



jantarowe szlaki



KWARTALNIK TURYSTYCZNO-KRAJOZNAWCZY WOJEWÓDZTW PÓŁNOCNYCH
ROK XLV NR 3 (265) 2002 ROK

W numerze między innymi: K. CZAYKOWSKA-STÓJ - Ojcowie Gdyni, E. KLAMANN - Eugeniusz Kwiatkowski, T. PIĄTKOWSKI - „VAMBOLA” - zapomniany świadek otwarcia portu gdyńskiego, G. S. LITWIŃCZUK - Wycieczka po porcie gdyńskim, J. KACZMARCZYK - Kontenery w Porcie Gdyńskim, J. SZUKALSKI - Gdyńskie pomniki przyrody, E. KLAMANN - Oksywie, I. JAZGARSKA - Informacja turystyczna w Gdyni, K. MAŁKOWSKI - Gdynia w przewodnikach turystycznych, J. KACZMARCZYK - Gdyńskie trolejbusy, W. MECHŁO - Przeprawa między wyspami Wolin i Uznam.



SPIS TREŚCI
„Jantarowe Szlaki” nr 3 (265) 2002



**Numer wydano dzięki dofinansowaniu
Urzędu Miejskiego w Gdyni**

Katarzyna Czaykowska-Stój Ojcowie Gdyni	2
Edward Klamann Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski	7
Tadeusz Piątkowski „VAMBOLA” - zapomniany świadek otwarcia portu gdyńskiego	13
Grzegorz Stanisław Litwińczuk Wycieczka po porcie gdyńskim	14
Jarosław Kaczmarczyk Kontenery w Porcie Gdyńskim	18
Jerzy Szukalski Gdyńskie pomniki przyrody	21
Edward Klamann Oksywie - jego dzieje i kościół	24
Irmina Jazgarska Informacja turystyczna w Gdyni	30
Kazimierz Małkowski Gdynia w przewodnikach turystycznych	32
Andrzej Kotecki Publikacje krajoznawcze o Gdyni w „Jantarowych Szlakach” jako źródło informacji o mieście i okolicy	34
Anna Matuszak Refleksje o wędrującej młodzieży	36
Henryk Ganowiak Moje gdyńskie 70-lecie	37
Henryk Ganowiak Misja Szwedzkiego Czerwonego Krzyża w Gdyni po II wojnie światowej	39
Jarosław Kaczmarczyk Gdyńskie trolejbusy	40
Wrzesław Mechło Przeprawa między wyspami Wolin i Uznam	42

oraz stałe działy:
Recenzje, Różne informacje, Z działalności
PTTK, Przegląd wydawnictw.



Widok na Molo Południowe w Gdyni

Fot. Z. Grabowiecki

ROK XLV

Nr 3 (265) 2002

Wydawca: Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Oddział Gdański - prezes Stanisław Sikora.
Adres Redakcji: Kwartalnik PTTK „Jantarowe Szlaki”, 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45, tel. 301-91-51, w. 6.
Konto: Millenium, BIG Bank Gdański, IV Oddział w Gdańsku, nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 z zaznaczeniem „Jantarowe Szlaki”.

Redakcja: Jerzy Szukalski - redaktor naczelny, Edward Klamann - zastępca redaktora naczelnego, Andrzej Młot, Andrzej Tokarski.

Kolegium Redakcyjne: Marek Sperski (Sopot) - przewodniczący, Józef Cieplik (Słupsk), Marian Czyżewski (Gdynia), Benon Frąckowski (Toruń), Janusz Goliński (Gdańsk), Stanisław Harajda (Olsztyn), Kazimierz Jaśkiewicz (Gdańsk), Adam Koperkiewicz (Gdańsk), Beata Szyber (Gdańsk), Janusz Zaremba (Kwidzyn).

Skład komputerowy: Jan Wysocki.

Redakcja zastrzega sobie prawo redagowania i skracania artykułów, zmiany tytułów oraz nie zwraca tekstów nie zamówionych.

Druk: „ARTIKOM” Sp. z o.o., 80-042 Gdańsk, ul. Sandomierska 11, fax (058) 306-62-60
tel. (058) 309-04-25

ISSN 0209-3847



Szanowni Państwo! Serdecznie zapraszam do lektury „Jantarowych Szlaków”. Zamieszczone w tym numerze informacje pomogą Państwu lepiej poznać nasz region, jego historię oraz walory turystyczne i rekreacyjne.

Zapraszam do odwiedzenia Gdyni i jej okolic. Jestem przekonany, że niepowtarzalne widoki z Kamiennej Góry i Klifu Redłowskiego, a także piękno plaż i kołyszących się na falach żaglówek na długo pozostanie w Państwa pamięci.

Prezydent Miasta Gdyni
Dr Wojciech Szczurek

Minęły równo cztery lata od wydania numeru „Jantarowych Szlaków”, którego treść w znacznej części poświęcono Gdyni. Okazją ku temu była 70. rocznica powstania w tym mieście zorganizowanego ruchu turystycznego. Należało więc przypomnieć to wydarzenie, kiedy to zaledwie w dwa lata po uzyskaniu przez Gdynię praw miejskich powstał tu w 1928 roku Oddział Morski Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego. Opublikowaliśmy wówczas kilka artykułów i notatek ukazujących historię jego działalności, ludzi z nim związanych oraz bieżącą działalność Oddziału Morskiego PTTK, a także trochę materiałów krajoznawczych prezentujących walory przyrodnicze i kulturowe Gdyni oraz krótką historię powstania jej portu handlowego.

W bieżącym numerze „Jantarowych Szlaków” pragniemy materiał ten uzupełnić i uszczegółowić, korzystając z finansowego wsparcia udzielonego nam przez Urząd Miejski w Gdyni. Tak więc przypominamy sylwetki wielce zasłużonych dla miasta i portu ojców Gdyni: Tadeusza Apolinarego Wendę, Kazimierza Porębskiego, Eugeniusza Felicjana Kwiatkowskiego i Stefana Franciszka Sokola, oraz estoński okręt „Vambola” - zapomniany świadek otwarcia gdyńskiego portu. Współczesny port gdyński prezentujemy - jak na turystów przystało - podczas wycieczki statkiem i w artykule o terminalu kontenerowym, a miasto od strony komunikacji trolejbusowej i jego pomników przyrody. Zamieszczamy też bibliografię publikacji o Gdyni zamieszczonych na łamach „Jantarowych Szlaków”. Przeszość Gdyni ukazujemy w artykułach o Oksywiu, pierwszych przewodnikach krajoznawczych i informacji turystycznej oraz we wspomnieniach jej mieszkańca starszego pokolenia.

Niejako uzupełnieniem gdyńskiej tematyki są refleksje o wędrującej młodzieży, recenzje mapy okolic Trójmiasta i przewodnika turystycznego po Trójmieście i okolicach oraz notatki o gdyńskim Centrum Sportów Wodnych i działalności PTTK.

Redakcja



Przystań rybacka w Gdyni Orlowie

Fot. W. Węgrzyn

Katarzyna Czaykowska-Stój (Gdańsk)

Ojcowie Gdyni

W roku 1634 hetman Stanisław Koniecpolski i inżynier Jan Pleitner zaproponowali królowi Władysławowi IV zbudowanie na polskim wybrzeżu portu wojennego, lecz z różnych przyczyn do realizacji ich zamysłu nie doszło. Po niemal trzystu latach, w 1920 roku, pewien skromny pan z mapą w ręku zdecydował, że ten wymyślony port, ale inny - powstanie. Doceniając jego położenie na skrawku ziemi nad morzem, zainicjował jego połączenie magistralą kolejową z resztą kraju. Potem do tej trójki godnej zapamiętania doszedł człowiek, który spowodował rozbudowę infrastruktury nowo powstałego miasta przy tym porcie, a wspomagali ich walnie jeszcze dwaj gdynianie „z wyboru”. Ten skrawek ziemi z wymyślonym portem nad morzem - to Gdynia. Miała ona w swoim istnieniu szczęście do ludzi zdolnych, otwartych umysłów i odważnych decyzji oraz do patriotów myślących o przyszłości, potędze i real-

nych zyskach ... dla kraju. Tymi ludźmi byli: Tadeusz Apolinary Wenda, Kazimierz Porębski, Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski i Stefan Franciszek Sokół.

* * *

Inżynier Tadeusz Apolinary Wenda to postać, która automatycznie przychodzi na myśl, kiedy wypowiada się słowo „Gdynia”. Był tym, który wybrał miejsce pod budowę portu, autorem jego koncepcji technicznej i planu budowy oraz kierownikiem robót. Mówiąc o nim, nie sposób wspomnieć o jeszcze jednej osobie, gorąco wspierającej go w poczynaniach. Był nim wiceadmirał Kazimierz Porębski, twórca Szkoły Morskiej w Tczewie w 1920 roku, który wówczas kierował Departamentem do Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych i to on zlecił swojemu współpracownikowi inż. Wendzie - lustrację Wybrzeża, którą zresztą przeprowadzili obaj. A znali się jeszcze z czasów pracy w carskiej Rosji i ogromnie się szanowali, jako ludzie prawi i uczciwi.

Z dowodu osobistego wydanego 9 maja 1939 roku dowiadujemy się, iż Wenda urodził się 23 lipca 1863 roku w Warszawie. Ciekawe jest skądinąd, że wielu wybitnych ludzi związanych z morzem, urodziło się z dala od niego. Dalej czytamy: inżynier, wzrost średni, twarz owalna, włosy szpakowate i oczy szare. Ponadto dokument podaje miejsce zamieszkania: Warszawa, ul. Nowy Świat 47/17 i od 1934 roku ul. Olszowa 12, tymczasowe miejsce zamieszkania: Gdynia, willa Marysieńki przy ul. Kuracyjnej (od 1926 r. przy ul. 10 Lutego). W tej willi wynajął on najpierw małe i umeblowane, a na następnie trzypokojowe mieszkanie. Dopiero w 1929 roku, po powstaniu budynku Kierownictwa Budowy Portu przy ul. Nabrzeżnej 38 (później Waszyngtona) otrzymał on nowe mieszkanie i użytkował je na koszt państwa. Jest to obiekt do dziś istniejący, na którym 10 lutego 2002 roku umieszczono tablicę ku jego czci.

T. A. Wenda był absolwentem Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, a w latach 1890-1915 był zatrudniony w carskim Ministerstwie Komunikacji, najpierw w Zarządzie Dróg Żelaznych, potem jako radca dworu na stanowisku kierownika robót pierwszego rzędu przy budowie Znamieńskich Kolei Żelaznych na linii Patarnica-Olita-Suwałki-Augustów-Grodno. W latach 1903-1914 był zatrudniony przy budowie portu morskiego w Windawie oraz rozbudowie portów w Roja



Tadeusz Apolinary Wenda

Fot. arch. aut. artykułu

(Łotwa) i Rewalu (dziś Tallinn). Zaprojektował i zbudował most kolejowy przez Niemen pod Olitą. Od 1915 roku pracował w Warszawie, między innymi jako honorowy opiekun robót publicznych. Po wycofaniu się wojsk rosyjskich z miasta, pozostał w kraju i tutaj rozpoczął pracę - zawodową i społeczną. Był od 1918 roku pracownikiem Ministerstwa Robót Publicznych, kierownikiem w Inspektoracie Wodnym, a wkrótce inspektorem w Warszawskiej Inspekcji Żeglugi. Społecznie pracował w Sekcji Pracy Komitetu Obywatelskiego m. Warszawy.

Wkrótce rozpoczęły się studyjne i analityczne prace na polskim Wybrzeżu (było tego zaledwie 147 km, od Kolibek do Żarnowca z Mierzeją Helską). Celem tych prac miała być budowa polskiego portu morskiego, a powodem tej decyzji było utworzenie Wolnego Miasta Gdańska i trudności w pełnym wykorzystaniu prerogatyw w tym mieście. Szczególnie dało się to odczuć podczas wojny polsko-bolszewickiej. W związku z tym T. A. Wenda już 30 czerwca 1920 roku został delegowany do Gdańska, w celu dokonania rozeznania co do możliwości korzystania z portu wojennego, a także dla zbadania celowości budowy portu morskiego w Tczewie. Te sprawy leżały w sferze zainteresowań zarówno władz cywilnych, jak i też wojskowych. Głównym rzeczniczem budowy nowego portu był wspomniany już kontradmirał K. Porębski. Rozkazem Ministra Spraw Wojskowych gen. Kazimierza Sosnkowskiego z 6 maja 1920 roku Wenda, jako oficer sztabowy, został delegowany przez K. Porębskiego bezpośrednio do dyspozycji przedstawiciela do Spraw Morskich przy Generalnym Komisarzacie RP w Wolnym Mieście Gdańsku na stanowisko inżyniera budownictwa portowego. Tu przyszło mu rozpatrywać aż osiem lokalizacji nowego portu, w tym jedną na Jeziorze Żarnowieckim, cztery nad Zatoką Pucką oraz po jednej w Helu, Tczewie i Gdyni.

Ta ostatnia była projektem własnym inż. Wendy, na podstawie planów historycznych i dogodności położenia. Za Gdynią wypowiedzieli się pozytywnie nie tylko krajowi fachowcy, ale także dawny dyrektor budowy portu w Dakarze, który został delegowany przez Francję dla zbadania tej lokalizacji. Prof. Schultze z Politechniki Gdańskiej także przychylnie zaopiniował jego projekt, również Komisja Komunikacyjna Ligi Narodów w 1926 roku odniosła się do niego pozytywnie. Zarzuty niemieckie dotyczące budowy portu gdyńskiego na piaskach i ewentualnej jego destrukcji przez wszechobecną wodę, spowodowały, iż Rząd RP zasięgnął opinii przedstawicieli Szwecji i Norwegii (neutralnych i bezstronnych), co do jej celowości w tym miejscu. Inżynierowie Knut, Patterson i Möen w kwietniu 1931 roku pozytywnie ocenili zarówno samą lokalizację, jak i budowę portu.

Trzeba zrozumieć wielką intuicję inż. Wendy oraz niepospolite jego wyczucie chwili i miejsca. W dniu 9 grudnia 1920 roku zgłosił on swój projekt pod nazwą „Tymczasowy Port Wojenny i Przeładunkowy w Gdyni” do zatwierdzenia ministrowi Spraw Wojskowych. Zresztą, jego nazwa była zmieniana kilkakrotnie. Projekt wstęp-

ny zyskał nazwę „Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków”. Projekt - opracowany bezpłatnie - złożony został w Sejmie RP i uzyskał pierwszą lokatę. Jako kierownik badań portu w Gdyni, w piśmie z 23 sierpnia 1920 roku informował on swoich przełożonych, że „konieczna jest jak najszybsza budowa w Gdyni schroniska dla torpedowców i przystani do wyładunków statków do 5 m głębokości”. Sugerował, by na południe od ujścia Chyłońskiego Potoku zbudować falochron i przygotować teren pod tę inwestycję.

Kontrargumentem dla powstania portu w tym miejscu była utrata części plaży, ponieważ Gdynia przewidywana była jako kąpielisko morskie. Ustalenia dotyczyły też pochodzenia drewna - miało być pozyskane z Lasów Darżlubskich. Pośpiech w podejmowaniu decyzji w sierpniu 1920 roku wynikał z faktu, iż toczyła się wojna. Chodziło więc o szybkie przyjęcie transportów wojskowych pochodzących z Zachodu, jak również o szybki ich transport drogą lądową z ominięciem terytorium Wolnego Miasta Gdańska. W piśmie z 15 października 1920 roku, jakie skierowano do władz wojskowych, pojawiła się nazwa „Tymczasowy Port Wojenny i Wyładunkowe Schronisko dla Rybaków”. W dniu 23 czerwca 1922 roku udało się w Sejmie RP przeprowadzić ustawę o budowie portu w Gdyni. Powstawał on pośród wielu trudności, bowiem już w sierpniu 1922 roku inż. Wenda informował admirała K. Porębskiego, kierującego wszystkimi poczynaniami gdyńskimi osobiście, iż prace utknęły w martwym punkcie z braku środków finansowych i że konieczna jest dotacja, bowiem grozi zatrzymanie inwestycji i jej zapiaszczenie.

