływającego do Potoku Chylońskiego. W 1872 r. nastąpiło odłączenie Grabówka od Gdyni. Na folwark grabowski dochodzili do pracy nawet mieszkańcy Chylonii. Düsterwald sprzedaje folwark Arono-

wi Janzenowi. Z gospodarzy kaszubskich mieszkających przed pierwszą wojną światową na Grabówku warto wskazać na Nikielskiego, Sampa i Fobkiego.

Właścicielem Kamiennej Góry w 1843 r. był Holmberg, dalej z kolei Niemeyer, Harder i Randte. Jedna z cegielń mieściła się w pobliżu ulicy Kopernika, druga zaś po przeciwnej stronie torów w trójkącie ulicy Śląskiej i Kieleckiej. Zarządzał nią Niemiec Karl Hills. Ostatni właściciel Kamiennej Góry Gums w 1920 r. sprzedał majątek Polskiemu Towarzystwu Kąpieli Morskich.

Ulica Świętojańska wywodzi swoją nazwę od figury Św. Jana stojącej jeszcze przed II wojną światową przy wlocie z ulicy Świętojańskiej na Aleję Zwycięstwa od strony północnej. Figurę strącili hitlerowcy w 1939 r. Od figury Św. Jana wzięła również swoją nazwę tzw. Johanniskrug czyli karczma Jana. Na początku XX wieku karczma była zlokalizowana przy Al. Zwycięstwa. Właścicielką karczmy była Niemka Elżbieta Kantak.

Liczne niegdyś obszary sołectwa gdyńskiego podzielono między Kurra i Grubę w 1813 r. uległy dalszemu okrojeniu. Syn Kauffberga Caspar znaczną część majątku sprzedaje Borowskiemu z Kolibek. Z właścicieli Gdyni w połowie XIX wieku wskazujemy na Weinerta, Düsterwalda, Wilmę i Woiwodkę. Plan wcielenia Oksywskich Piasków do Gdyni spotkał się z ostrym sprzeciwem tej ostatniej. Liczba mieszkańców Gdyni stale malała. Proces uległ zahamowaniu na początku obecnego stulecia. Zarysowują się wówczas dla Gdyni właściwe warunki rozwoju. Gdynia zamienia się w miejscowość turystyczno-letniskową. W roku 1902 powstaje spółka akcyjna. Przy Skwerze Kościuszki wybudowano dom kuracyjny, łazienki damskie i męskie oraz molo. Długość tego ostatniego miała wynosić 100-150 m i szerokość 10-12 m. Przed domem kuracyjnym założono park ciągnący się niemal do morza. Dom kuracyjny spółka wydzierżawiła. Rozwojowi ruchu turystycznego sprzyjał również Związek Upiększania

Gdyni. Przed I wojną światową przybywało do Gdyni około 500 kuracjuszy rocznie.[278] Między innymi chętnymi gośćmi byli tu Polacy z zaboru rosyjskiego. Pierwsza wojna światowa przerwała napływ turystów. Nadmorskiej miejscowości dodają uroku pierwsze wille. Ulicę 10 Lutego wybudowano w 1903 r.

Ruch ludnościowy był dość ożywiony. Składało się na to cały szereg przyczyn. Stan chłopski szukając poprawy stosunków bytowania często zmieniał miejsce zamieszkania. Wzrastające znaczenie Gdańska i Sopotu ściągało również ludność. W poszukiwaniu pracy następuje masowa emigracja do Ameryki, Berlina, Hamburga i Bremy. Np. w 1911 r. z gminy gdyńskiej wyprowadziło się 150 osób, zameldowało się tylko 25.[279] Liczbę mieszkańców obecnych dzielnic gdyńskich w 1904 r. można określić na około 6 tysięcy.[280]

Najstarszymi ulicami Gdyni są Starowiejska i Portowa. Z tej ostatniej wiodła droga do Oksywia. Przy ulicy Starowiejskiej zamieszkiwała ludność rolnicza i znajdowały się zakłady gastronomiczne i spożywcze. Były tu czynne trzy restauracje: Augustyna Grubby, która stała w miejscu obecnego Hotelu Centralnego, Oskara Albrechta, którego następcą został Franciszek Grzegowski - "Dwór Kaszubski", Elżbiety Skwiercz. Piekarnie prowadzili Józef Nierzwicki i Juliusz Jagielka. Sklepy rzeźnickie należały do Otto Schuberta i Antoniego Karczewskiego. Przy tejże ulicy gospodarzyli m.in. Grubbowie, Willma, Bratke, Skwierczowie, August Górski, Franciszek Schroeder, Kurr...

Od Skweru Kościuszki na całej ulicy Portowej stały domy rybaków. Gospodarstwo Józefa Vogta mieściło się przy ulicy

278 Dane uzyskane od Jana Gruby z Gdyni.

279 Gdynia-gminy, nr 81, W.A.P. Gd.

280 Zestawiono na podstawie "Schematismus des Bistums Culm". Pelplin 1904.

Świętojańskiej. Na ulicy Jana z Kolna mieszkał Kohnke. Ogółem Gdynia w 1910 r. miała ok. 900 mieszkańców. Na terenie wsi stało wówczas 101 domów. Z innych rodzin związanych z Gdynią w tym czasie warto wskazać na rybackie: Skoczko, Kunkel, Schultz, Dettlaf, Kass, zaś przybyli z głębi Kaszub Abraham, Tutkowski, Pomieczyński i Radtke.