W 1923 roku ministerialna komisja weryfikacyjna zaliczyła T. A. Wendzie ogółem 33 lata pracy. Z tego, czas między 1 lipca 1890 a 1 sierpnia 1915 roku w państwie rosyjskim, lata 1915-1916 w służbie samorządowej i magistrackiej Miasta Stołecznego Warszawy, następnie w Ministerstwie Robót Publicznych i w innych instytucjach państwowych.

W dniu 1 października 1923 roku Wenda sporządził sprawozdanie z wykonanych zadań przy budowie portu, w którym podał, że rozpoczęte w 1921 roku prace prowadzono przy zaangażowaniu niewielkich środków finansowych. Tym niemniej, owe prace posunęły się tak daleko, że 13 sierpnia 1923 roku - podczas strajku robotników w porcie gdańskim - do Gdyni mógł zawinąć statek oceaniczny „Kentucky”. Przystań miała 150 m długości i 7 metrów głębokości. Dalej informował w nim: *Zbudowane już jest molo południowe, które ciągnie się na przestrzeni 550 m od brzegu, i osłonięte od wiatrów wschodnich „łamaczem fal” długości 170 m. Od wiatrów północnych przystań osłonięta zostanie nabrzeżem północnym oraz osłonięta jest naturalnie cyplem Oksywskim. Przystań ma oświetlenie elektryczne, połączona jest koleją ze stacją Gdynia i będzie wkrótce zaopatrzona w słodką wodę.*

W dniu 8 lipca 1924 roku T. A. Wenda został zwolniony przez ministra Przemysłu i Handlu z dalszego

kierowania budową portu, jako że te obowiązki przejęło Konsorcjum Francusko-Polskie, sam zaś inżynier został z ramienia tegoż ministerstwa - naczelnikiem Budowy Portu. Tytuł i nazwa stanowiska zmieniały się w miarę postępu robót, a często są one kurtuazyjne, jak na przykład dyrektor Budowy Portu Rzeczypospolitej w Gdyni lub naczelnik Budowy Pierwszego Portu Rzeczypospolitej, co wynikało z tego, że był on postacią popularną, szanowaną i lubianą. Kiedy przystąpiono do budowy portu wewnętrznego, należało pod niego pozyskać tereny. I to właśnie T. A. Wenda brał na siebie żmudne i niewdzięczne zadanie dokonywania aktów kupna-sprzedaży gruntów stanowiących własność Kaszubów lub kupców, którzy je od nich wcześniej odkupili. Formalności załatwiane były u notariusza wejherowskiego dra Stefana Czaneckiego. Nasilenie tej działalności nastąpiło w latach 1926-1928, a takt i jego ogromna kultura pozwoliły na przebrnięcie przez ten trudny okres bez zadrażnień.

Inżynier - jako osoba znana w Gdyni - zajmował się również sprawami społecznymi, był bowiem założycielem Gdyńskiego Towarzystwa Technicznego (wraz m. in. z Józefem Unrugiem) i członkiem-założycielem Klubu Sportowego „Gryf”.

Pismem z 3 stycznia 1934 roku został on upoważniony do współpracy z Wydziałem Technicznym Komisarjatu Rządu w Gdyni w zakresie uzgadniania i realizacji planów zabudowy miasta. Był osobą wszechobecną i wszechmogącą w porcie. To on walczył o każdy przysłowiowy grosz na budowę i upominał się o każdego pracownika zatrudnionego przy tym wielkim dziele. Nie znosił protekcji, każdego oceniał według jego zasług własnych, a troska o pracowników i kultura w obcowaniu ze współpracownikami oby inspirowała współczesnych szefów.

Pomimo jednak tak wielu zasług, popularności i deklarowanego wobec niego szacunku, inż. Wenda nie został zaproszony na uroczyste poświęcenie portu, połączone z oddaniem do eksploatacji Dworca Morskiego, jakie odbyło się 8 grudnia 1933 roku z udziałem prezydenta RP prof. Ignacego Mościckiego. Wtedy to jego współpracownicy, oburzeni postawą oficjalnych czynników, w akcie uznania dla wielkich jego zasług, ofiarowali mu pamiątkową plakietkę wykonaną z mosiądzu, o wymiarach 14 x 19 cm, która znajduje się obecnie w zbiorach Muzeum Miasta Gdyni. Na jej awersie znajduje się zarys portu gdyńskiego z 1933 roku i dedykacja od „inżynierów polskich”, a na rewersie - podpisy czterdziestu ośmiu osób. Za swoją pracę i poświęcenie, a także za zasługi dla kraju i gospodarki morskiej, został on wyróżniony wieloma odznaczeniami państwowymi: 11 marca 1929 roku Medalem Dziesięciolecia Odzyskania Niepodległości, 1 stycznia 1936 roku Medalem XV-lecia Odzyskania Morza oraz 13 października 1938 roku Medalem „Za Długoletnią Służbę” i dyplomem dyrektora Urzędu Morskiego. W dniu 10 listopada 1928 roku prezydent RP nadał mu Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski i 30 czerwca 1937 roku - Krzyż Komandorski

Orderu Odrodzenia Polski, a 16 lutego 1929 roku prezydent RP zezwolił mu na przyjęcie i noszenie Krzyża Kawalerskiego Legii Honorowej.

W 1937 roku T. A. Wenda, w wieku 74 lat, został przeniesiony na emeryturę. Żegnany był przez prezydenta, przedstawicieli Rady Portu oraz przez przyjaciół i współpracowników. Został zaproszony do Komitetu Redakcyjnego, który miał opracować monografię portu w Gdyni. Niestety, z powodu wybuchu wojny praca ta nie została doprowadzona do końca. Po zakończeniu wojny, ze względu na stan zdrowia, inż. Wenda nie był w stanie czynnie uczestniczyć w odbudowie portu ze zniszczeń wojennych, ale wspomagał budowniczych portu swoimi bezcennymi wskazówkami i doświadczeniem. Napisał wiele publikacji dotyczących zarówno historii, jak i problemów technicznych budowy portu w Gdyni. Zmarł w Komorowie pod Warszawą w 1948 roku.

Piękne wspomnienie o człowieku, któremu Gdynia zawdzięcza port, a Polska rozgłos, napisała Mirosława Walicka w swojej wzruszającej książeczce pt. „Gdynia - pejzaż sprzed wojny”. Rozdział o T. A. Wendzie nosi tytuł „Sumienny i ludzki ...”. Gdynia uhonorowała jego pamięć jedną z ulic dojazdowych do portu, nabrzeżem jego imienia na szczycie Mola Węglowego, pogłębiarką portową, a także spiżową tablicą pamiątkową przy wejściu do gmachu dworca kolejowego. Jednakże skromnie w porównaniu z zasługami.

* * *

Dobrym duchem Gdyni był inż. Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski, który związał się z tym miastem po powołaniu go przez prezydenta Ignacego Mościckiego na ministra Przemysłu i Handlu 8 czerwca 1928 roku. Już w ciągu pierwszych dziesięciu dni piastowania urzędu zapowiedział wznowienie budowy portu w Gdyni, która utknęła w martwym punkcie z powodu kłopotów finansowych. Tutaj inż. Tadeusz A. Wenda znalazł w nim gorącego poplecznika dla swojej idei. W ciągu trzech tygodni minister podpisał nową umowę z Konsorcjum Francusko-Polskim, a w ciągu kilku miesięcy zamówił pierwsze pięć statków handlowych. Dwa lata wystarczyły mu na zdobycie funduszy na budowę portu - sześciokrotnie większych od tych, jakie wydał Skarb Państwa w ciągu pierwszych lat budowy. Gdynia, dzięki impulsowi od ministra budowana była w tempie szybszym od amerykańskiego, stając się jednym z największych portów na Bałtyku, a zarazem jednym z najnowocześniejszych w Europie. Dzięki dalekowzroczności ministra powstała polska flota handlowa, uwalniając kraj od opłacania obcych armatorów i dalekomorska flota rybacka, przynosząca dewizy.

Ponieważ te inwestycje otworzyły Polskę i jej rynki zbytu na świat, zredukowało to udział Niemiec w jej obrotach handlowych z niemal połowy do kilkunastu procent. Minister Kwiatkowski wygrał bitwę Polski o nie-

zależność. Udowodnił Niemcom, że ona nie jest „państwem sezonowym”. Jednakże intrygi osób z otoczenia marszałka Józefa Piłsudskiego spowodowały jego usunięcie z urzędu ministra po czterech latach. On jednak nie usunął się w cień, dając temu wyraz w książce pt. „Dysproporcje”, w której ukazał polskie problemy w perspektywie historycznej. Po śmierci marszałka, prezydent I. Mościcki natychmiast powołuje go na stanowisko wicepremiera i ministra Skarbu. I znów przystąpił on do realizacji planów uprzemysłowienia kraju, podniesienia rolnictwa i rozbudowy systemu komunikacyjnego. Plan rozwoju gospodarczego sięgał aż do 1954 roku.

Niestety, los bywa okrutny i nieszczęścia nie ominęły wicepremiera Kwiatkowskiego. Wybuchła wojna, a on został internowany w Rumunii, jego ukochany syn poległ, gen. Władysław Sikorski odrzucił jego prośbę o przyjęcie do wojska, w Warszawie zaś spłonęły jego dokumenty i notatki, całe archiwum. Mimo wszystko, nie zasklepił się w cierpieniu, bowiem uczył w polskiej szkole i jednocześnie pisał książkę o dziejach gospodarczych świata.

Wciąż postrzegał Polskę jako kraj pełen możliwości. Toteż po zakończeniu wojny, przyjął propozycję komunistycznego rządu w kraju do powrotu i objęcia stanowiska pełnomocnika Odbudowy Wybrzeża. Przez swoje środowisko został oskarżony o zdradę i o sprzeniewierzenie się ideom. On jednak wierzył, że w każdych warunkach można i trzeba dla Polski pracować oraz dawać z siebie to, co najlepsze. Uważał, że pracuje się nie dla siebie ani dla kolejnych rządów, czy ideologii, a właśnie dla kraju. Dla niego Polska była apolityczna i takie było jego działanie - odmówił stanowczo wstąpienia do PPR-u,

co potem doprowadziło wobec niego do skrajnych szykan, a jego wspaniałe dzieło okrzyknięto perorjatywnie „kwiatkowszczyzną”.

Był człowiekiem niespożytej energii, kryształowej uczciwości i ogromnej inicjatywy. Te zaś przymioty nie przystawały do wizji społeczeństwa. Został w 1948 roku usunięty ze stanowiska, z nakazem opuszczenia domu, w którym mieszkał z rodziną oraz z zakazem osiedlenia się w Warszawie, Poznaniu i na Wybrzeżu. Był dla polskiego morza tak bardzo zasłużony, a nigdy go już nie miał ujrzyć, za karę... Osiedlił się w Krakowie. Tam spadły na niego szykany. Pozbawiono go prawa wykładowania na Uniwersytecie Jagiellońskim, cenzura zabroniła wydania drugiego tomu „Dziejów gospodarczych świata”. Gdziekolwiek się ruszył, był śledzony przez funkcjonariuszy służby bezpieczeństwa. Do dwupokojowego mieszkania, w którym mieszkał z żoną, chciano mu koniecznie dokwaterować milicjanta. Do 1952 roku nie przyznawano mu emerytury. Ratował się pisaniem podręczników chemii, na co dostał w końcu łaskawe przyzwolenie. Później jego miesięczne potrzeby finansowe określono na 250 złotych. Za czasów Bieruta zabrano mu spadek po rodzicach - resztówkę Owczary pod Krakowem.

Jan Nowak-Jeziorański w swoim wspomnieniu o E. F. Kwiatkowskim pisze: *Nie tylko snuł dalekosiężne plany, ale czynił wszystko, by dobywać dla nich poparcie społeczne. Pisał i przekonywał, przemawiał i rozmawiał, porywał ludzi swoim cudownym darem wystąpienia. Zarażał swoim entuzjazmem nie tylko otoczenie, ale i całe społeczeństwo. Roztaczał wizje, które przemawiały do wyobraźni i jednoczył wokół nich ludzi.* Stefan Bratkowski jeszcze trafniej scharakteryzował jego osobę: *Dlaczego Kwiat-*



Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski

Fot. arch. aut. artykułu

kowski. Po pierwsze dlatego, że dzisiaj takich nie ma, a byłoby dobrze, gdyby byli - fachowi, kompetentni ludzie przemysłu, z pełną znajomością gospodarki światowej i wyobraźnią wybiegającą poza opłotki doraźności. Po drugie dlatego, że trzeba znać swoich największych, nie tylko najmocniejszych w piórze, w gębie, czy w szabli, ale takich, którzy decydują o nowoczesności lub zacofaniu krajów i narodów. Po trzecie dlatego, że ludzie przemysłu rzadko władają sprawnie piórem i rzadko wyrastają do miary intelektualnych czy duchowych przywódców narodu, a Eugeniusz Kwiatkowski to właśnie potrafił.

Ten nietuzinkowy inżynier chemik, minister, a przede wszystkim skromny człowiek, zmarł w Krakowie w 1974 roku. Gdynia uhonorowała go nader skromnym pomnikiem na skwerku przy ulicy 10 Lutego. Estakadę, której budowa wlecz się od lat wielu i przynosi Gdyni raczej wstyd niż chlubę, nazwano jego imieniem. Czyżby na ironię?

* * *

Kolejnym spośród ludzi niepospolitych, do jakich niegdyś Gdynia miała szczęście, był Stefan Franciszek Sokół, Komisarz Rządu w Gdyni. Urodził się w grudniu 1890 roku, w wielodzietnej rodzinie chłopskiej, we wsi Cyranki koło Mielca. W 1913 roku ukończył Gimnazjum w Mielcu, maturę złożył u dyrektora Józefa Niemca, który w późniejszych czasach związany był z Gimnazjum w Gdyni (obecnie II Liceum Ogólnokształcące). W cza-



Stefan Franciszek Sokół

Fot. arch. aut. artykułu

sach szkolnych poznał Eugeniusza F. Kwiatkowskiego. Ta przyjaźń zaowocowała w latach późniejszych ścisłą współpracą obu panów.

Lata pierwszej wojny światowej oznaczały dla niego przerwanie nauki na Wydziale Prawa Uniwersytetu Jagiellońskiego. W dniu 14 sierpnia 1914 roku wstąpił do Legionów Polskich. Służył od 6 sierpnia 1914 roku do 5 marca 1918 roku w I Brygadzie Piłsudskiego. Walczył w 35 bitwach i potyczkach - najpierw jako kapral, potem jako sierżant liniowy. Po pobycie w Szpitalu Fortecznym w Krakowie w 1915 roku i rekonwalescencji, dalszą służbę pełnił w Piotrkowie. W 1918 roku działał w Radzie Głównej Opiekuńczej w okolicach Kutna.