Pierwsza wojna światowa przyspieszyła bieg wypadków. Poczucie świadomości narodowej przybiera szczególnie na sile. Wśród rybaków akcję narodową rozpoczął Jakub Wojewski. Wespół z ks. Dorszyńskim założyli Towarzystwo Rybaków na Oksywskie Piaski i Okolicę. Następne Towarzystwo Rybaków na Gdynię powstało w 1920 r.[281] Wybitnym działaczem ze Starego Obłuża okazał się Franciszek Kurr. Na wspólnych spotkaniach sprawy polskie omawiają Antoni Abraham, Elżbieta Skwiercz, Józef Vogt, Jan Radtke, Jan Grubba, Antoni Jasiński, ks. Franciszek Łowicki i ks. Rybka. Jan Radtke jeździł po północnych Kaszubach zaś Antoni Abraham wypuszczał się w głąb Kaszub. Towarzystwo Ludowe organizują Jan Radtke, Antoni Abraham, Antoni Miotk z Pucka i Józef Klebba z Kosakowa. Sprawy przyszłej Polski propaguje się na wiecach politycznych. Wielkie zasługi również w umacnianiu ducha narodowego w czasie zaboru posiadają Anna Pollok i Wiktor Wojewski. Tomasz Rogala, Antoni Abraham i Augustyn Konkol działają dla nas na arenie międzynarodowej. M.in. przedstawiają w Wersalu 4 roczniki "GRYFA" świadczące o polskości Pomorza. Na naszą korzyść działa także Rada Ludowa. Po wkroczeniu w lutym 1920 r. wojsk polskich do Gdyni Jan Radtke przejął akta wójtowstwa od Niemca Düsterwalda na ulicy Śląskiej i przewieziono je do biura gminnego na Placu Kaszubskim. Pierwszym wójtem w Gdyni zostaje właśnie Jan Radtke. W skład rady gminnej wchodzą m. in. Augustyn Grubba, Antoni Moza, Franciszek Schroeder, Józef Tutkowski, Augustyn Plichta i Józef Voigt.

100-kilometrowe wybrzeże polskie, choć skromne, staje się znowu własne. "Minęły wieki, a myśmy zostali".

---

281 W. Wojewski z ulicy Portowej jest w posiadaniu tego statutu.

Stanisław Telega • Szczecin

dokończenie

ODKRYCIE PACYFIKU

est w OCEANIE pewna warstwa przeżyć, która całkowicie wychodzi poza dawny krąg UCIECZKI czy BENIOWSKIEGO, poza wszelkie ich "syberyjskie" relikty i podteksty. Otwarła jej i ukształtowała drogę - na wiele lat przed OCEANEM - ta szczególna atmosfera doznań i spotkania z rzeczywistością, którą można by w skrócie nazwać "odkryciem Pacyfiku".[11]

Pod tym względem OCEAN stanowi nie tyle otwarcie, ile zamknięcie pewnego cyklu tego odkrycia, jego niejako ukoronowanie, związane z Pacyfikiem oraz paru utworami morskimi znad Pacyfiku, z których najwybitniejszym jest rybacka nowela INGWA oraz morska powieść psychologiczno-obyczajowa pt. JAK LIŚĆ JESIENNY - obie wydane przed OCEANEM.

---

[11] Chronologicznie rzecz biorąc pierwszym pisarzem związanym z Pacyfikiem, jest Sygurd Wiśniowski autor m.in. DZIECI KRÓLOWEJ OCEANII, wydanych w r. 1877, a więc na 40 lat przed OCEANEM. Mimo nieporadności artystycznej powieść ta zawiera dużo autentycznego egzotyzmu morskiego i ciekawych obserwacji ludzi Nowej Zelandii i Australii. Autor poznał ich podczas wieloletniego pobytu na morzach i lądach południowego Pacyfiku jako marynarz i podróżnik morski.
Twórczość Sygurda Wiśniowskiego nie mieści się jednak w naszych

Ta właśnie warstwa przeżyć sprawiła, że w OCEANIE - powieści w zasadzie historycznej - wystąpiły w całej pełni nowe wartości artystyczno-treściowe nieznane w poprzednich utworach.

Poznanie Pacyfiku "zawdzięczał" Sieroszewski ponownemu swemu aresztowaniu i zesłaniu politycznemu, w którym osiedlenie się na Syberii zamieniono mu na karę... udziału w ekspedycji naukowej na japońską wyspę Hakadote, gdzie mieszkało ciekawe, intrygujące nie tylko rosyjskich uczonych, plemię rybackich Ajnosów.

Związane z nową falą przeżyć nowa tematyka, podróże, badania, wycieczki, rejsy morskie, obserwacje rybaków, pasażerów, słowem nowa egzotyka japońsko-chińska, nowy powiew oceanu - to wszystko znalazło dość szybko ciekawy oddźwięk w twórczości Sieroszewskiego, szczególnie w jego nowych marynistycznych utworach, np. w szkicach DWIE WYCIECZKI /1903-1904/, POLOWANIE NA WIELORYBY /1904/, WACHLARZ JAPOŃSKI /1903/, TAKU-TIENSIN /1904/, wreszcie we wspomnianej już noweli INGWA i powieści JAK LIŚĆ JESIENNY.

rozważaniach ze względów przede wszystkim chronologicznych, gdyż obejmuje okres, nie należący do ustalonego tu pojęcia "współczesności".

Drugim pisarzem, który przed Sieroszewskim podjął temat Pacyfiku jest popularny niegdyś autor młodzieżowych powieści morskich Władysław Umiński. Jego powieść pt. ZWYCIĘZCY OCEANU ukazała się w r. 1891, czyli na 25 lat przed BENIOWSKIM i OCEANEM. Ale tu pierwszeństwo jest formalne nie tylko dlatego, że nie obejmuje wspomnianego okresu współczesności, ale przede wszystkim ze względu na to, że powieść ta, jak zresztą wiele innych książek Umińskiego, napisana została przy użyciu wszystkich niemal kompilacyjnych, a więc wtórnych środków literackich, łącznie z samą tematyką, którą autor znał ... zza biurka. Przyznał to zresztą lojalnie w wywiadzie ze mną w r. 1949.