W listopadzie 1918 roku został mianowany podreferendarzem, potem referendarzem w Starostwie Powiatowym w Kutnie. W 1923 roku ukończył Wydział Prawa na Uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie. W latach 1932-1933 był wicewojewodą w Stanisławowie. W wyniku zatargu z wojewodą został przeniesiony w styczniu 1933 roku na stanowisko Komisarza Rządu w Gdyni. O tej „nominacji” sam tak pisał w swoich wspomnieniach pt. „Żyłem Gdynią”: *Do Gdyni przeniesiony zostałem karnie - po to, abym się, jak to pospolicie się nazywało - w morzu utopił lub w Gdyni się wykończył.*

Do nowej funkcji przyjechał jednak dobrze przygotowany i po początkowym okresie wyobcowania, wrósł w środowisko i został przez nie zaakceptowany. Zyskał nie tylko sympatię, ale i uznanie. Funkcja Komisarza Rządu skupiała zarówno władzę prezydenta miasta, jak i przewodniczącego Rady Miejskiej oraz starosty grodzkiego. Spadła więc na S. Franciszka Sokola ogromna odpowiedzialność i duży zakres obowiązków. Potrafił jednak dobrać sobie doskonałych i oddanych pracowników. Siedem lat spędził w Gdyni. W tym czasie, z miasta zaniedbanego, „przyklejonego” do portu, zaczęła wyrastać ona na piękne miasto o światowym obliczu. Nazywano ją polskim Nowym Jorkiem. Liczba mieszkańców wzrosła z 48 tysięcy do 120 tysięcy. Brak środków finansowych nie pozwolił na realizację wszystkich śmiałych planów, ale i tak Gdynia zyskała za rządów Sokola oblicze wielkomiejskie. Przyczynił się do powstania wielu ważnych inwestycji w mieście, do rozbudowy sieci komunikacji miejskiej i za jego sprawą poprawiło się zaopatrzenie w artykuły rolno-spożywcze. Podkreśla się jego wielką rolę w niedopuszczeniu do upadłości Stoczni Gdynskiej. Dzięki niemu Gdynia w roku 1937 była szóstym co do wielkości miastem w Polsce. W swoim opracowaniu z marca 1939 roku napisał, iż *Gdynia jest najlepszym interesem, jaki kiedykolwiek Polska mogła zrobić.*

Mało osób wie, iż dwupasmową Aleję Zwycięstwa (dawną Szosę Gdańską) od Urzędu Miasta (dawnego Komisarjatu Rządu) do dzisiejszej ulicy Wielkopolskiej, zawdzięcza Gdynia właśnie S. Franciszkowi Sokolowi. Zbudowano ją za kwotę 600 000 złotych (sumę wówczas niebotyczną) w roku 1939. Zmierzał on do wykupienia przez miasto z rąk niemieckich wszystkich majątków na

Kępie Oksywskiej, jako że właśnie u jej podnóża znajdował się port wojenny i umocnienia Marynarki Wojennej. To on wysłał w pierwszych dniach września pismo do Przedsiębiorstwa Żegluga Polska w Gdyni, nakazujące wykonanie 500 drążków do osadzania kos i bagnatów dla oddziałów Kosynierów Gdynskich (o których to wciąż wśród historyków toczą się spory, a na temat których można znaleźć wzmianki w „Rocznikach Gdynskich”).

We wrześniu 1939 roku S. Franciszek Sokół został mianowany komisarzem obrony cywilnej Gdyni, a władza jego rozciągała się na cztery powiaty: morski, kartuski, kościerski i grodzki w Gdyni. W dniu 12 września został wezwany przez adm. Unrugę do opuszczenia miasta. Kiedy plany uratowania komisarza zawiodły, Dowódca Floty powołał go do służby czynnej, licząc na to, iż jeżeliby dostał się do niewoli, zostanie potraktowany zgodnie z konwencją o jeńcach wojennych. W nocy z 16 na 17 września Sokół odpłynął do Helu i tam został przydzielony do sztabu kmdr. Frankowskiego. Wraz z załogą helską dostał się do niewoli 2 października 1939 roku. Trafił do oflagu w Nürnburgu nad Wezerą, później w Spittalu nad Drawą. W marcu 1940 roku został przewieziony do Gdańska, gdzie oskarżono go o działalność na szkodę III Rzeszy. Po długim śledztwie osadzono go w obozie w Stutthofie. Przeniesiono go później do Mauthausen, i tam doczekał wyzwolenia.

Edward Klamann (Gdańsk)

Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski

Bohater artykułu urodził się 30 grudnia 1888 roku w Krakowie, w średniozamożnej rodzinie inżyniera i urzędnika kolei galicyjskich Jana Kwiatkowskiego i Wincentyny z domu Moszczyńskiej. W 1907 roku ukończył jezuickie Gimnazjum w Bękowicach pod Chyrowem. W dniu 9 października tegoż roku rozpoczął studia na Wydziale Chemii Szkoły Technicznej we Lwowie, której profesorami byli wybitni przedstawiciele polskiej nauki, między innymi Stefan Niemientowski (chemia analityczna) i Tadeusz Godlewski (fizyka ogólna).

We Lwowie E. F. Kwiatkowski zetknął się z młodzieżowym ruchem niepodległościowym i w 1909 roku wstąpił do Związku Młodzieży Polskiej „Zet”, po jego rozłamie zasilili szeregi Organizacji Młodzieży Niepodległościowej „Zarzewie”, a następnie brał czynny udział w pracach organizacyjnych Drużyn Strzeleckich w zaborze austriackim. Od 1910 roku kontynuował studia na Wydziale Chemii Uniwersytetu w Monachium (specjalizacja - barwniki syntetyczne), które ukończył w 1912

W dniu 18 czerwca 1945 roku wrócił do kraju. Wicepremier Eugeniusz F. Kwiatkowski ścigał go wkrótce do Delegatury Rządu do Spraw Wybrzeża w Gdańsku i powierzył mu stanowisko szefa Działu Odbudowy Miast, później Działu Zagadnień Materiałów i Wyposażenia Technicznego.

W roku 1947 uniknął wprawdzie losu Eugeniusza F. Kwiatkowskiego, ale zmuszono go do przeniesienia się do Warszawy. W październiku 1947 roku został Dyrektorem Biura Ekonomicznego w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej, a jednocześnie był wicedyrektorem w Departamencie Zatrudnienia. W styczniu 1950 roku został przeniesiony na stanowisko Głównego Inspektora w Urzędzie Pełnomocnika Akcji Rozbiórkowych. Umarł w Krynicy w czerwcu 1956 roku. S. Franciszek Sokół, poza małą uliczką na Chwarznie, nie doczekał się upamiętnienia... Aleja Zwycięstwa wciąż nie nazywa się aleją S. Franciszka Sokoła...

Wszyscy ci ludzie Gdyni wraz z wieloma innymi, o których te krótkie notatki nie wspominają, to postaci, którym to miasto zawdzięcza fakt, iż mimo czasu, jaki dzieli jego dzień dzisiejszy od powstania - ona jest wciąż miastem o szerokich perspektywach. Jest ciągle wizytówką Wybrzeża. A port, budowany w pierwszym dwudziestolecu XX wieku, wciąż jest nowoczesny. Gdynia stale zadziwia rozmachem i „wielkomiejskim oddechem”.

roku i uzyskał dyplom inżyniera chemika. Tu wstąpił do organizacji patriotycznej Związku Studentów Polskich, za którego poparciem wszedł - jako wyróżniający się aktywista - do tak zwanej Delegacji Okręgowej Legii Niepodległościowej w Monachium.

W latach 1912-1913 podjął on badania nad metodami uzyskiwania barwników syntetycznych w monachijskiej pracowni G. Schultza. Następnie został skierowany na dwumiesięczną praktykę do laboratorium naukowego gazowni w Łodzi, którym kierował inż. A. Ekerkunst, gdzie Kwiatkowski zainteresował się technologią chemii węgla i surowców pokrewnych. Pierwszą swoją pracę podjął w gazowni w Lublinie, gdzie rozwinął wśród miejscowej inteligencji sieć OMG „Zarzewie”, opowiadającej się zdecydowanie za poparciem akcji legionowej. Do Legionów Kwiatkowski wstąpił przypuszczalnie w marcu 1916 roku, a w jego legitymacji odnotowano, że ma 178 cm wzrostu, jest szatynem o piwnych oczach i zna języki - polski, niemiecki i angielski. Po okresie



Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski

Fot. arch. aut. artykułu

rekruckim został skierowany do Krajowego Inspektoratu Zaciągu w Łukowie pod Siedlcami, podległego Departamentowi Wojskowemu Naczelnego Komitetu Narodowego, którego szefem był płk. Władysław Sikorski. Mianowany do stopnia chorążego, z dniem 29 sierpnia 1916 roku został komisarzem werbunkowym na obwód chełmski. W następnym roku działał konspiracyjnie w Polskiej Organizacji Wojskowej i niebawem zostaje mianowany komendantem okręgu łukowskiego. W listopadzie 1918 roku wraz z Tadeuszem Ładą-Bieńkowskim kierował akcją rozbijania niemieckich oddziałów gen. Wilhelmiiego i również tak zwanych „huzarów śmierci”, wsławionych masakrą cywilnej ludności w Międzyrzeczu. W POW służył on do 31 marca 1919 roku i pełniąc różne funkcje dosłużył się stopnia podporucznika. Z dniem 1 kwietnia 1919 roku, powołany do Wojska Polskiego, został wyznaczony na stanowisko zastępcy kierownika Wydziału Sekcji VI (chemicznej) Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii. Wówczas opublikował artykuł pt. „Znaczenie gospodarcze gazu ziemnego w Polsce” w czasopiśmie „Roboty Publiczne” (nr 2, 1920), gdzie opowiedział się za koniecznością upaństwowienia gazownictwa w celu zapewnienia racjonalnego wykorzystania szybów gazowych dla gospodarki narodowej, dotąd w posiadaniu prywatnego kapitału.

W 1921 roku Kwiatkowski - już jako rezerwista - objął docenturę na Wydziale Chemicznym Politechniki Warszawskiej i wykładał tu takie przedmioty, jak chemia węgla i gazownictwo. Wszedł również w skład

zarządu Państwowej Fabryki Destylacji w Hajnówce i związał się z Chemicznym Instytutem Badawczym we Lwowie. Nakładem ostatniego wyszła jego pierwsza praca pt. „Zagadnienie przemysłu chemicznego na tle wielkiej wojny” (Warszawa-Lwów 1923), w której sugerował, że Polska mając własne zasoby surowców mineralnych, może stać się nowoczesnym państwem i gospodarczą potęgą, podobnie jak wcześniej Anglia, Francja, Włochy, Japonia (był nią zafascynowany - wyj. E. K.) i Stany Zjednoczone, pod warunkiem, że przyjmie ambitny program rozwoju przemysłu i handlu oraz zostanie wyzwolona twórcza praca całego społeczeństwa.

W Warszawie i we Lwowie zetknął się on z wybitnym chemikiem o europejskiej sławie - Ignacym Mościckim, który w 1923 roku powołał go na dyrektora technicznego Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Chorzowie. W bardzo trudnych warunkach hiperinflacji i następnie reform stabilizacyjnych Władysława Grabskiego doprowadził ją - wbrew opiniom niemieckich znawców przedmiotu - do szybkiej odbudowy i rozkwitu, korzystając z pomocy doświadczonych i zdolnych inżynierów Boyenia i Kuszewskiego. W tym czasie, choć pilnie śledził zachodzące zmiany w Polsce, to trzymał się z daleka od wszelkich sporów natury politycznej, był neutralny.

Tymczasem jego bezpośredni szef I. Mościcki, po rezygnacji Józefa Piłsudskiego z prezydentury, został głową państwa i powołał go 8 czerwca 1926 roku na stanowisko ministra przemysłu i handlu, co otworzyło mu drogę do wielkiej kariery politycznej. To, że Polska już w 1925 roku wyszła zwycięsko z kryzysu i nawet weszła w fazę rozwoju gospodarczego, nie oznacza wcale, że nie miał on poważnych problemów. Na tym stanowisku zwrócił uwagę przede wszystkim na wielkie bezrobocie w Warszawie. Z jego inicjatywy powstało tu kilka zakładów przemysłowych, jak Państwowe Zakłady Lotnicze „Paluch”, Państwowe Zakłady Lotnicze „Okęcie”, Fabryka Karabinów PWU, Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne, Zakłady Amunicyjne „Pocisk”, Polskie Zakłady Optyczne, Fabryka Samochodów Osobowych i Półciężarowych i inne. W 1927 roku powołał on ponadto Biuro Fabryki Związków Azotowych w Mościcach i z jego inspiracji powstała Fabryka Amoniaków Syntetycznych w Chorzowie. Nie zapomniał również o rozbudowie krajowej bazy energetycznej, rozwoju motoryzacji i inwestycjach kolejowych, także transporcie lotniczym i radiofonii.

Jednak największe osiągnięcia miał on w polityce morskiej, do której wniósł oryginalne wartości i potrafił swoje deklaracje wprowadzić w czyn. Po wielu latach wypowie się skromnie w „Tygodniku Powszechnym” (nr 44, 1962): *Jestem najgłębiej przekonany, że gdyby w 1926 roku nie wytworzyły się specjalnie korzystne warunki i okoliczności, gdyby idea budowy portu w Gdyni była tylko moją, indywidualną koncepcją, to prawdopodobnie rezultaty praktycznie nie odbiegałyby nieznacznie od moich poprzedników* (tj. J. Korzonias i C. Klarnera - wyj. E. K.). Mając na względzie dalszą budowę, to znaczy

przekształcenie dotychczasowej przystani dla statków w Gdyni w nowoczesny port handlowy z betonu i stali, świetnie uzbrojony w odpowiednie urządzenia, a także rozbudowę samego miasta, doprowadził on do anulowania umowy zawartej przez jego poprzednika J. Kiedronia z Konsorcjum Francusko-Polskim z 1925 roku. Nowa umowa, zawarta z duńską firmą Hojgaard & Schultz, była bardziej korzystna dla kraju.

Aby przełamać nieufność polskich sfer przemysłowych i finansowych do spraw morza i gospodarki morskiej oraz zmusić je do inwestowania w porcie gdyńskim, jego resort przygotował wiele zarządzeń i ustaw regulujących tę dziedzinę. Już w 1927 roku zostało wydane rozporządzenie prezydenta RP o poparciu rozbudowy i rozwoju miasta i portu w Gdyni. Na tej podstawie wytypowane przedsiębiorstwa z siedzibą w Gdyni były zwolnione od podatku przemysłowego na okres 15 lat, a wznoszone przez nich budowle od podatku od nieruchomości na 25 lat. Te korzystne warunki spowodowały, że na wydzierżawionych terenach w krótkim czasie powstały przedsiębiorstwa handlowe i ekspedycyjne oraz zakłady przemysłowe (np. Olejarnia, Łuszczarnia Ryżu itd.), dzięki kapitałowi polskiemu. Dzięki stworzeniu odpowiednich warunków materialnych, finansowych i organizacyjnych, E. F. Kwiatkowski stał się praktycznie głównym budowniczym Gdyni.

Wzrastające możliwości eksportu polskiego węgla, po strajkach angielskich górników i podczas wojny celnej z Niemcami, wykorzystwały - nie bez inspiracji kierowanego przez niego resortu - górnoląskie koncerny węglowe (np. Związek Kopalń Górnoląskich „Robur”, Zjednoczone Kopalnie Górnoląskie „Progress” i Polskie Kopalnie Skarbowe „Skarboform”), które założyły w porcie gdyńskim swoje ekspozytury, nadając mu charakter portu przeładunków masowych. Stąd też przywiązywał on ogromną wagę do rozbudowy kolejnictwa łączącego górnoląski okręg przemysłowy z Gdynią, z pominięciem obszaru Wolnego Miasta Gdańska. Powstały wtedy takie linie kolejowe, jak: Kalety - Podzamcze - Łuck - Stojanów, Czersk - Bąk - Kościerzyna, Herby - Karsznice - Zduńska Wola (część znanej magistrali węglowej, zwanej także „francuską”), Maksymilianowo - Bąk i Kościerzyna - Gdynia.

Na marginesie warto podkreślić dość istotny fakt, że w swych zamierzeniach Kwiatkowski wcale nie dyskryminował port gdański. Wręcz przeciwnie, uważał bowiem, że oba porty znajdują się w obrębie polskiego obszaru celnego i należy traktować jednako ich interesy. Dał temu wyraz w swoim przemówieniu podczas obrad Komisji Budżetowej Sejmu 6 grudnia 1926 roku (zob. E. Kwiatkowski: „Polityka gospodarcza. Zagadnienia administracji”, t. I, Warszawa 1928). To dzięki niemu port gdański został rozbudowany i zmodernizowany, co spowodowało zwiększenie jego zdolności przeładunkowych z około 2,4 mln ton w 1925 roku do około 8,6 mln ton w 1928 roku. Jeszcze w 1927 roku z jego inspiracji doszło do zawarcia porozumienia w sprawie taryfy kole-

jowej między Czechami i Polską z dniem 1 października 1929 roku, co przyczyniło się do zwiększenia obrotu towarów tego kraju w obu portach, a następnie do powołania w porcie gdyńskim w 1933 roku strefy wolnocłowej dla Czech, Austrii, Rumunii i Węgier.

Jako ważna osoba publiczna został wybrany na ojca chrzestnego fregaty szkolnej „Dar Pomorza” (przbyła do Gdyni 19 czerwca 1929 r.), podczas uroczystego podniesienia polskiej bandery i nadania jej nazwy 13 lipca 1930 roku, w której towarzyszyła mu - jako matka chrzestna - Maria Janta-Połczyńska.

Dalszym ogniwem w realizacji zamierzeń dotyczących gospodarki morskiej było wydanie w 1928 roku, dzięki opracowaniu resortu przemysłu i handlu, rozporządzenia prezydenta RP o organizacji władz marynarki handlowej na polskim wybrzeżu. Czas po temu był najwyższy, gdyż już od końca 1926 roku powstały pierwociny polskiej floty handlowej, a mianowicie przedsiębiorstwo „Żegluga Morska” (dysponowało ono pięcioma statkami, z których na zakup trzech wyasygnował fundusze resort Kwiatkowskiego), a wkrótce miały powstać z inicjatywy rządu trzy inne, jak Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob” (1927), Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe (1928) i Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe (1930), z mieszanym kapitałem - polskiego i zagranicznego. Z tego powodu nabierały dużego znaczenia zawierane przez Polskę traktaty handlowo-nawigacyjne z innymi krajami, których za kadencji Kwiatkowskiego zawarto aż dziewięć.

Nie zapomniał również o rybołówstwie polskim. Ten dział gospodarki morskiej - z jego inicjatywy - został wyłączony w 1928 roku spod zarządu Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych. Włączono go wówczas do jego resortu, który dokonał wiele dla uporządkowania tej zaniedbanej dziedziny morskiej. Powołał on wów-



Eugeniusz F. Kwiatkowski (czwarty od lewej) ogląda rozbudowę Kanału Portowego w Gdyni w 1938 roku

Fot. arch. aut. artykułu

czas Morski Instytut Rybacki, którego zadaniem było opracowywanie naukowych podstaw dla rozwoju rybołówstwa morskiego i związanego z nim przetwórstwa i handlu. To dzięki niemu został rozbudowany port w Helu oraz rozpoczęto budowę portów rybackich w Jastarni i Gdyni.

Zdawał on sobie również sprawę z tego, jak ważną dziedziną jest naukowa analiza danych, badanie trendów w handlu międzynarodowym lub przewidywania zmierzające do zdobycia nowych rynków zbytu dla polskich towarów, zwłaszcza tych, które mają być eksportowane drogą morską. Toteż patronował rozwinięciu programu badawczego Głównego Urzędu Statystycznego oraz powołaniu Komisji Ankietowej, Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen, a także Instytutu Eksportowego (1927).

Szukając ciągle dalszych możliwości zwiększenia zdolności przeładunkowej portu gdyńskiego, doprowadził do tego, że importowana bawełna miast przechodzić przez porty niemieckie w Bremie i Hamburgu - szła odtąd przez Gdynię. I dlatego - z jego inicjatywy - utworzono tu w 1929 roku Arbitraż Bawełny. W tymże samym roku kierowany przez niego resort wydał zarządzenie, które uregulowało status organizacyjny niezależnego Urzędu Morskiego, jedynej instancji kontrolnej gospodarki morskiej, mającego swoją siedzibę w Gdyni od 1927 roku (wywodzi się z Urzędu Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie). W tym miejscu warto podkreślić następujący fakt, że dzięki jego osobistemu zaangażowaniu wartość inwestycji na obszarze Gdyni, w mieście i porcie, osiągnęła w krótkim czasie niebagatelną wartość około 88 mln zł, w większości z udziałem kapitału rządowego i polskiej finansjery.

Kwiatkowski, który tak wiele dokonał dla rozwoju przemysłu i handlu, musiał zwolnić swoje stanowisko w grudniu 1930 roku. Naraził się bowiem samemu marszałkowi J. Piłsudskiemu, bowiem utrzymywał ściśle kontakty z przedstawicielami demokratycznej opozycji. Został dyrektorem naczelnym Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, ale gdyńanie o nim nie zapomnieli, bowiem w następnym roku nadali mu honorowe obywatelstwo miasta. Dla naszego bohatera był to rok dość szczęśliwy, bowiem wkrótce ukazała się jego praca pt. „Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej” (Kraków 1931), która wywołała wiele dyskusji w kraju. Odwołując się do licznych przykładów, przedstawił w niej interesujące tezy, jakże aktualne nawet w obecnej sytuacji społeczno-politycznej. Wśród nich warto przytoczyć chociażby tylko dwie: *Władza ginie tylko od wewnątrz, gdy kości, nerwy i krew tworzące jej organizm przestają być żywotne, czynne, wciąż odnawialne oraz Nie zwycięży nigdy naród rozdarty przez wewnętrzne nienawiści*. W tej znakomitej pracy trafia do przekonania jeszcze kilka jego innych sformułowań stwierdzających, że Polska nie może być krajem hałaśliwego patriotyzmu, nadmiernej centralizacji władzy państwowej, rodzącej nieuchronnie biurokrację i łamanie prawa,

jednocześnie całkowitej negacji najbardziej elementarnych obowiązków wobec państwa. Z jednej strony musi ona nawiązać ściśle stosunki z dynamiczną Polonią, zwłaszcza amerykańską, z drugiej strony więzi gospodarcze z wszystkimi krajami, zwłaszcza z Rosją (przywiązywał wielką wagę do jej słynnych „pięciolatek” - wyj. E. K.). Stwierdził w niej, można powiedzieć kapitalną rzecz, że jeżeli Polska nie zreformuje swojego rolnictwa i nie położy nacisku na rozwój przemysłu, to nadal będzie krajem zacofanym społecznie. Pisał bowiem później: *Musimy więc w sposób radykalny skierować swoją uwagę na chłopą polskiego, musimy dopomóc wsi do programowego budowania własnych sił organizacyjnych i gospodarczych*. A zatem jest przeciwnikiem liberalno-kapitalistycznej polityki, opowiada się zaś za silnym interwencjonizmem państwa, jednakże pozbawionego potężniejszego w miarę upływu czasu aparatu biurokratycznego, w którym nie ma mowy o tym, aby tworzyło ono „pozory gospodarki indywidualnej i liberalnej”, co jasno określił w swej pracy pt. „Kryzys współczesny i zagadnienia odbudowy życia gospodarczego” (Warszawa 1935). W poprzednio cytowanej pracy ostrzegał, mając zarówno na uwadze port gdyński, jak również port gdański: *Port handlowy Polski musi bowiem zająć zdecydowane aktywne stanowisko w stosunku do gospodarstwa wielkiego zaplecza. On musi inicjować nowe linie okrętowe, on musi je usuwać, inwestując nieraz z perspektywą 10 lat naprzód, on musi wyrwać z Polski zagadnienia gospodarcze, a nie biernie cedić je przez swój filter, z nieustanną obawą, czy nie odda przez to większej usługi Polsce niż sobie*. Zmuszony podczas licznych dyskusji do wyrażania swoich opinii, poczynawszy od prelekcji na Uniwersytecie Warszawskim w 1932 roku, jasno wyraził swoją koncepcję o znaczeniu dla Polski gospodarki morskiej i morskiego transportu, bez których jej suwerenność będzie fikcją, czemu dał wyraz w późniejszej publikacji pt. „The Baltic Policy of Poland” (Warszawa 1932).

Aczkolwiek już w 1924 roku w Gdyni powstały zakłady naprawcze „Nauta” dla statków rybackich, przekształcone w 1929 roku w spółkę akcyjną Stocznia Gdyńska, z 76-procentowym udziałem Stoczni Gdańskiej, w której poważną rolę odgrywał kapitał angielski i francuski, to Ministerstwo Handlu i Przemysłu niewiele zrobiło dla jej rozwoju, co obecnie należy uznać za błąd. Panowało wówczas przekonanie, że „lepiej budować statki w wyspecjalizowanych stoczniach zagranicznych, niż eksperymentować we własnym zakładzie”. Uniknęła ona likwidacji w 1936 roku, dzięki osobistemu poparciu E. F. Kwiatkowskiego, wtedy już wicepremiera.

W 1934 roku został członkiem Akademii Nauk Technicznych, w 1936 roku członkiem Polskiego Towarzystwa Chemicznego oraz w 1937 roku członkiem zwyczajnym Warszawskiego Towarzystwa Naukowego i prezesem Rady Naukowej Chemicznego Instytutu Badawczego we Lwowie. Mając ściśle powiązania z liberalnymi środowiskami naukowymi oraz ludowcami (np. F. Bujakiem) i socjalistami (np. M. Kaczorowskim), został powołany

w 1935 roku na wicepremiera do spraw gospodarczych i ministra skarbu. Miał wówczas ustabilizować walutę, kosztem nawet inflacyjnego nakręcania koniunktury oraz poprzez wdrożenie na szeroką skalę robót publicznych i zakupy interwencyjne przez państwo, z drugiej strony zaś zwalczać pogląd, że „wielka mocarstwowość, która opiera się na nędzy mas i wielki demokratyzm, który w bezpłodnej opozycji walczy o formę rzeczy, a gubi istotne interesy życia ludzkiego, jest bezwartościowym frazesem”. Korzystając jednak z ogólnoświatowej koniunktury, poprzez politykę deflacyjną i wprowadzając drastyczne oszczędności wydatków publicznych oraz redukcję dochodów pracowniczych uzyskał równowagę budżetową w Polsce.

W 1936 roku ścisła reglamentacja dewizowa, plan inwestycji publicznych i ustawa na rzecz Funduszu Obrony Narodowej, wprowadzone nie bez oporu przez Sejm w następnym roku, pozwoliły rządowi na podjęcie inwestycji wzmacniających obronność kraju. Następuje wówczas dalsza rozbudowa Warszawskiego Okręgu Przemysłowego i budowa w widłach Wisły i Sanu - Centralnego Okręgu Przemysłowego, w którego głównych miastach, jak Stalowa Wola, Tarnów, Dębica, Mielec, Rzeszów, Przemyśl, Sanok, Kraśnik, Ostrowiec Świętokrzyski, Radom i Skarżysko, powstało aż 110 tys. nowych miejsc pracy.

Tym niemniej rząd, w którym główny wpływ mieli E. F. Kwiatkowski, Juliusz Poniatowski i Wojciech Świętosławski, nawet w drodze kompromisów wobec znanych opozycjonistów Macieja Rataja i Jana Dąbskiego (m. in. poprzez zwolnienie z obozu brzeskiego Wincentego Witosa i innych działaczy opozycyjnych oraz wprowadzenie zmian do ordynacji wyborczych do Sejmu, Senatu i lokalnych samorządów), nie był w stanie odciążyć wsi od ponoszenia kosztów na rzecz przyśpieszonej industrializacji i urbanizacji kraju, czego dowodem były głębokie napięcia społeczne, a zwłaszcza strajki chłopskie w 1937 i 1938 roku. Tu warto podkreślić bardzo istotny fakt, że Kwiatkowski był zwolennikiem zaboru Śląska Cieszyńskiego (Zaolzia), co potem potraktował słusznie jako „chwilowy sukces propagandy polskiej”. Jednakże niezadowolony i atakowany przez opozycjonistów niejednokrotnie składał rezygnacje ze swojego stanowiska, ale zawsze ustępował pod wpływem perswazji prezydenta I. Mościckiego, którego był przyjacielem i gorącym orędownikiem.

Zdawał sobie - sprawę z tego, że wojna z Niemcami jest nieunikniona, ale aż do końca, mimo zajmowania wysokiego stanowiska państwowego, nie wierzył w to, że wybuchnie ona w sierpniu 1939 roku. Pierwsze dni konfliktu zbrojnego są dla niego intensywnymi dniami pracy. Dopiero na osobiste polecenie premiera Felicjana Sławoja-Składkowskiego, mocno przygnębiony (zaczął nawet na nowo palić papierosy!), opuścił Warszawę 7 września, o godz. 5 rano, podobno jako ostatni członek Rządu. Jego trasa ewakuacji, podczas której nieustannie nadzoruje przewóz państwowego złota i innych wa-

lorów, biegnie początkowo do Łukowa, poprzez Mińsk Mazowiecki i Siedlce, od 14 września - w towarzystwie 400 urzędników jego resortu - do Tarnowa, następnego dnia do Kosowa w pobliżu granicy rumuńskiej. Późnym wieczorem 17 września autami służbowymi jego bliska ekipa, w skład której wchodzi jego żona Leokadia i starsza córka Ewa (młodsza córka Anna pozostała w kraju) oraz 13 urzędników resortu, przekracza most na Czeremoszu, a następnie - poprzez Wyżnicę i Storożyniec - 19 września dociera do uzdrowiska Slănice, gdzie wszyscy zostają internowani przez władze rumuńskie, następnie z dniem 3 października przeniesieni do kurortu Băile Herculane przy granicy jugosłowiańskiej. Ponieważ emigracyjne władze polskie z premierem W. Sikorskim na czele niezbyt interesują się jego losem i innymi internowanymi osobami w Rumunii, zajął się nauczaniem geografii 20 dzieci polskich. Jeszcze w lutym 1940 roku dociera do niego tragiczna wiadomość, że jego 25-letni syn został pomyłkowo zastrzelony przez swoich po wykonaniu bliżej nieokreślonego zadania we wsi Sakryn koło Hrubieszowa 20 września 1939 roku. To powoduje, że raptownie pogarsza się jego stan zdrowia, nawet zmuszony jest udać się - na własny koszt - na leczenie do Sanatorium Sta Elizabeth w Bukareszcie. Nie może więc wyjechać oficjalnie do Francji lub Szwajcarii, jak to uczynili prezydent I. Mościcki i minister Marian Z. Kościółkowski lub uciec z obozu, jak premier. H. Sławoj-Składkowski oraz ministrowie J. Poniatowski i W. Grabowski. Z tego powodu władze rumuńskie zastrzegają rygor wobec internowanych Polaków i przenoszą ich w marcu 1941 roku do Băile Govora, a w maju 1944 roku do Craiovej, w której ich sytuacja się nieco polepszyła, z uwagi na większe swobody osobiste. Z braku zajęcia Kwiatkowski, który powrócił do zdrowia, zajął się badaniami naukowymi, w rezultacie których powstała jego kolejna książka, pt. „Zarys dziejów gospodarczych świata. Cz. I: Od starożytności do wybuchu wielkiej rewolucji francuskiej” (PIW, Warszawa 1947).