"Gdy zasiadłem - powiedział - do pisania mej pierwszej większej książki ZWYCIEZCY OCEANU musiałem zadowolić się tylko opisami, nie autopsją. Sięgałem jednak zawsze do źródeł z pierwszej ręki, dzięki czemu w moich utworach pierwiastek fantastyczny nie wykracza poza dozwoloną granicę fikcji. Moje studia przyrodnicze zmuszały mnie do gruntownego zaznajomienia się z etnografią, geografią i etnologią opisywanych krain i życia jego ludów...". /CZARODZIEJSKI OKRĘT czyli o twórczości Wł. Umińskiego ODRA nr 20 z dn. 5.XI.1949 r./.

To właśnie one stanowić będą pomost od UCIECZKI i BENIOWSKIEGO do OCEANU, one przygotują materiał, z którego wyrośnie wielka wizja OCEANU, w którym zarówno treść jak i tytuł są czymś więcej aniżeli tylko wartością geograficzną.

Już w reportażowym szkicu DWIE UCIECZKI rysuje Sieroszewski bezpośrednie wrażenia z zetknięcia z Pacyfikiem. Jeden z nich pt. VOLCANO-BAY to opis podróży statkiem pocztowym między dwoma portami japońskimi, opis malowniczych i nastrojowych wrażeń morskich. Drugi pt. SACHALIN przedstawia podróż na statku rybackim do wybrzeży Sachalinu i pełny jest surowych i posępnych obrazów morskich. Dojrzalszy artystycznie i ciekawszy tematycznie jest typowy reportaż pt. POLOWANIE NA WIELORYBY. Jest to pierwszy reportaż na ten temat w naszej literaturze, podjęty dopiero w wiele lat potem przez Cz. Centkiewicza, choć już na innych polarnych wodach. Opis jest dokładny, rzeczowy, zawiera sporo emocji i egzotyki i chyba dlatego osiągnął za życia autora imponującą liczbę 11 wydań książkowych oraz dwa przedruki w czasopismach.

Z tego samego kręgu podróżniczych impresji pochodzą dwa reportaże morskie. Jeden z nich pt. TAKU-TIENSIN-PEKIN-SZANGHAJ, drukowany w r. 1904 wyznacza już samym tytułem trasę wrażeń morskich poświęconych głównie rozważaniom nad egzotyką chińską. Drugi pt. WACHLARZ JAPOŃSKI nosi podtytuł KARTKI Z PODRÓŻY W R. 1903 i jest jakby dalszym ciągiem poprzedniego, przedstawia bowiem podróż na statku japońskim z Szanghaju do Chanjanu, wzdłuż potężnej rzeki Jantse-Kiang. Reportaż jest ciekawy z tego też względu, że odnotowuje szereg osobistych wrażeń autora, które w przekształconej formie wejdą do powieści morskiej JAK LIŚĆ JESIENNY.

W WACHLARZU JAPOŃSKIM znajdujemy np. szczegółowy opis statku i podróżnych, a wśród nich owych dwóch "dam" z półświatka, międzynarodowych kokot, rodem z Polski, przyszłych

bohaterek powieści JAK LIŚĆ JESIENNY. Reportaż jest więc pewnego rodzaju wstępem do wspomnianej powieści.

Zanim jednak wrażenia z tej podróży "ukonstytuowały" się w powieści napisał jeszcze Sieroszewski dłuższą, ciekawą nowelę rybacką pt. INGWA, drukowaną w kraju w 1907 roku. Jest w niej, typowa zresztą dla chińskich i japońskich opowiadań Sieroszewskiego, delikatność rysunku psychologiczno-obyczajowego, przede wszystkim zaś głęboka prawda o cierpieniu i okrucieństwie losu typowego dla rozdzielonego rybackim losem małżeństwa. W porównaniu z innymi opowiadaniami Sieroszewskiego, stylizowanymi przeważnie według legend japońskich i przez to przypominających raczej rysunek aniżeli rzeczywisty obraz, w INGWIE linia opowiadania biegnie bardzo realistycznie, nabiera ostrości, szczegółów, barw, krajobrazów i morza.

INGWA jest w zasadzie opowiadaniem o dramacie miłosnym rybackiego małżeństwa, ale w drugiej części akcja toczy się na wybrzeżu japońskiej wyspy Hekkaido, gdzie mieszkają pierwotni jej mieszkańcy, Ajnosi. Dzięki temu poznajemy - łącznie z ciekawie przeprowadzoną akcją miłosną głównych bohaterów - życie Ajnosów, typowych mieszkańców wybrzeży morskich i typowych rybaków, których doroczny napływ ławicy rybnej przyprawia w stan podobny do szału.

Konkretność i plastyczność tej części opowiadania pozostaje w związku z bezpośrednią znajomością wymienionej wyspy i jej mieszkańców, wśród których Sieroszewski przeprowadzał badania etnograficzne dla rosyjskiego towarzystwa naukowego. Stąd nieprzypadkowe są w INGWIE trafnie oddane sylwetki "ptasich widm łodzi rybackich" czy "żagli podobnych do wzniesionych skrzydeł ptasich" lub powiew "aksamitnego szumu fal morskich" i w ogóle całego krajobrazu morskiego Pacyfiku, na którego brzegu nawet "czarne lasy szumiały niegorzej od morskich odmętów", a samuraj-rybak szedł w "wirze uczuć podobnych do szumu dalekiego morza".

Od INGWY przechodzi ta realistyczno-morska linia bezpośrednio do następnej, najciekawszej - obok późniejszego OCEANU - powieści morskiej Sieroszewskiego pt. JAK LIŚĆ JESIENNY, wydanej w r. 1910. Mamy tu znowu środkowy Pacyfik, a nawet część Oceanu Indyjskiego, mianowicie trasę morską od Szanghaju do Ceylonu. Na tym tle przedstawia Sieroszewski po raz pierwszy w naszej literaturze tak szczegółowo i plastycznie życie współczesnego parowca, z jego tysięcznymi szczegółami i epizodami - od pracy w porcie począwszy, a na potężnym tajfunie oceanicznym skończywszy, przy czym opisy pewnych partii szalejącego sztormu przypominają najlepsze sceny Conradowskiego TAJFUNU. Na tym tle rozwija autor ciekawy dramat obyczajowo-psychologiczny, którego głównymi postaciami są dość szczególne osoby - niemłody już, zabiedzony i brzydki etnograf polski, pozostający na służbie rosyjskiej oraz międzynarodowa prostytutka polska wraz ze swą żydowską koleżanką, przyjaciółką z Polski.

Temat, jak już nadmieniono, rozwinięty został z pewnych, bezpośrednich wrażeń morskich, opisanych w WACHLARZU JAPOŃSKIM.

Ale reportażowa wzmianka z WACHLARZA przekształca się w powieści w główną opowieść o "dziejach grzechu" na statku, gdzie poważny uczony z reportażu stanie się śmieszną, ale dramatyczną postacią człowieka, który w imię rozbudzonej miłości na próżno próbuje walczyć ze złem życia.

Satyryczny uśmiech autorski towarzyszy zresztą całej akcji i jest czymś nowym w twórczości Sieroszewskiego, pozwalając mu spojrzeć z dystansu na swe postacie, nadać im większą głębię ostrości, humoru i plastyki, a nawet złagodzić pesymizm książki. Ponadto skondensowanie całego dramatu obyczajowego w ramach jednego rejsu, uzyskanie w ten sposób jakiejś specyficznej jedności akcji, ułatwiło autorowi zademonstrowanie ciekawego i wszechstronnego życia statku i morza.

Przede wszystkim otrzymujemy oryginalny obraz życia nowoczesnego parowca pasażerskiego. To już nie żaglowiec z OCEANU, na którym wszyscy się jakość mieścili równo i bez klasowych konfliktów, ale nowoczesny, luksusowy parowiec z różnymi rodzajami pokładów i kajut. Przez międzynarodowy świstek tych pokładów przebiega wyraźnie klasowa linia podziału, oddzielając ludzi z brudnych, ciasnych i stłoczonych kajut od pasażerów czystych, komfortowych pomieszczeń pierwszej klasy, gdzie "wszyscy ustępują /im/ z drogi, kłaniają się uniżenie, zaglądają zapobiegliwie w oczy... A oni sami płyną w obłokach kufrów, pudełek, walizek, w otoczeniu posługaczy i tragarzy, poważni i spokojni, pewni, że świat stworzony dla nich".

Tej linii podziału nie umie przezwyciężyć u siebie nawet demokratycznie nastrojony uczony etnograf, gdy w szalejącą od tajfunu noc ucieka z pozbawionej lekarza i opieki kajuty trzeciej klasy do luksusowej klasy pierwszej. W jeszcze bardziej zasadniczy sposób ulega temu światu bohaterka utworu, piękna prostytutka, która mimo zaofiarowania jej możliwości powrotu do uczciwego, ale biednego życia ulega urokom bogatego świata pierwszej klasy, dającego jej łatwiejsze zapomnienie o swym upadku i losie "liścia jesiennego".

Ale ta generalna linia podziału nie przeszkadza świetnemu zróżnicowaniu charakterów i postaci świstka pasażerskiego, który - wolny już od "syberyjskich" kompleksów OCEANU - żyje bardzo swoistym życiem, w którym odbija się wyraźnie każdy szczegół wynikający nieodparcie z cech osobowości, rasy czy zawodu.

Bogata galeria postaci ludzkich, przede wszystkim ze świata pasażerskiego, potraktowana jest z dużym realizmem i humorem. Poza tym zarówno kapitan statku, jak i cały system dowodzenia statkiem są tu typowe dla współczesnej żeglugi i dalekie od dwuznaczności, jaka pod tym względem panuje w OCEANIE,

gdzie oprócz Beniowskiego - dowódcy kierującego statkiem, istnieje zawodowy kapitan statku, Czurin, którego jednak nigdy nie widzimy w bezpośredniej akcji i nie wiemy, jak to wspólne dowodzenie wygląda naprawdę.

I chyba tylko morze opisane jest w powieści JAK LIŚĆ JESIENNY z tym samym niezawodnym instynktem obserwacyjnym, jaki towarzyszy OCEANOWI, a może nawet z jeszcze większą świeżością i bezpośredniością, wynikłą głównie z osobistych przeżyć podczas rejsu prowadzącego po tej samej wspólnej "powieściowej trasie". Ześrodkowanie całej niemal akcji na statku umożliwiło pełny opis oceanu i mórz w całej ich różnorodnej postaci i wyglądzie. Raz więc widzimy, że "morze otwarte gięło się słabo w słońcu jak turkusowa, pozłocista blacha", a "żaden wietrzyk nie trącał kryształów powietrza", gdzie indziej zaś "morze łuszczy się w późnym słońcu", a "bałwany przewalają się ciężko jak roztopiony metal".[12] Nawet zmierzchy na morzu kreślone są w tej powieści z niezawodnym autentyzmem, typowym dla Pacyfiku, gdzie "chyża, gęsty zmierzch pada z wysokiego nieba niby deszcz sadzy".[13]

I chyba po raz pierwszy w naszej literaturze znajdziemy tu stwierdzenie, tak świetnie charakteryzujące jedną z wielu tajemnic i uroków morza, mianowicie ową właściwość "luster oceanu", w których "przeszkadzał /mu/ bezmiar powietrza i wody, wciąż ten sam, a wciąż inny, zmieniający się nieuchwytnie co chwila, co mgnienie oka, różny w poszumie fal, w kształtach obłoków i cieniach falujących roztoczy" /s. 116/. Największe jednak mistrzostwo - bo tu trzeba świadomie użyć tego słowa - osiągnął Sieroszewski w scenach przedstawiających tajfun na oceanie. Pokazał go w oryginalny sposób, bo

[12] Nawiasem mówiąc - obie tu przytoczone metafory staną się u następców Sieroszewskiego obiegową monetą marynistycznych opisów.