W czerwcu 1945 roku do Craiovej dotarł - z już wyzwolonego kraju - prezes Spółdzielni Wydawniczej



Eugeniusz F. Kwiatkowski (trzeci od lewej) na Nabrzeżu Rumuńskim portu gdyńskiego w 1946 roku

Fot. arch. aut. artykułu

„Czytelnik”, redaktor Jerzy Borejsza, który przywiózł Kwiatkowskiemu propozycję premiera Rządu Jedności Narodowej Edwarda Osóbki-Morawskiego wzięcia udziału w odbudowie zniszczonej gospodarki morskiej na Wybrzeżu. Po krótkim wahaniu, drogą lotniczą poprzez Charków i Moskwę, w lipcu dotarł on do Warszawy. Prawdopodobnie 12 września, został wyznaczony na kierownika Delegatury Rządu do Spraw Wybrzeża, a akt nominacyjny wręczył mu osobiście prezydent Krajowej Rady Narodowej Bolesław Bierut. Do zadań tej instytucji, której główna siedziba znajdowała się w Gdańsku i miała dwa oddziały w Szczecinie i Elblągu oraz zatrudniała 58 pracowników, jak sam później pisał w jednym ze swoich artykułów: *...należeć miał nadzór i synchronizacja wysiłku podejmowanego przez istniejące na Wybrzeżu organizacje państwowe i samorządowe odnośnie do: odbudowy zniszczonych miast Wybrzeża, odbudowy i uruchamiania przemysłu nadmorskiego, współdziałania w akcji osiedleńczej w miastach nadmorskich, koordynowania wniosków do preliminarzy budżetowych na cele odbudowy i zagospodarowania tych terenów* (zob. E. Kwiatkowski: „Akcja odbudowy i zagospodarowania wybrzeża polskiego w latach 1945-1947”, [w:] „Polska Ludowa. Materiały i studia”, t. VII, Warszawa 1968). Do pracy, wyposażony w szerokie pełnomocnictwa, przede wszystkim w zakresie kredytów interwencyjnych, zabrał się ochotczo i z wielką energią, a ponieważ uznawany jest za wielki autorytet, cieszy się wielkim uznaniem i zaufaniem władz centralnych i lokalnych.

Jest wszędzie tam, gdzie toczy się dyskusja w sprawie odbudowy gospodarki morskiej i przyszłej wizji Polski, silnej gospodarczo i zasobnej, aby wyrazić swoją opinię. Podczas przywitania przybyłego z tułaczki wojennej pierwszego polskiego statku handlowego s/s „Kraków” do Gdyni 21 września E. F. Kwiatkowski wypowiedział znamienne słowa: *Naród, który nie ma treści życia, który nie realizuje nowych koncepcji, który nie czuje rezultatów swoich wysiłków, który nie walczy, nie zwycięża - musi cofać się w rozwoju, musi być zepchnięty przez inne narody na niższy szczebel cywilizacji*. Na posiedzeniu wyjazdowym Komisji Morskiej KRN w Gdańsku 21 października 1945 roku przedstawił wiele tez w zakresie przezwyciężania trudności związanych z odbudową i rozwojem gospodarki morskiej, ale przestrzega: *Zadaniem tego wielkiego i długotrwałego planu musi być nie co innego, tylko ściśle organiczne powiązanie całego zaplecza polskiego z morzem, celem jego musi być przekształcenie strukturalne Polski na państwo kładące nacisk na dynamiczny rozwój swego gospodarstwa, na spotęgowanie rezultatów pracy ludzkiej i podniesienie stopy życiowej obywatela, poprzez wykorzystanie bogactw naturalnych i nowych warunków produkcyjno-przemysłowych*. W tym samym referacie pt. „O przyszłości Polski nad morzem” (Zarząd Polityczno-Wychowawczy Marynarki Wojennej, Gdynia 1945) twierdził, że najistotniejszą sprawą jest perspektywiczna regulacja Wisły i jej dopływów oraz budowa kanału na zachód od Koźła łączącego Odrę poprzez Racibórz

i Morawską Ostrawę z Dunajem. Ponadto opowiadał się za rozbudową bazy rybołówstwa morskiego i budową portu do przeładunków towarów masowych, powiązanego z rafinerią ropy naftowej.

Martwi Kwiatkowskiego los ukochanego miasta i jego mieszkańców, do których zwraca się w czasie obchodów wyzwolenia Gdyni w 1946 roku z żarliwym apelem: *Gdynianie! Przyjdźcie nieufni tu do naszej strasznie okaleczonej Gdyni. Twarze wam się rozświecą, gdy zobaczycie, jak ten poszczerbiony inwalida, ten połamaniec z przetraconymi żebrami bije rekord za rekordem, ku zdumieniu swoich i obcych, jak na rumowiskach nabrzeży wśród powalonych magazynów, spalonych budowli, ociemniałych latarni sapią krany i taśmowce, jak pracują ludzie, by raz jeszcze z morza gruzów wydobyć na powierzchnię polskiego życia twór nowy, piękny i wielki, tęszący niż kiedykolwiek w przeszłości. Tu zobaczy się, jakie są metody praktyczne zmagania się z trudnościami. A wówczas uwierzycie w niezniszczalną moc własnego narodu* (zob. „Gdynia w rocznicę wyzwolenia 7 kwietnia 1946 roku”, Gdynia 1946).

Na pierwszym Zjeździe Związku Gospodarczego Miast Polskich, który odbył się w Ratuszu Staromiejskim w Gdańsku 12 lipca 1946 roku, przestrzega jego założycieli: *(...) każda młoda instytucja i każda młoda idea są agresywne. One pragną przemienić się w powszechnie obowiązujący dogmat. Tak na przykład przed wojną nasza młoda biurokracja pragnęła wszystko załatwić sama, pragnęła ze złym skutkiem zresztą wyręczać całe społeczeństwo w jego rozlicznych funkcjach. Z wielką szkodą dla państwa sparaliżowany został samorząd miejski, gospodarczy i terytorialny, samorząd narodowy i regionalny, samorząd instytucji społecznych i oświatowych. Dziś młody ruch planistyczny redukuje niejednokrotnie pozycję miast w gospodarce i administracji ogólnonarodowej nawet tam, gdzie to nie jest uzasadnione potrzebą* (zob. E. Kwiatkowski: „Wczoraj, dziś i jutro”, Spółdzielnia Wydawnicza „Wiedza”, Warszawa 1946).

Mimo wielu trudności, a nawet popełnionych błędów proces odbudowy Wybrzeża postępował naprzód, w czym była niemała zasługa E. F. Kwiatkowskiego i kierowanej przez niego Delegatury. Niestety, jej dalsze istnienie stawało się stopniowo coraz mniej konieczne i celowe, toteż uchwałą Rady Ministrów z 13 stycznia 1948 roku uległa ona likwidacji. W tym samym roku, w lutym, Kwiatkowski przeszedł na emeryturę, ale zdążył jeszcze wydać kolejny artykuł pt. „Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczej planowania na Wybrzeżu” („Jantar”, z. 1, 1948), w którym nadal opowiadał się za centralizacją gospodarki narodowej, ale obawiał się, czy „decydent uszanuje źródła energetyczne wszystkich podmiotów gospodarczych i antykonformizm innowacyjny nowatorów i pionierów postępu technologiczno-organizacyjnego”. Potem o jego osobie zapomniano, więc powrócił do wyuczonego niegdyś przedmiotu, zajmawszy się technologią chemiczną węgla kamiennego. Przypomniano sobie o nim dopiero w 1956 roku, w następnym roku prezydium Polskiej Akademii

Nauk powołało go na członka Komitetu Elektryfikacji Polski, natomiast w 1968 roku - z okazji 80. urodzin - Rada Państwa nadała mu Krzyż Komandorski z gwiazdą. Był to rok, w którym ukazał się jego ostatni artykuł pt. „U narodzin Polski morskiej” („Polska”, nr 11, 1968). W uznaniu całokształtu dotychczasowych dokonań, Uniwersytet Gdański 17 sierpnia 1974 roku nadał mu tytuł doktora honoris causa nauk ekonomicznych, a dyplom - pierwszy w dziejach tej uczelni - wręczył mu prof. dr hab. Bolesław Polkowski, ściśle powiązany z Polskim Towarzystwem Krajoznawczym i Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym w Gdyni i Gdańsku, w obecności rektora prof. dr. hab. Janusza Sokołow-

skiego. Był on już ciężko chory, zmarł 22 sierpnia 1974 roku i został pochowany na cmentarzu Rakowieckim w Krakowie.

Na zakończenie niniejszego biogramu warto zacytować jeszcze jedną tezę tego wielkiego człowieka, społecznika, żołnierza, naukowca, publicysty i polityka gospodarczego, którą ogłosił jeszcze w 1945 roku: *Możemy stać się państwem o dużym oddechu morskim i czerpać stąd nie tylko dotychczas nieznane bogactwa materialne i psychiczne dla naszego narodu, ale równocześnie wносить nowe wartości do skarbnicy cywilizacji ludzkiej*. On jest również autorem popularnego sloganu: *Gdynia i morze to jedno*.

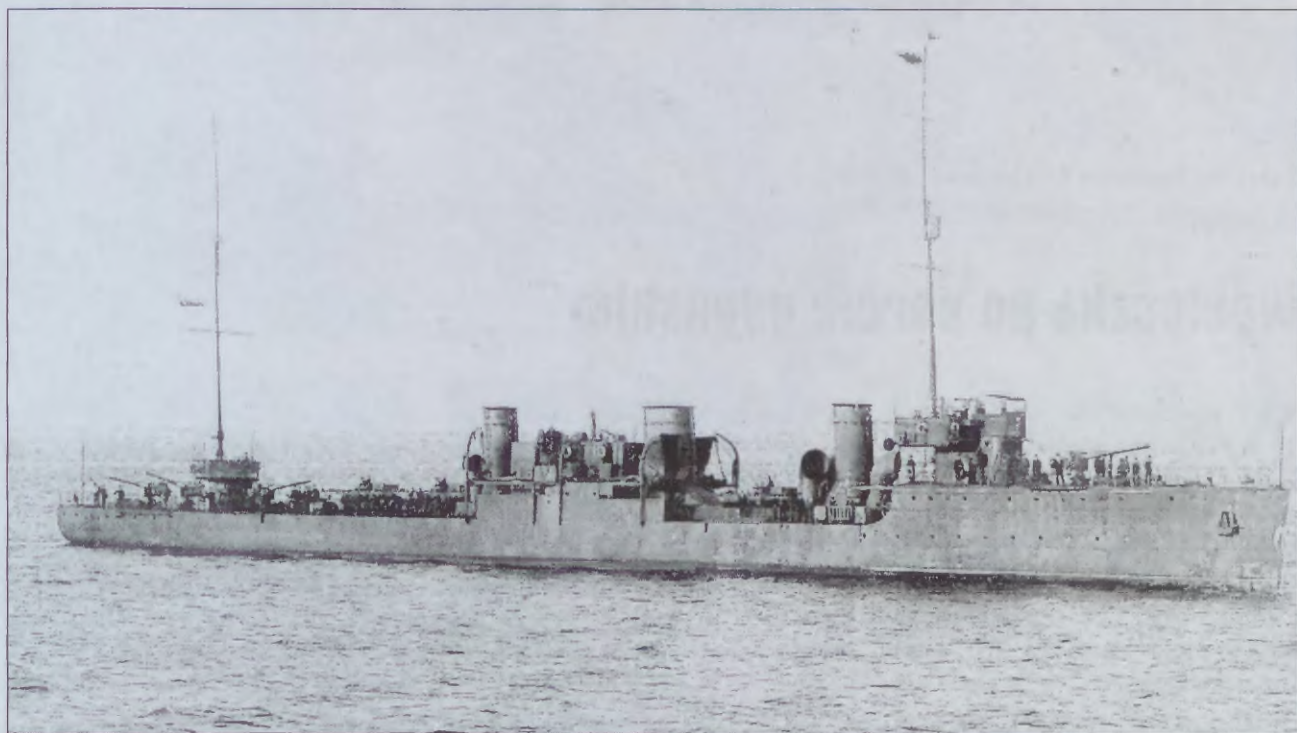
Tadeusz Piątkowski (Gdynia)

„VAMBOLA” – zapomniany świadek otwarcia portu gdyńskiego

Otwarcie Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni było bardzo ważnym wydarzeniem politycznym. Jak wiadomo uroczystość odbyła się 29 kwietnia 1923 roku. Należało podkreślić jej aspekt militarny. Dlatego zaproszono okręty państw sojuszniczych: Francji i Wielkiej Brytanii. Przybył także okręt estoński „Vambola”. Nie ma w tym, nic dziwnego. Estonia była głównym sojusznikiem Polski nad Bałty-

kiem, a stosunki między obu państwami określano wzajemnie jako wzorcowe.

Niszczyciel „Vambola” był jednym z dwóch nowoczesnych jednostek tej klasy pod banderą Estonii. Zbudowano go w 1915 roku w Zakładach Pułiłowskich w Petersburgu. Miał nazywać się „Kapitan Kingsbergen”. W związku z panującą wówczas w carskiej Rosji obsesją zmieniania wszystkich niemiecko brzmiących



ENS „Vambola”

Fot. arch. aut. artykułu

nazw (np. przemianowano Petersburg na Piotrogród) otrzymał nowe imię - „Kapitan I rangi Mikłucho-Mak-laj”. Okręt miał wyporność 1 585 ton i podstawowe wymiary: długość 98 m, szerokość maksymalną 9 m, zanurzenie 3 m. Dwie turbiny parowe dawały moc 30 tys. KM. Jego nowoczesne uzbrojenie artyleryjskie składało się z czterech dział 102 mm i jednego dział 40 mm. Ponadto miał trzy potrójne wyrzutnie torpedowe. Mógł zabrać i postawić 80 min, a jego załoga składała się z 115 oficerów i marynarzy.

W dniu 18 grudnia 1918 roku rozpoczął krótką służbę w Czerwonej Flocie Bałtyckiej, otrzymując „rewolucyjne” imię - „Spartak”. Niespełna miesiąc wcześniej rozpoczęła się, skierowana przeciw niepodległej Estonii, bolszewicka ofensywa. Armię estońską wspomagały na lądzie ochotnicze oddziały złożone z Finów, Szwedów i Duńczyków. Na Bałtyku wspierała Estonię brytyjska Royal Navy operująca w oparciu o bazę w Tallinnie (d. Rewal). Właśnie nieopodal tego portu zakończyła się służba owego „Spartaka” pod czerwoną banderą. W dniu 26 grudnia 1918 roku został on, wraz z drugim bolszewickim niszczycielem „Awtoril” ostrzelany przez zespół okrętów brytyjskich i zmuszony do poddania się.