[13] Wacław Sieroszewski - Dzieła, t. IV - Nowele, str. 177, Wyd. Literackie 1961.

nie tyle od strony samego szalejącego żywiołu czy walki z nim - jak to będzie w OCEANIE - ile od strony reakcji poszczególnych pasażerów, a więc niejako od środka statku, co przy satyryczno-realistycznej konwencji opisu dało ciekawe i efektowne rezultaty.

W sumie powieść JAK LIŚĆ JESIENNY wykazuje ogromny postęp w marynistycznej technice opisu morza w stosunku do enigmatycznej nieco opowieści polarnej WŚRÓD LODÓW czy w stosunku do poprzednich reportaży lub opowiadań morskich.[14] Dzięki temu otrzymujemy autentyczną powieść morską, odkrywającą prawdziwy Pacyfik i tylko niezbyt fortunny i mało atrakcyjny jej tytuł zepchnął poczytność książki poniżej jej wartości, a wielu powierzchownym pisarzom czy krytykom spłatał niejeden figla przy szeregowaniu morskich tytułów.[15]

---

[14] Podkreślił to trafnie K. Czachowski, pierwszy z krytyków, który zwrócił uwagę na marynistyczne elementy w twórczości Sieroszewskiego. Lecz dopiero w powieści JAK LIŚĆ JESIENNY /1907/ okazał się Sieroszewski znakomitym, bez wątpienia największym w całej polskiej literaturze i dotąd jedynym w niej marynistą w wielkim stylu. Odtworzył tu pełny obraz życia na morzu, rozwinął ogromne bogactwo i różnorodność widoków morskich, z których zwłaszcza odjazd statku, cisza na oceanie, noc na oceanie, burza morska, wyspa na oceanie... są wręcz arcydziełem rodzaju" /K. Czachowski - Wacław Sieroszewski, s. 140/.

[15] Najbardziej znamiennym przykładem jest obszerna książka Miazgowskiego MORZE W LITERATURZE POLSKIEJ, w której autor wyliczając morskie pozycje Sieroszewskiego pominął zupełnie m.in. właśnie powieść JAK LIŚĆ JESIENNY, natomiast skwapliwie przytoczył zbiór nie zawsze morskich nowel i opowiadań Sieroszewskiego, wydanych pod kuszącym tytułem Z FALI NA FALĘ.

WIZJA "OCEANU"

"Odkrycie Pacyfiku" jako nowego tworzywa literackiego i jako trasy własnych podróży morskich oraz reminiscencji wierchojańskich i historycznych przyniosło w efekcie dwutomową powieść o Beniowskim-spiskowcu i Beniowskim-marzycielu społecznym i żeglarzu. W obu tych utworach zamknął się w zasadzie i wyczerpał krąg "syberyjskich" przeżyć i otworzył krąg ściśle oceanicznych wrażeń zapoczątkowany wymienionymi tu już utworami znad Pacyfiku.

Pod tym jednak względem OCEAN nie jest tylko powtórzeniem, lecz poszerzeniem "odkrycia Pacyfiku". Historia bowiem Beniowskiego, walczącego o wolność, jest tu w pewnej mierze historią żaglowca walczącego równie dramatycznie i równie pierwotnie z żywiołem morskim. W związku z tym żywioł ten jest tu jeszcze bardziej wyeksponowany aniżeli w opowieści JAK LIŚĆ JESIENNY, jest nie tylko tłem, ale konkretnym, zasadniczym czynnikiem współkształtującym tok akcji i postacie dramatu.

Może dlatego - jak to już raz podkreślono - tytuł OCEAN jest przy całej swej konkretności czymś więcej aniżeli tylko wartością ściśle geograficzną. Jest symbolem, wizją mórz jako dróg wolności, nie ujarzmionych tak bezwzględnie jak drogi lądowe. Jest np. rzeczą bardzo znamienną, jak sama trasa morska - od wód polarnych Morza Beringa do środkowego Pacyfiku w porcie Makau - współkształtuje pierwszą wolność uciekinierów z pokładu "Piotra i Pawła", jak ściśle przylega do ich wzburzonych czy uciszających się namiętności. Ale i ściśle geograficzno-morski kształt tej powieści zasługuje na baczną uwagę. Jest to bowiem druga - po opowieści JAK LIŚĆ JESIENNY - autentyczna powieść morska w naszej literaturze, w której życie statku i oceanu zostało tak wszechstronnie i

plastycznie oddane w marynarskim obyczaju, w specyfice żeglowania, w walce ze sztormami na północy i martwą, upalną ciszą na południu, w codziennej pracy załogi, w trudnościach pożycia ludzi między ciasnymi burtami statku, a niezwykłym wreszcie pięknie a jednocześnie okrucieństwie samego oceanu.

Szczególnie interesujące są tu różnorodne "wcielenia" oceanu, których opisy przynoszą niespotykane dotychczas w naszej literaturze próby nie tylko artystycznych opisów mórz, ale i ich słownictwa morskiego.[16]

Są wreszcie w tej typowo morskiej powieści pewne motywy przypominające - pomijając wszystkie inne proporcje - pewne wątki z Conradowskiej SMUGI CIENIA.

Należy do nich np. motyw ciszy morskiej zamykający statek w podobnym kole obłędnego wysiłku i złudzeń. Nawet motyw dowodzenia i jego kryzysu w takich chwilach rysuje się podobnie w obu powieściach, choć w OCEANIE nie stanowi tak zasadniczego i odkrywczego problemu jak w SMUDZE CIENIA.