W lutym 1919 roku okręt został przekazany Estonii i pod nazwą „Vambola” oraz pod dowództwem kapitana Tiido Krausa rozpoczął służbę pod niebiesko-czarno-białą banderą. Był to rok bardzo pracowity. Na przełomie czerwca i lipca uczestniczył w estońsko-łotewskiej operacji desantowej pod Rygą. Miała ona na celu ostateczne wyparcie ze stolicy Łotwy niemieckich wojsk ochotniczych. Na jesieni brał udział w działaniach morskich

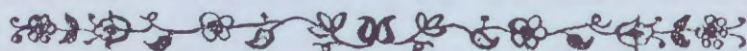
wspierających ofensywę lądową wojsk estońskich, która zatrzymała się w listopadzie na bliskich przedpolach Piotrogradu.

Po podpisaniu w 1920 roku traktatu pokojowego między Estonią i Rosją Radziecką w Tartu (d. Dorpat), nastąpił okres służby pokojowej. Przyszedł czas także na wizyty kurtuazyjne.

Niepodległa Polska szybko uznała niepodległość Estonii. Nawiązano ścisłą współpracę polityczną i militarną. Współdziałanie wojskowe możliwe było tylko na lądzie. Polska z wielkim trudem tworzyła własną flotę wojenną. Dopiero w 1922 roku dwie polskie kanonierki „Gen. Haller” i „Komendant Piłsudski” złożyły kurtuazyjną wizytę w Estonii. Przybycie estońskiego niszczyciela „Vambola” na uroczystość otwarcia portu w Gdyni w 1923 roku było więc rewizytą. Niestety, nie zachowało się zdjęcie okrętu z pobytu w „mieście z morza i marzeń”. Zamieszczona tu fotografia jest nieco późniejsza i pochodzi ze zbiorów Eesti Meremuseum w Tallinnie.

Kiedy w sierpniu 1930 roku ORP „Wicher”, eskortując statek „Polonia” z prezydentem Polski Ignacym Mościckim na pokładzie, zmierzał do stolicy Estonii, okres służby „Vamboli” pod estońską banderą dobiegał końca. W trzy lata później okręt został zakupiony przez marynarkę peruwiańską i opuścił Bałtyk na zawsze. Swoją morską żywot zakończył za oceanem dopiero w 1954 roku. Służył pod czterema banderami prawie 40 lat.

Autor bardzo dziękuje panu Markowi Cieślakowi z Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku oraz panu Vladimirowi Kopelmannowi z Muzeum Morskiego w Tallinnie za pomoc przy pisaniu niniejszego artykułu.



Grzegorz Stanisław Litwińczuk (Gdańsk)

Wycieczka po porcie gdyńskim

W poświęconym Gdyni trzecim numerze „Jantarowych Szlaków” z 1998 roku zamieszczono artykuł Edwarda Klamanna pod tytułem *Port handlowy w Gdyni*, ukazujący częściowo historię miasta Gdyni i szczegółowo dzieje znajdującego się tu portu. Interesujący artykuł ten kończył się zdaniem: *Szczegółowy opis portu to już odrębny temat*. W nawiązaniu do niego, proponuję zwiedzenie

tego portu, korzystając z jednego z wielu statków, jakie przy Nabrzeżu Pomorskim dla turystów podstawia Żegluga Gdańska Ltd.

W pobliżu miejsca na Molu Południowym, to jest przy Nabrzeżu Pomorskim w Basenie Prezydenta (Basen I), od którego od wielu lat rozpoczyna zwiedzanie portu liczna rzesza turystów statkami Białej Floty, czyli wycieczkowymi, zacumowa-

ny jest najstarszy statek Polskiej Marynarki Handlowej, fregata (trójmasztowiec rejowy) „Dar Pomorza”, obecnie żaglowiec-muzeum. To na jego pokładzie praktycznie zdobywali niegdyś szlify morskie wszyscy oficerowie naszej floty handlowej. Przy nabrzeżu tym możemy spotkać również jego następcę „Dar Młodzieży”, statek szkolny Akademii Morskiej w Gdyni. Zawijają tu też statki pasa-

żerskie obcych bander, kursujące jako wycieczkowe. Na przeciwnym Nabrzeżu Kutrowym cumowały statki rybackie „Dalmoru”, naszego największego niegdyś przedsiębiorstwa połowiającego ryby, którego flota liczyła ponad 30 jednostek: trawlerów-przetwórn, trawlerów-zamrażalni i innych specjalistycznych statków rybackich. W południowo-zachodnim narożniku tego basenu widać jeszcze kutry rybackie należące do prywatnych armatorów.

Opuszczając ten basen, kierujemy się w lewo, aby wpłynąć na Kanał Południowy, który ma długość 1 200 m. Po lewej burcie mijamy wschodnią krawędź Mola Rybackiego - Nabrzeże Islandzkie, natomiast po prawej burcie płyniemy wzdłuż falochronu osłonowego, długości około 2,5 km, który chroni port przed falą

sztormową i sprawia, że w czasie pogody sztormowej nie ma w nim takiego falowania, jak na redzie, to jest wodach poza falochronem. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na to, że ten i inne baseny portu gdyńskiego, jego części zewnętrznej, miały odrębne falochrony, które silnie uszkodzone w 1945 roku, zostały usunięte. Płyniemy obok Basenu II, noszącego imię inż. Wendy, po którego lewej stronie widać Nabrzeże Angielskie; jego dalsza część nosiła niegdyś nazwę Nabrzeża Kaszubskiego. Zawijają tu statki, które przywożą ryby i przetwory rybne z łowisk dalekomorskich. W głębi basenu, przy Nabrzeżu Remontowym (nieдалеко jest Nabrzeże Rybne), znajduje się najstarszy zakład przemysłowy Gdyni - Stocznia „Nauta”. Nazwa jej nawiązuje do spółki utworzonej w 1927 roku: Fir-

ma „Nauta”. Spółka do Wykonywania Robót Morskich i Podnoszenia Statków. Wraz ze Spółdzielnią Rybacką zaczęła remontować i budować kutry rybackie. W tej okolicy były początki gdyńskiego portu, albowiem tu powstała pierwsza przystań „Tymczasowego Portu Wojennego i Schronisko dla Rybaków”. Było to drewniane moło o długości 550 m, z 170-metrową ostrogą biegnącą w kierunku północnym, którego uroczystego otwarcia dokonano w końcu kwietnia 1923 roku. Już 13 sierpnia zcumował przy nim s/s „Kentucky”, parowiec transatlantycki o pojemności 6 614 BRT, który popłynął z polskimi emigrantami do Stanów Zjednoczonych. Nabrzeże po prawej stronie tego basenu nosi nazwę Śląskiego i zawijają tu statki, na które ładowany jest węgiel.



Port gdyński z planu miasta wydane go przez „Daunpol” sp. z o.o. Wydawnictwo Kartograficzne w Warszawie, w skali 1:20 000

Następnie płyniemy obok Nabrzeża inż. Wendy, wschodniej krawędzi Mola Węglowego, i z kolei Basenu Węglowego (Basen III). Po jego lewej stronie, przy Nabrzeżu Szwedzkim, znajduje się Bałtycki Terminal Masowy, na którym odbywa się przeładunek nawozów sztucznych i innych towarów. Poprzeczne nabrzeże, to w głębi, nosi nazwę Duńskiego, od którego wybiegają dwa pirsy. Na jednym z nich znajdowała się wywrotnica wagonów, urządzenie skonstruowane przez polskich inżynierów, które węgiel z wagonów wysypywało bezpośrednio do ładowni statku, lecz z uwagi na zużycie i zwiększenie ładowności wagonów kolejowych, zostało ono zlikwidowane pod koniec lat 60. ubiegłego wieku. Warto wspomnieć, że wywrotnicę tę wykonano w „Hucie Zgoda” w Świętochłowicach, gdzie zbudowano wiele urządzeń i konstrukcji potrzebnych do budowy portu i jego eksploatacji. Od Nabrzeża Duńskiego odchodzi w naszym kierunku Nabrzeże Holenderskie, południowa krawędź Mola Pasażerskiego, na którym widoczne są dźwigi lub - jak kto woli - żurawie portowe. Pracując chwyதாகami, dokonują one przeładunku towarów masowych, takich jak węgiel, rudy metali itp. Mijamy modernizowane Nabrzeże Belgijskie.

Po prawej burcie, przy falochronie, znajduje się terminal Gdyńskiej Bazy Paliw, gdzie można przeprowadzać za- i wyładunek statków o nośności do 35 tys. DWT i długości 210 m. Za terminalem tym widać Wejście

Główne do portu; wpływamy na wody Awanportu, to jest przedporcia, który nazywany jest popularnie „obrotnicą”, gdzie można dokonywać manewrów zespołami holowniczymi do 500 m długości lub wprowadzać statek rufą do basenów znajdujących się na zachód od Kanału Południowego.

Po prawej burcie, u podnóża Kępy Oksywskiej, widać port Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, który zajmuje baseny X i XI. Cumują tu okręty rakietowe, podwodne, ratownicze, hydrograficzne i inne. Mają tu swoje miejsce postoju okręty szkolne Akademii Marynarki Wojennej ORP „Wodnik” i ORP „Gryf”, które swymi nazwami nawiązują do tradycji królewskiej floty kaperskiej i II Rzeczypospolitej.

Po przeciwnej stronie portu wojennego znajduje się Nabrzeże Francuskie z budynkiem Dworca Morskiego oddanego do użytku w 1931 roku. W okresie międzywojennym przy dworcu tym cumowały nasze statki pasażerskie, jak „Batory”, „Piłsudski”, „Chrobry” „Sobieski”, „Polonia”, „Kościuszko” i inne. Po 1945 roku Polskie Linie Oceaniczne przez długi czas eksploatowały „Batorego” i jego następcę „Stefana Batorego”, które utrzymywały regularną żeglugę pasażerską z zachodnimi portami (zwłaszcza USA). Obecnie jest to nabrzeże reprezentacyjne, do którego dobijają duże statki wycieczkowe i często cumują tu okręty wojenne, które przyplływają do Gdyni z wizytami kurtuazyjnymi lub w ramach

ćwiczeń floty NATO. U nasady tego nabrzeża odchodzi Ostroga Pilotowa, przy której cumują jednostki pomocnicze - holowniki i pilotówki. W jej pobliżu znajduje się budynek Kapitanatu Portu Gdynia, w którego wieży z anteną radarową mieści się pomieszczenie Oficera Dyżurnego Portu, kierującego ruchem statków w porcie, a jego polecenia - przesyłane drogą radiową na kanale 12 UKF - muszą być wykonywane przez użytkowników portu.

Do tego miejsca podróż nasza odbywała się po porcie zewnętrznym, który tworzą trzy baseny, cztery mola i pirsy. Ta część została zbudowana na morzu, a do tego celu wykorzystano skrzynie kesonowe budowane na lądzie, których wnętrza zasypano ziemią wydobytą podczas wykonywania basenów portu wewnętrznego, do którego dostajemy się przepływając Przejście Pilotowe. Natomiast port wewnętrzny został zbudowany w Pradolinie Kaszubskiej u ujścia Chyłońskiego Potoku. Północnym fragmentem Przejścia Pilotowego jest Ostroga Oksywska, obok której zachował się fragment plaży brzegu morskiego. W pobliżu biegła niegdyś droga ze wsi Gdynia do kościoła parafialnego na Oksywiu. Miejsce to nazywano „Tarczownią”, bowiem znajdowały się tu tarcze pływające do strzelań ćwiczebnych artylerii naszej floty wojennej.

Po lewej stronie, przy Nabrzeżu Fińskim, znajduje się postój holowników portowych. Na tym nabrzeżu zbudowano pierwszy magazyn w porcie nazywany „Błaszakiem”, obecnie murowany. Następnie ukazuje się w całej krasie Basen IV, największy w porcie gdyńskim, noszący imię marsz. Piłsudskiego. Jego południowa krawędź, z lewej burty, jest najdłuższą w porcie (1 120 m) i nazywa się Nabrzeżem Polskim. U jej zbiegu z poprzecznym Nabrzeżem Rotterdamskim jest Chłodnia Składowa, której budowę w 1933 roku sfinansował Państwowy Bank Rolny. Przed wojną był to największy tego rodzaju magazyn w Europie, który ma na pięciu kondygnacjach 16 000 m² powierzchni do składowania towarów

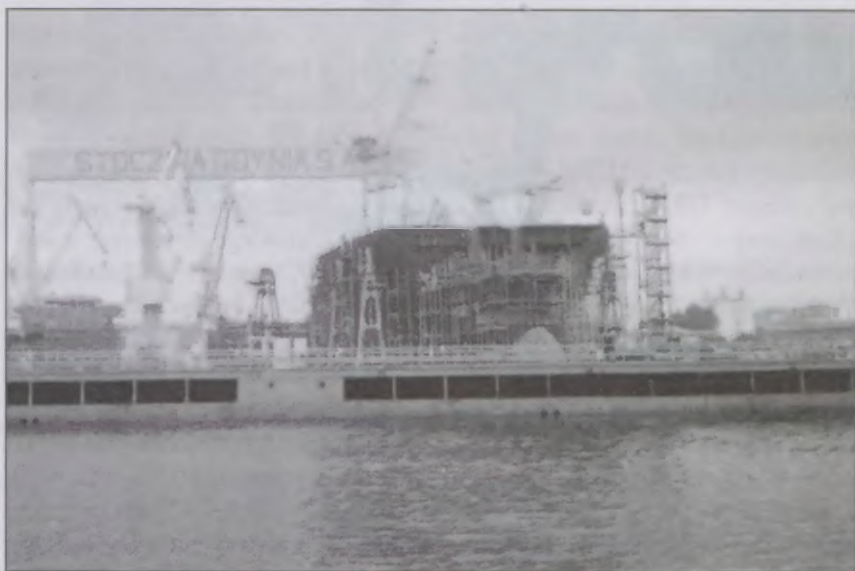


Fragment zachowanej plaży przy Ostrodze Oksywskiej

chłodzonych i mrożonych. Po przeciwnej stronie jest Nabrzeże Indyjskie, na którym zlokalizowane są bardzo ciekawe budowle, jak dawna łuszcarnia ryżu i kaszarnia, olejarnia firmy „Union” oraz Bałtycki Terminal Zbożowy. Na poprzecznym Nabrzeżu Norweskim jest postój jednostek Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Można tu zobaczyć największy polski dźwig pływający „Maja” o unosie 300 ton, jak również statki ratownicze, w tym holownik „Kapitan Poinc”. Basen V nosi imię min. Kwiatkowskiego, a nabrzeża nazwy: Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie i Rumuńskie. Do 1939 roku znajdował się tu Wolny Obszar Celny o powierzchni 48 ha, utworzony pięć lat wcześniej. Obecnie przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych jest przystań statków typu ro-ro.

Następny Basen VI, w części należy do portu i do Stoczni Gdynia S.A. Okalają go nabrzeża: Węgierskie, Stoczniove i Albańskie. To tu rozpoczęto budowę pierwszego polskiego statku pełnomorskiego o nośności około 1 000 ton, który miał nosić nazwę „Olza”, lecz niestety nie ukończono go przed wybuchem drugiej wojny światowej.