Są wreszcie w OCEANIE sceny - chyba jedyne dotąd w naszej literaturze - które swym dramatyzmem dorównują pewnym par-

---

16 Na uwagę zasługuje słownictwo żeglarskie Sieroszewskiego. Tworzy je na ogół bardzo szczęśliwie i tylko czasami trafiają się mu nieuzasadnione niczym dziwolągi. Tak np. nazywa rufę statku "pośladkiem statku" lub "wśladem", co jest tym bardziej rażące, że słowo rufa znane już było w naszej literaturze przed OCEANEM. Używa go np. Sygurd Wiśniowski w powieści pt. DZIECI KRÓLOWEJ OCEANII /1877/ czy Wł. Umiński w ZWYCIĘZCACH OCEANU /1897/ czy NA FALACH ATLANTYKU /1897/. Co więcej - jak wykazał to niedawno Wł. Drapella w rozprawie pt. "Znajomość poszczególnych faz procesu żeglugowego w Polsce w epoce renesansu" /Biuletyn Nautologiczny r. 1961, wyd. specjalne/ - słowo rufa znane już było w naszym piśmiennictwie od XVI wieku!

Warto dodać - co jest rzeczą na ogół mało znaną, że jednym z głównych inspiratorów słownictwa morskiego Sieroszewskiego był Stefan Żeromski.

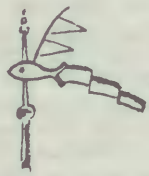
"Od niego to - pisze we wspomnieniach autor OCEANU - na wiele lat przed odzyskaniem przez nas morza, otrzymałem wskazówki, gdzie szukać polskich terminów dla opisania morskiego krajobrazu oraz żeglar.

tiom SŁUGI CIENIA, np. ta, w której część załogi ulega podszeptom fanatycznych sekciarzy Chołodiłowa i wysnutym z Apokalipsy potwornym analogiom morskim w stosunku do rzekomo grzesznej Anastazji. W SŁUDZE CIENIA winę za "sztil morski" przypisuje część załogi zmarłemu kapitanowi i jego cień ciąży nad wyobraźnią marynarzy podobnie jak widmo grzechu Anastazji w OCEANIE nad wyobraźnią sekciarzy Chołodiłowa.

A przecież nie ma tu żadnego naśladownictwa. Obie powieści bowiem wyszły drukiem w tym samym - 1917 - roku, przy czym SŁUGA CIENIA została przetłumaczona na język polski dopiero w 1925 roku!

"Odkrycie Pacyfiku" nie wyczerpuje oczywiście wszystkich innych wątków morskich Sieroszewskiego, ale jest w pewnym sensie ich zakończeniem. Nigdy już w dalszej twórczości tego autora motyw morza nie stanie się tak dominującym przeżyciem i kształtotwórczym czynnikiem powieści jak w jego utworach znad Pacyfiku.

Wizja tego oceanu będzie jednym z zasadniczych czynników jego najwybitniejszych dzieł i ona przysporzy mu najwięcej chwały w naszej literaturze.



---

skiego sprzętu i przemysłu. Jakże często mówiliśmy o polskim morzu nie śmiejąc marzyć, że ujrzymy je własnymi oczyma". /W. Sieroszewski - Dzieła, t. XX, Varia, cz. II, s. 277/.

Zofia Drapella • Gdynia

BOGOWIE MORZA

5. Rzym

SPADKOBIERCY HELLADY

C o n s e n t e s D i i – współistniejący bogowie – to nazwa dwunastu głównych bóstw rzymskich: Jowisza, Junony, Minerwy, Neptuna, Marsa, Diany, Apollina, Merkurego, Cerery, Westy, Venus i Wulkana zasiadających w majestacie swej władzy na wyniosłym, okrytym chmurami Olimpie.

Na Olimpie? Przecież Olimp to odwieczna siedziba bogów greckich! Skąd wzięli się ci nowi przybysze, wśród których tylko imię Apollina jest imieniem boga greckiego?

Odpowiedź jest prosta. Wszyscy wymienieni Olimpijczycy to rzymskie nazwy starych bogów greckich: Zeusa, Hery, Ateny, Posejdona, Aresa, Artemidy, Apollina, Hermesa, Demeter, Hestii, Afrodyty i Hefajstosa. Jak to się stało, że znaleźli się oni w rzymskim panteonie?

RELIGIA RZYMSKA

Cechą charakterystyczną religii rzymskiej było to, że pozostałości dawnych wierzeń trwały w niej zgodnie obok wyobrażeń późniejszych, zapożyczonych od innych narodów, przede wszystkim od Etrusków i Greków. Wierzenia te

nie tworzyły nigdy zamkniętego systemu religijnego i obce kulty miały do nich wstęp łatwy, szczególnie w czasie wojen, gdyż Rzymianie mieli zwyczaj dowiadywania się do jakich bóstw modlą się ich przeciwnicy, a potem kult tych bogów zaprowadzali u siebie. Wierzyli, że postępując w ten sposób zapewniają sobie ich przychylność.

Nie odrazu jednak panteon rzymski utożsamił się z greckim, gdyż stare wierzenia rzymskie były zupełnie inne niż greckie czy nawet etruskie. Bóstwa Etrusków i Greków były bowiem a n t r o p o m o r f i c z n e, Rzymian a b s t r a k c y j n e i b e z o s o b o w e i dopiero pod wpływem obu wspomnianych narodów abstrakcje i symbole nabrały cech indywidualnych.

Wpływy te były zresztą obustronne. Tak na przykład J u n o n a pierwotnie była staroitalskim bóstwem opiekuńczym matki rodu i rodzinnego ogniska /każda matka rodu miała swoją junonę, tak jak każdy ojciec rodu miał swego g e n i u s z a/. To animistyczne bóstwo domowe zapożyczyli od Rzymian Etruskowie, u których bezosobowe wyobrażenie stało się antropomorficzną boginią Uni i... wróciło do Rzymu jako potężna królowa nieba, patronka miast i narodzin, opiekunka kobiet i małżeństw - Junona.