Krawędzią północno-wschodnią kolejnego mola, bez nazwy jak dwa poprzednie, jest Nabrzeże Włoskie, a nabrzeża Basenu VII, użytkowanego przez największy zakład przemysłowy Gdyni, jej stoczni, noszą nazwy: Stoczniovców, Pochylnia i SD-I (od skrótu jednego z zakładów stoczni). W stoczni tej budowano statki dla armatora francuskiego o nośności 150 tys. DWT. Zwróćmy uwagę na olbrzymi potencjał produkcyjny tej stoczni, to jest na dwa potężne suche doki. Duży, który powstał w latach 70. ubiegłego wieku ma 380 m długości, 70 m szerokości i 8 m głębokości. Nad nim góruje potężna suwnica (największa w Polsce) fińskiej firmy „Kone” o unosie 1 100 ton, mająca 153 m rozpiętości i 105,5 m wysokości. Mniejsza suwnica, o unosie 500 ton i wysokości 67 m, stoi nad niecką dokową o długości 240 m. W tych dokach powstają kadłuby pływających jednostek, które po wo-



Duży suchy dok w Stoczni Gdynia S.A.

dowaniu wyposażane są w urządzenia potrzebne do funkcjonowania statku przy wyżej wymienionych nabrzeżach wyposażeniowych stoczni. Basen VII powstał w latach drugiej wojny światowej, a przy nim jest najgłębsze miejsce w porcie (17 m), specjalnie wykopane przez Niemców. Tu zakotwicyli oni, tworząc z Gdyni bazę postojową i remontową dla pancerników i ciężkich krążowników, potężny dok pływający, który mógł podnosić okręty o ciężarze 45 tys. ton oraz 252 m długości i 44 m szerokości.

W basenie VIII, który stanowi przedłużenie Kanału Portowego rozpoczynającego się przy Przejściu Pilotowym, wycieczkowy statek robi zwrot. Wówczas za jego rufą jest niezwykle dobrze widoczne ujście Chylońskiego Potoku, który jest uregulowany

i przypomina raczej rów melioracyjny niż potok. Po lewej burcie widać przystań promów pasażerskich kompanii „Stena Line”, która znajduje się na Nabrzeżu Hel skim II, a przy dłuższym Nabrzeżu Hel skim I - Bałtycki Terminal Kontenerowy, który łatwo rozpoznać po dużych suwnicach służących do za- i wyładunku kontenerów na statki, a ich puste pudła są ułożone w stosach na placach manewrowych użytkowanych przez kompanie żeglugowe, do których one należą. W basenie tym, który po lewej burcie tworzą jeszcze nabrzeża: Litewskie, Oksywskie i Slipowe, jest stacja demagnetyzacji okrętów naszej floty wojennej. Ponadto są tu slipy i pochylnie Stoczni Marynarki Wojennej, które powstały w 1927 roku jako Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. W 1939 roku położono tu



Wejście Południowe i Molo Południowe

stępkę pod budowę niszczyciela typu „Wicher”. W basenie IX, także użytkowanym przez tę stocznię, cumują dwa największe okręty naszej floty wojennej - niszczyciel ORP „Warszawa”, fregaty ORP „Pułaski” i ORP „Kościuszko” oraz wiele okrętów pomocniczych Marynarki Wojennej. Wpływamy do Awanportu, który otwiera się na Wejście Główne, a po jego lewej stronie jest Wejście Północne, przeznaczone wyłącznie dla okrętów, a stąd na redę. W 1945 roku, w tym miejscu, Niemcy osadzili na dnie pancernik „Gneisenau”, aby całkowicie zablokować wejście do portu. Okręt ten został usunięty dopiero w 1951 roku przez ekipę nurków Polskiego Ratownictwa Okrętowego, pod kierunkiem kpt. ż. w. Witolda Poinca. Statek, będąc już na redzie, oddała się od falochronu, bierze kurs w kierunku południowym i wówczas można zobaczyć z lewej burty statki stojące na kotwicy, oczekujące na wejście do portu.

Przed Wejściem Południowym widać w zarysie Port Północny, Westerplatte z pomnikiem, niewielki fragment Gdańska, w całej krasie krawędź Wysoczyzny Gdańskiej z Kępą Redłowską, a następnie Basen Jachtowy im. M. Zaruskiego zbudowany w końcu lat 30. XX wieku. Na Molu Południowym, gdzie rozpoczęło się zwiedzanie portu, widoczny jest jeszcze budynek Morskiego Instytutu Rybackiego, w którym mieści się Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskie, powstałe w 1971 roku w 50. rocznicę powołania poprzedniczki MIR-u - Laboratorium Rybackiego Stacji Morskiej w Helu. Następny budynek należy do Wydziału Nawigacji Akademii Morskiej w Gdyni, zbudowany przed 1939 rokiem jako Dom Żeglarza Ligi Morskiej. Po wpłynięciu do Basenu Prezydenta przed dziobem statku zobaczyć można ponadto sylwetkę niszczyciela ORP „Błyskawica”, okrętu muzeum, jedynej jednostki bojowej odznaczonej

Orderem Virtuti Military, co nastąpiło w 50. rocznicę jej służby pod białą-czerwoną banderą w 1987 roku. Statek cumuje do nabrzeża, kończąc wycieczkę po porcie gdyńskim. Na zakończenie zwiedzania trochę liczb. Port gdyński zajmuje około 1 000 ha powierzchni, jego obszar wodny, czyli akwatorium - 224 ha; znajduje się w nim 11 basenów (cztery należą do Marynarki Wojennej) i 48 nabrzeży portowych o łącznej długości 12 619 m z wieloma specjalistycznymi bazami przeładunkowymi. Mogą do niego zawijać statki o maksymalnym zanurzeniu 12,5 m i długości do 300 m. Największy statek, jaki wpłynął do tego portu z ładunkiem, to „Kasprowy Wierch” bandery polskiej, który zacumował przy elewatorze u Nabrzeża Indyjskiego.

Fotografie autora

Jarosław Kaczmarczyk (Gdynia)

Kontenery w Porcie Gdyńskim

Pojawienie się kontenera w transporcie nazywane jest często „trzecią rewolucją” w transporcie. Za przełomowe dla rozwoju przewozów ładunków w kontenerach uważa się przybycie do Europy statku s/s „Fairland” (armator Sea-Land), który w kwietniu 1966 roku przywiózł 226 kontenerów z USA. Również w tym samym roku po raz pierwszy przeładowano w porcie gdyńskim pierwsze sześć kontenerów chłodniczych z ładunkiem mięsa do Londynu. Dwa lata później „Atlantic Container Lines” uruchomiły stałe coty-

godniowe połączenie dowozowe do Goeteborga na linię północno-amerykańską i podobne połączenia na linie: zachodnio-afrykańską i australijską. Statki obsługiwane były w systemie ro-ro, a do przemieszczania kontenerów armatorzy używali sprzętu będącego na ich wyposażeniu. Kontenery przeładowywano dźwigiem pływającym lub nabrzeżowymi dźwigami drobnicowymi. Z brakiem specjalistycznych urządzeń borykano się wtedy i w innych portach. Pierwszy w Europie specjalistyczny

terminal do obsługi kontenerów powstał w Rotterdamie w 1966 roku. W porcie gdyńskim dopiero 30 czerwca 1972 roku włączono do eksploatacji budowaną od 1970 roku tymczasową bazę kontenerową (TBK) przy Nabrzeżu Polskim. Znajdowało się tam stanowisko tylko dla jednego statku, które wyposażono w dźwig pozwalający na przeładunek nawet najcięższych kontenerów. W dalszej perspektywie niezbędną była budowa terminalu kontenerowego z prawdziwego zdarzenia. W rekordowym roku 1979 obroty w TBK osiągnęły

Tabela 1. Obroty kontenerów w porcie gdyńskim w latach 1971-1990 (w tys. TEU)

ROK	1971	1973	1977	1979	1980	1984	1988	1989	1990
OBRÓT	4,4	19,4	47,9	69,2	63,9	85,2	120,4	114,0	118,8

Tabela 2. Obroty Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w latach 1980-2001 (w tys. TEU)

ROK	1980	1985	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
OB.	23,8	79,3	113,0	117,9	114,7	97,2	114,5	122,1	140,4	156,1	177,3	213,4	190,6	188,3	217,0

poziom prawie 70 tys. TEU, wobec niespełna 20 tys. w 1973 roku. Pełne porównanie obrotów przedstawiono w tabeli 1.

W 1974 roku Główny Urząd Morski uzgodnił i zatwierdził opracowany przez Biuro Projektów Budownictwa Morskiego ogólny plan zagospodarowania bazy kontenerowej, stanowiący integralną część założeń techniczno-ekonomicznych. Budowę Terminalu Kontenerowego Gdynia rozpoczęto w 1976 roku przy Nabrzeżu Helskim na przedwojennych terenach Polskiej Agencji Drzewnej „PAGED” sp. z o.o. Pierwsze stanowisko do obsługi kontenerowców w systemie ro-ro oddano do eksploatacji 29 października 1979 roku. W tym też dniu przy Nabrzeżu Helskim zacumował pierwszy rorowiec - m/s „Baltic Eagle”. Przeładunki w systemie lo-lo rozpoczęto w czerwcu następnego roku. Do roku 1985 równoległe z nowo powstałym terminalem eksploatowano także tymczasową bazę, która po roku 1979 zaczęła obsługiwać tylko semikontenerowce i statki drobnicowe z kontenerami.



Przeładunek kontenerów w systemie lo-lo

Uruchomienie Terminalu Kontenerowego Gdynia stało się urzeczywistnieniem idei o nowoczesnej bazie przeładunkowej kontenerów. Była to po Porcie Północnym największa inwestycja portowa w powojennej Polsce. Od samego początku jest on wizytówką portu gdyńskiego, a zasto-

sowane rozwiązania techniczno-organizacyjne do dzisiaj nie odbiegają od przyjętych w innych europejskich terminalach. Budowę terminalu podzielono na dwa etapy. Realizacja pierwszego z nich trwała do końca 1987 roku, kiedy osiągnięto roczną zdolność przeładunkową - 170 tys.



Bałtycki Terminal Kontenerowy przy Nabrzeżu Helskim



Widok na Bałtycki Terminal Kontenerowy

TEU. Obroty terminalu od początku jego działalności przedstawiono w tabeli 2.

Od 1 grudnia 1994 roku terminal działa jako Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o. ze 100% udziałem Morskiego Portu Gdynia S.A. Jest to efekt prowadzonej w gdyńskim porcie restrukturyzacji, polegającej w pierwszym etapie na stworzeniu samodzielnych spółek eksploatacyjnych w ramach holdingu, którego firmą „matką” jest MPG S.A. Kolejnym etapem przemian ma być prywatyzacja tych spółek. Bałtycki Terminal Kontenerowy zajmuje obszar 50 ha, na którym znajdują się:

- nabrzeże przeładunkowe (Helskie I) długości 800 m i głębokości 10 m z czterema stanowiskami do obsługi statków w systemie lo-lo i jednym w systemie ro-ro, wraz z czterema dźwigami o udźwigu 40 ton i 55 ton;

- nabrzeże przeładunkowe (Helskie II) długości 178 m i głębokości 8 m do obsługi statków w systemie ro-ro oraz promów;
- terminal kolejowy przystosowany do jednorazowej obsługi 45 wagonów z kontenerami i wyposażony w dwa dźwigi;
- parking ro-ro dla 120 roll-trailerów i parking dla 6 000 samochodów;
- zbiorczo-rozdzielczy magazyn konteneryzacyjny o powierzchni krytej 20 000 m²;
- magazyn o regulowanej temperaturze, powierzchni składowej 3 180 m² i pojemności składowej 4 800 ton;
- Baza Promowa z możliwością odprowy 2 000 pasażerów na godzinę. Przedstawione wyposażenie techniczne umożliwia:
- obsługę jednocześnie czterech statków kontenerowych w syste-

mie lo-lo z wydajnością 1 600 TEU na dobę i jednego statku w systemie ro-ro z wydajnością 450 TEU na dobę;

- obsługę wagonów kolejowych z wydajnością 900 TEU na dobę;
- obsługę samochodów z wydajnością 350 pojazdów w ciągu zmiany.

Terminal obsługuje statki dziecięciu regularnych linii żeglugowych (tabela 3) i pociągi kontenerowe do Sosnowca, Łodzi, Warszawy, Wrocławia, Krakowa i Poznania (wspólne przedsięwzięcie z PKP i firmą SPEDCONT). W związku z oddaniem w 2001 roku nowoczesnego terminalu ro-ro na Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych nastąpił odpływ ładunków przeładowywanych tym systemem do Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego.

Obecnie wobec przekroczenia zdolności przeładunkowej (170 tys. TEU) i przewidywanego dalszego wzrostu obrotów kontenerowych koniecznością staje się dalsza rozbudowa terminalu i podwojenie istniejącej zdolności przeładunkowej. W związku z tym najbliższe zamierzenia inwestycyjne to:

- wydłużenie do 1 200 m obecnego nabrzeża do obsługi statków w systemie lo-lo;
- powiększenie powierzchni terminalu o 15 ha i budowa nowego centrum dyspozycyjno-składowego;
- budowa nowoczesnego terminalu do obsługi promów pasażersko-towarowych.

Fotografie autora

Tabela 3. Regularne linie zawijające do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego

LINIA Z GDYNI DO:	ARMATOR	CZĘSTOTLIWOŚĆ ZAWINIĘĆ
Bremerhaven, Aarhus	MAERSK	1 raz w tygodniu
Hamburg, Bremerhaven	TEAM LINES	2-3 razy w tygodniu
Bremerhaven, Hamburg, Kłajpeda, St. Petersburg, Kaliningrad	BCL	3 razy w tygodniu
Hamburg, Bremerhaven, Aarhus	IMCL	2 razy w tygodniu
Antwerpia, Kopenhaga, Aarhus	MSC	2 razy w tygodniu
Felixstowe	EUROAFRICA	1 raz w tygodniu
Hull	United Baltic Corporation	2 razy w tygodniu
Kotka, Helsinki, Hamburg	CMA-CGM	1 raz w tygodniu
Bremerhaven	E. H. Harms	1-2 razy w tygodniu
Southampton, Bremerhaven, Trelleborg	UECC	1 raz w tygodniu

Gdyńskie pomniki przyrody

Kiedy Aleksander von Humboldt, niemiecki przyrodnik, podróżnik i geograf żyjący w latach 1769-1859, podczas wyprawy do podzwrotnikowych krajów Ameryki Południowej, podziwiał olbrzymie stare drzewa zasługujące na ochronę, nazwał je pomnikami przyrody. Później określenie to zostało zastosowane również w odniesieniu do innych godnych ochrony obiektów przyrody żywej i nieożywionej, jak pojedyncze drzewa, grupy drzew, zabytkowe aleje, stanowiska rzadkich roślin, głazy narzutowe, grupy skalne, odkrywki geologiczne, rozpadliny skalne, jaskinie, wodospady, historyczne wzgórza i inne. Mianem pomnika przyrody obejmujemy więc obecnie zarówno pojedyncze obiekty przyrodnicze, jak i ich zespoły, a nawet niekiedy określone powierzchnie *o szczególnej wartości naukowej, kulturowej, historyczno-pamiątkowej i krajoznawczej oraz odznaczające się indywidualnymi cechami, wyróżniającymi je wśród innych tworów* (art. 28 ustawy o ochronie przyrody). W Polsce są one zinwentaryzowane i objęte ochroną prawną. Znajdują się najczęściej w miejscach, gdzie stan środowiska jest jeszcze w miarę naturalny lub tylko częściowo zniekształcony. Tak więc pomnikowe drzewa zachowały się wśród połaci leśnych i w podworskich parkach, albo jako relikty wokół starych zabudowań, czy też wzdłuż dróg o dawnych założeniach. Dużych rozmiarów głazy narzutowe, rzadko już obecnie spotykane, zalegają w różnych miejscach polodowcowego krajobrazu, najczęściej na polach, stąd popularnie nazywa się je kamieniami polnymi. Sędziwe okazy drzew i polodowcowe głazy narzutowe należą do najczęściej w Polsce północnej spotykanych obiektów podlegających ochronie.