Jowisz również był bogiem staroitalskim. Czczono go od niepamiętnych czasów. Razem z Marsem i Kwirynusem utworzył on najstarszą w religii rzymskiej trójcę bogów, natomiast pierwszą rzymską świątynię zbudowaną w 509 roku p.n.e. otrzymała inna trójca: Jowisz-Junona-Minerwa, wzorowana zresztą na trójcy bogów etruskich: Tinia-Uni-Merwa.

Poza Etruskami silny wpływ na wierzenia rzymskie wywarła religia fenicka i grecka, ta ostatnia najsilniejszy.

Jako jeden z pierwszych kultów przejęli Rzymianie od Greków kult Apollina, potem Demetery, Dionizosa /Bachusa/ i Hermesa /Merkurego/. Z czasem religia rzymska i grecka do tego

stopnia zlały się w jedną, że nawet Rzymianie nie potrafili określić różnicy między ich bogami a bogami greckimi. Jest to jedyny w dziejach przykład zupełnego i dobrowolnego przyjęcia obcej religii.

Z biegiem lat za Apollinem przyszedł do Rzymu jego syn Asklepios /jako Eskulap/, Dioskurowie/jako Kastor i Polluks/ syn Zeusa i Alkmeny - Herakles /jako Herkules/, Saturn utożsamił się z Kronosem, Persefona z Prozerpiną... Rzymianie mieli takie mnóstwo bóstw-symboli na każdą okazję w życiu, że zawsze znalazło się takie, które mogło stać się odpowiednikiem greckiego. Razem z bogami przyszły greckie mity i legendy, gdyż surowa religia rzymska własnych mitów nie posiadała.

Kult Posejdona rozpowszechnił się stosunkowo późno, gdyż Rzymianie przez długie lata nie byli narodem morskim a z psychiki nie zostali nim nigdy. Utożsamiono go z Neptunem.

NEPTUN Nie będzie to żadną przesadą, jeśli się powie, że popularność Neptuna usunęła w cień tego, który był jego prawzorem. Przyczyniła się do tego o wiele powszechniejsza znajomość łaciny, niż greki.

W Gdańsku jest STUDNIA NEPTUNA, w "Morzu" ARCHIWUM NEPTUNA, a był i /szkoda, że już go nie ma/ KLUB NEPTUNA.

Francuski kwartalnik poświęcony sprawom morza nazywa się NEPTUNIA, miesięcznik amerykański AMERICAN NEPTUN.

NEPTUNEM została nazwana jedna z planet naszego układu słonecznego; n e p t u n i o n to jeden z pierwiastków promieniotwórczych, a n e p t u n i z m jeden z kierunków geologicznych. Zwolennik tego kierunku jest n e p t u n i s t ą, a skały osadowe w morzu to skały n e p t u n i c z n e.

W ceremoniach "chrztu równikowego" o wiele częściej występuje Neptun niż Posejdon. A przecież, zapożyczony od Etrusków, italski Neptun był zaledwie podrzędnym bożkiem chmur i deszczów a z morzem nic nie miał wspólnego. Jego znaczenie i autorytet wzrosły dopiero wtedy, gdy utożsamiono go z potężnym Posejdonem, bratem Zeusa. Autorytet ten zresztą nigdy nie dorównał autorytetowi Posejdona. U Homera bóg morza to prawdziwy władca wodnego królestwa, w którym nie wiele dzieje się bez jego wiedzy i woli, w "Eneidzie" Wergilego, będącej rzymskim odpowiednikiem "Iliady" i "Odysei", wszyscy się szarogęsią w królestwie Neptuna: Junona i Jowisz, Venus i Eol, nawet pomniejsze bóstewka i demony.

KULT NEPTUNA

Neptunalia, czyli święta ku czci Neptuna obchodzone były każdego roku w dniu 23 lipca. Sławna świątynia tego boga stała w Rzymie na Campus Martius, wielką sławą cieszyła się również świątynia Neptuna w dawnej siedzibie korsarzy etruskich, Antium. Miasto leżące w Lacjum na daleko w morze wysuniętym cyplu skalnym miał wg podania założyć Telegonos, syn Odyseusza i czarodziejki Kirke.

Zwierzętami poświęconymi Neptunowi był koń i delfin.

NEPTUNOWY DWÓR

Wraz z postacią i władzą Posejdona otrzymał Neptun i jego liczny dwór zamieszkujący w morskich głębinach. Niektóre z tych postaci zachowały imiona greckie, niektóre zaś otrzymały nowe. Tak na przykład opiekunka rozbitków, Leukotea, nazwana została Matutą, a syn jej, bożek portów, Melicertes-Palemon otrzymał imię Portunusa.

OKRĘTY PRZEMIENIONE W NIMFY

Jednym z najpiękniejszych fragmentów "Eneidy" są dzieje okrętów Eneasza:

... Gdy z woli bogów i Przeznaczenia uszedł Eneasz z płonącej Troi /ocalił go Posejdon/ i dotarł do odległego od zamku parowu, zastał tam już tłum Trojan, którym również udało się uniknąć śmierci z rąk Achajów. Pozbawieni ziemi i domów postanawiają schronić się w górach, a potem pod przewodnictwem Eneasza wyruszyć na morze w poszukiwaniu nowej ojczyzny. Góry, które ich ukryły to góry Ida porosłe pięknymi starymi drzewami poświęconymi Matce Bogów Kybele /Rei/. Wielka Bogini, wzruszona niedolą Trojan pozwoliła im zbudować ze swych ukochanych świerków i klonów potrzebne na wędrówkę okręty, bojąc się jednak o los kruchych łodzi zwróciła się do Jowisza z prośbą, by uczynił je niezniszczalnymi. Jowisz odmówił twierdząc, że "dłonią śmiertelnych uczynione łodzie" nie mogą być nieśmiertelne, obiecał natomiast, że wszystkie okręty, które wpłyną w ujście Tybru /bogowie oczywiście wiedzieli, gdzie dopłynie Eneasz/ przemieni w boginki morskie.

Po siedmiu latach tułaczki flota Eneasza cumuje wreszcie u brzegów Italii. Nie jest to jeszcze kres przygód i zmagań z przeciwnościami. Z woli Junony wybucha wojna z Rutulami. Okrętom Eneasza grozi zagłada, wróg chce je spalić. I to:

"nietknięta
Łódź każda od wybrzeży oderwie lin pęta:
Jak delfiny, do morza wnurzając pierś śliską,
w głąb dążą, dziewic kształt biorą /dziwne zjawisko!/
Ile stało przy brzegu krytych spiżem łodzi,
Tyle twarzy dziewiczych nad fale wychodzi".

/Przekład: Tadeusz Karyłowski/

MAŁA MARYNISTYKA

Kontynuując dział nazwany "małą marynistyką" przypominam dziś dwa wiersze z różnych epok: anonimowy POGRZEB RYBAKA drukowany w wydawanej w zeszytach antologii pt. "Galerya pisarzów polskich" (Poznań, 1840 r) i PAROWIEC Jerzego Stiebera drukowany w "Sztuce" (styczeń 1914, t. V, z. XIX).

POGRZEB RYBAKA

Śpij na dnie morza, na ziół pościeli,
Śpij Dymitrze w ciemnym grobie!
Powiémy smutnéj twojéj Anieli
Powiemy biednéj o tobie!
Powiémy, że cię wzięły okręta,
Żeś tam daleko popłynął,
Ze wrócisz jeszcze, niech cię pamięta,
Boś ty na zawsze nie zginął.
Ona co ranka przyjdzie do brzegu,
I łzy jéj fale wypiją,
A tam do ciebie zaniosą w biegu
I niémi serce obmyją!
Śpij - oto grób twój święcim modłami,
I żagiel znaczym żałobą!
I już płyniemy, jeszcze ze łzami,
Jeszcze patrzymy za tobą.
Niechaj ci niebo nad duszą świeci
My płyniem rodzinną stroną -
Żegnaj Dymitrze! - weźmiém twe dzieci!
Chlebem podzielim się z żoną!

BIBLIOTEKA MORSKA GDAŃSK

PAROWIEC

Zostawiając za sobą gładki pas na fali,
co się lekkim rozgwarem wieczoru kołysze,
żaglowce płyną w oddal bezkresną i ciszę
zachodu, którym jasno widnokrąg się pali.

Wiatr wzdął ich żagle ciężkie, od ulew zczerniałe
i popycha kadłuby w długim, szarym rzędzie.
Wyglądają posępnie, jak czarne łabędzie,
odziane w egzotycznej urody swej chwałę.

Za nimi z głośnym krzykiem leci mew gromada
(żebraczych ród natrętów o oślizgłem pierzu)
i w wiecznem ze statkami zostając przymierzu
na rejach i na masztach wyniosłych usiada.

Płynie szereg naw smętnych, jak pogrzeb olbrzymi,
jak wielkie czarnych trumien porzucone szczęty,
które na fal wieczornych żałobne odmęty
wypłynęły z hymnami wiatru pogrzebnymi.

"O Panie usłysz nas..." Wtem złuda nagle pryska,
Znika urok powagi i ciszy ogromnej;
Z gwizdem, na nastrój chwili przedziwnej niepomny
Parowiec się wśród czarnych naw szybko przeciska.

Mignął tylko. Wyrzucił dymu kilka skrętów
i przepadł, gdzieś w oddali zasnutej już mrokiem,
przepadł - wraz z tajemniczym wieczoru urokiem,
rozwiawszy wprzód zadumę żaglowych okrętów.

JERZY STIEBER

przypomniał ANTONI NURTA · Warszawa

- -

ERRATA, s. 49, przypis 276:

jest: Znajduje się jeszcze obecnie w kościele epitafium z 1613 r. wykonane przez gdańszczanina Michela Harta.

powinno być: Znajduje się jeszcze obecnie w kościele epitafium z 1613 r. i ambona z 1648 r. wykonana przez gdańszczanina Michela Harta.

- -

A D M I N I S T R A C J A UPRZEJMIE Z A W I A D A M I A
CZŁONKÓW, SYMPATYKÓW I PRENUMERATORÓW,
że posiada jeszcze niewielką ilość kompletów
B I U L E T Y N U N A T O L O G I C Z N E G O -
z lat 1958-1965 w cenie po zł 215,- za komplet.

CENA zł 15,-

S P I S T R E Ś C I

P O D Z I Ę K O W A N I E 2

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: Karty z dziejów okrętownictwa w Polsce 3

WŁADYSŁAW SZULIST: Zarys dziejów Gdyni do powstania miasta:
IV. Za czasów Rzeczypospolitej Szlacheckiej..... 28
V. Pod zaborem pruskim 42

STANISŁAW TELEGA: Odkrycie Pacyfiku (dokończenie) 54

ZOFIA DRAPELLA: Bogowie morza. 5. Rzym 65

M A Ł A M A R Y N I S T Y K A... (przypomniał A. NURTA) 70

WYDAWCA - POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

Redaktorzy:

Jadwiga P O T E R A Ł O W I C Z i Zofia D R A P E L L A

Redakcja i Administracja: GDYNIA, ul. Waszyngtona 34/36
Konto czekowe: PKO-GDYNIA, 1 Oddział Miejski, nr 11-9-154.

Zarząd przyjmuje interesantów w ŚRODY, godz. 17,30-18,30

Nakład 300 egz. Płyty wykonała WARSZAWSKA DRUKARNIA NAUKOWA
Powielono w DOWÓDZTWIE MARYNARKI WOJENNEJ w Gdyni

B-6