Miasta, a zwłaszcza duże aglomeracje miejskie, nie sprzyjają ochronie

przyrody. Duże skupiska ludzkie, przemysł i komunikacja, przyczyniają się do niszczenia środowiska przyrodniczego. Rozbudowa miast powoduje przejmowanie coraz to nowych, położonych wokół nich połaci, przyczyniając się do przekształcania krajobrazu - jego antropizację. Dlatego też trudno szukać w obrębie dużych miast tworów przyrody zasługujących na miano pomników, a najtrudniej w ich centrum, gdzie

jeśli kiedyś istniały, to jednak najczęściej uległy bezpowrotnemu zniszczeniu. Ale na peryferiach dużych aglomeracji miejskich znajduje się jeszcze niekiedy, gdzie objęte są ochroną prawną. Jest to też zależne od położenia aglomeracji w stosunku do walorów naturalnych środowiska i prawidłowego planowania przestrzennego rozwoju miasta walory te uwzględniającego.



Dąb „Dewajtis Gołębiewa” - pomnik przyrody



Buk pospolity w Leśnictwie Witomino - pomnik przyrody



Bluszcz pospolity na dębie w rezerwacie przyrody „Cisowa”

Gdynia jest miastem młodym, bo liczącym zaledwie 75 lat, ale silnie rozwijającym się gospodarczo i przestrzennie, co pociąga za sobą duże zapotrzebowanie nowych połaci, a tych w mieście tym nie ma zbyt wiele ze względu na naturalne ograniczenia, jak brzeg morza, krawędź wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego i znajdującej się w jej strefie Trójmiejski Park Krajobrazowy, Pradolina Kaszubska i Obniżenie Redłowskie oraz stoki nadmorskich kęp - Redłowskiej i Oksywskiej. Miejska zabudowa już dawno wkroczyła więc na wierzchowiny zarówno wymienionych kęp, jak i Pojezierza Kaszubskiego, co prawda poza granice, ale w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i rezerwatu przyrody „Kępa Redłowska”. Mimo to, w granicach administracyjnych Gdyni znajduje się, według rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody, aż 50 obiektów przyrodniczych uznanych za pomniki przyrody. Ostatnio ich liczba wzrosła ze względu na uproszczoną procedurę uznania. Uprawnienia ma bowiem aktualnie prezydent miasta.

Olbrzymia większość gdyńskich pomników przyrody to pojedyncze drzewa lub grupy drzew, reprezentujące zabytkowe ich okazy ze względu na wiek, wielkość, rzadkość gatunku oraz inne cechy charakterystyczne, jak na przykład nietypowy kształt pnia. Pojedynczych drzew pomnikowych jest 34, a wśród nich siedem buków pospolitych, cztery dęby szypułkowe, po trzy okazy sosny pospolitej, daglezi zielonej, modrzewia europejskiego, lipy drobnolistnej i brzozy brodawkowatej, dwa świerki pospolite i dwie sosny wejmutki oraz po jednym okazy klonu jawora, graba pospolitego, kasztanowca białego i tulipanowca amerykańskiego. Aż 25 z nich rośnie w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym i jego strefie ochronnej zwanej potocznie otuliną, gdzie wyróżnia się dąb o obwodzie pnia 3,80 m zwany „Dewajtis Gołębiewa” oraz kilka buków o obwodzie pnia w granicach 1,87 m - 4,25 m. W Leśnictwie Gołębiewo warto obejrzeć dwie potężne daglezie zielone (obw.

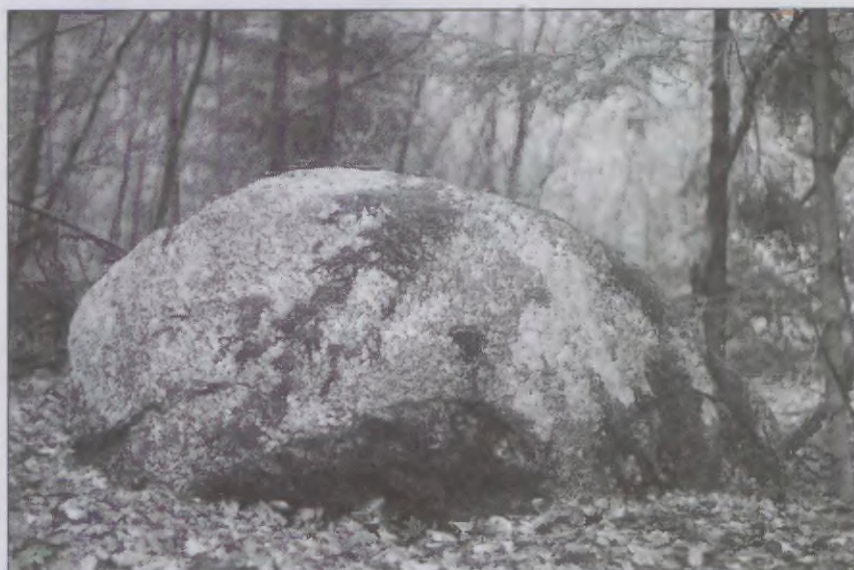
3,10 m i 3,25 m), brzozę brodawkowatą (obw. 2,51 m) i liczący około 100 lat grab pospolity (obw. 2,16 m), w Leśnictwie Witomino - świerk pospolity (obw. 3,15 m), a w Leśnictwie Sopot - sosnę pospolitą (obw. 3,15 m) i modrzew (obw. 3,18 m). Poza Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym na szczególną uwagę zasługuje „Dąb Marysieński” (obw. 7,40 m) i kasztanowiec (obw. 4,07 m) w Kolibkach, lipa drobnolistna (obw. 4,50 m) przy ul. I Armii Wojska Polskiego 27 oraz rosnące przy tejże ulicy lipa drobnolistna (obw. 3,37 m) i klon jawor (obw. 2,34 m), a także potężny dąb szypułkowy (obw. 5,00 m) na zapleczu ul. Kombatantów oraz oka-



Stuletni grab pospolity w Leśnictwie Witomino

zała lipa drobnolistna (obw. 4,03 m) znajdująca się w Redłowie, u zbiegu ulic Cyłkowskiego i Powstania Wielkopolskiego.

Jest też w Gdyni kilka grup drzew uznanych za pomniki przyrody. Należą do nich: pięć buków pospolitych zrośniętych w szyi korzennej oraz dwa buki zrośnięte konarami rosnące w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym na południe od Wielkiego Kacka, natomiast w otulinie tegoż parku, w Chwarznie, rosną dwa pomnikowe klony pospolite o obwodzie pnia 3,40 m. W Orłowie (park przy ul. Inżynierskiej) znajdują się dwa okazałe kasztanowce białe o obwodzie pnia 3,05 m i 3,65 m, a przy



Pomnikowy glaz narzutowy w lesie na wschód od Wielkiej Roli

ul. Ejsmonda - dwa buki pospolite (obw. 2,70 m i 3,10 m).

Do gdyńskich pomników przyrody należą ponadto dwa okazy pnącza bluszczu pospolitego. Pierwszy z nich to kwitnący gatunek pnącza (obw. 0,21 m) wspinającego się po pniu dębu, liczący około 30 lat. Rośnie on na zboczu doliny Cisowskiego Potoku w rezerwacie przyrody „Cisowa”. Drugi, równie godny uwagi, o obwodzie 0,47 m, znajduje się w obrębie obszaru cennego przyrodniczo o nazwie „Łęg nad Sweliną”.

W granicach Gdyni znajduje się też jeden powierzchniowy pomnik przyrody. Obejmuje on połąkę lasu wielkości około 0,14 ha, położoną przy leśniczówce Gołębiewo, w bliskim sąsiedztwie obwodnicy, w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym, gdzie

w drzewostanie dominujący udział ma żywotnik olbrzymi (*Thuja plicata*). Drzewo to, wprowadzone tutaj przed 80. laty, charakteryzuje się zróżnicowaną strukturą wiekową i dużym przystosowaniem do miejscowego środowiska. Ten powierzchniowy pomnik stanowi atrakcyjny pod względem poznawczym obiekt przyrodniczy. Na aktualnej mapie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego zaznaczono go jako obszar cenny przyrodniczo pod nazwą „Bór bagienny k. Gołębiewa”.

Odrębną grupę gdyńskich pomników przyrody reprezentują głazy narzutowe. W granicach miasta zarejestrowano sześć pojedynczych okazów, oraz dwa-, trzy- i czterogłazowe ich skupienia. Wszystkie są położone w Trójmiejskim Parku Krajobra-



Głaz narzutowy - pomnik przyrody, częściowo porośnięty mchem, w Leśnictwie Chylonia

zowym. Największy jest głaz o obwodzie 10,00 m, znajdujący się w pobliżu miejscowości Marszewo i doliny Marszewskiej Strugi. Drugim co do wielkości (obw. 6,10 m) jest głaz wydobyty na powierzchnię podczas budowy linii energetycznej, częściowo porośnięty mchem, położony na granicy z gminą Rumia, natomiast trzecim, niewiele odbiegającym wielkością (obw. 6,00 m), jest głaz zalegający wśród lasów Leśnictwa Regulowo. W lasach okolic rezerwatu przyrody „Cisowa” znajdują się trzy kolejne pojedyncze „narzutniaki” o obwodach: 5,90 m, 5,50 m i 5,50 m. Pierwszy z nich jest w 95% pokryty mchami, drugi zaś ma charakterystyczny owalny kształt. W okolicach Cisowskich Pustek, w grupie trzech

głazów, obficie omszonych, największy ma obwód 6,20 m, długość 1,60 m, szerokość 1,40 m i wysokość 1,2 m. Pozostałe dwa są znacznie mniejsze. Natomiast na południe od rezerwatu przyrody „Cisowa”, znajduje się grupa czterech porośniętych mchami głazów o nazwie „Muminki”. Największy z nich ma obwód 10,00 m.

Jak z powyższego opisu wynika, szczególnie dużo głazów narzutowych, położonych na naturalnym miejscu i uznanych za pomniki przyrody, znajduje się w lasach okolic rezerwatu przyrody „Cisowa”. Są to skandynawskie granity i gnejsy. Nie mniej ciekawe pod względem kształtu i mineralnego składu, choć swą wielkością nie zasługujące na miano pomnika przyrody, są w Gdy-

ni głazowiska zalegające u podnóża klifu Kępy Redłowskiej, w położonym w granicach miasta rezerwacie przyrody „Kępa Redłowska” i u podstawy klifu Kępy Oksywskiej.

Pomnikowe drzewa, nie tylko te gdyńskie, stanowią cenną pamiątkę dawnej kultury leśnej, a pomnikowe głazy narzutowe, reprezentujące różne skały pochodzenia skandynawskiego, są nie mniej cennym śladem epoki lodowcowej na pomorskiej ziemi. Mają one więc duże znaczenie ekologiczne oraz dydaktyczne i z tych względów wymagają inwentaryzacji oraz ochrony.

Fotografie: A. Garbalewski

Edward Klamann (Gdańsk)

Oksywie – jego dzieje i kościół

Wysunięta w morze głowa Oksywska zamglona była tumanem. Kształt starego kościółka, który przerzyna pustkę półwyspu od dziewięciu bez mała stuleci, zarysował się na tle drzew cudownego cmentarza na stoku góry. Niemalo wiatrów chłostało wielkie głazy podstawowe tej świątyni. Liczne zmiany dziejów przesunęły się nad tym gniazdem nadmorskiego ludu, wielokrotnie przekształcanym, przelepianym i doklecanym z prostacka. Przeszły nad nim panowania mnisz, krzyżackie i świeckie, zabory, wywłaszczenia, księstwa, władztwa, królestwa, cesarstwa. Zawsze jednak uparte stróżowało nad swym morzem.

(Stefan Żeromski: „Wiatr od morza”)

Nazwa tej miejscowości, obecnie jednej z dzielnic Gdyni, pojawia się po raz pierwszy w zlatynizowanej formie *Oxiua* w dokumencie Zwiniśławy, żony księcia gdańskiego Mściwoja II w 1214 roku (niektóre źródła podają 1209 r.), na którego mocy stała się ona własnością klasztoru norbertanek w Żukowie. W akcie tym wymieniona jest wśród 15 wsi, takich, jak Obluże, Pogórze, Dębogórze, Mosty, Kosakowo i Pierwoszyno oraz zaginionych: Grambolewo, Niemichów, Senchina, Kedrino, Kochowo, Gogolino, Nebudowo, Bar-

chocino i Zbychowo, wszystkie leżące na Kępie Oksywskiej¹. Wówczas Oksywie było wsią kmiecą, której granice najprawdopodobniej obejmowały około 420 ha gruntów uprawnych na południowym obszarze Kępy Oksywskiej, a także niżej położone Chyłońskie Błota o powierzchni około 400 ha.

Od XIII do XV wieku zapisywano jej nazwę jako *Oxive*, *Occiua*, *Oxue*, *Oxivia* i *Oxiua*, a od XVI wieku jako *Oxiwa*, *Oxiow* i *Oxivija*, od XVII wieku *Oxiwie* lub *Oksywie* i potem po niemiecku *Oxhöft* („głowa wołu”).

Niewątpliwie jest to nazwa pierwotna, jednakże zdaniem uznanych polskich onomastów nie można jej genezy doszukiwać się w etymologii nordyckiej (por. duńskie *oxhoved* lub staroskandynawskie *oxivoved*). Nie wchodząc w dalsze rozważania na ten temat, można powiedzieć, że ta obca forma językowa została spolszczona przez przyrostek *-bje*, podobnie jak nazwa *Rozewie*. Architypiczny zapis świadczy o starym rodowodzie miejscowości, a potwierdzają to przypadkowe odkrycia archeologiczne (1923 r. - groby szkieletowe, 1931 r. - 170 gro-

bów jamowych), na których podstawie określono, że wyraźne ślady osadnictwa ludzkiego sięgają tu VII i VI wieku p.n.e. i późniejszych czasów, zwłaszcza późnego podokresu lateńskiego (125 lat p.n.e. - pocz. n.e.). Krótko mówiąc, na Kępie Oksywskiej mieszkali Prastłowianie, zajmujący wówczas całe Pomorze między Odrą i Wisłą oraz znaczne obszary na prawym brzegu dolnej Wisły, czyli ludność oksywskiej kultury wenedzkiej (obecnie nazywanej wielbarską), która dała początek późniejszej kulturze wschodniopomorskiej. Ponoć, a wszelkie poszlaki na to wskazują, na obszarze Oksywiu w czasach przedhistorycznych (VII-IX w.) znajdował się gród lokalnego naczelnika wspólnoty terytorialnej, przekształcony być może w X wieku, to jest po opanowaniu Pomorza przez Polan, w gród obronny, przez który należy rozumieć warownię strzegącą tak zwanego „opola oksywskiego”, obejmującego takie wsie, jak Obłuże, Oksywie, Gdynia, Witomino i inne (od południa - jak można sądzić - graniczące z Kaczym Potokiem zwanym także Kaczą), podlegające kasztelanii gdańskiej aż po XIII wiek. Gród ten, leżał prawdopodobnie blisko krawędzi klifu. Dotąd nie natrafiono na jego ślady, być może uległ zniszczeniu na początku XII wieku podczas walk Bolesława Krzywoustego ze zbuntowanymi Pomorzanami, którzy wówczas wrócili do pogaństwa.

W dniu 23 kwietnia 1224 roku książę wschodniopomorski Świętopełk, z bliżej nieznanых powodów, zmienia postanowienie swojej matki Zwinisławy, nadając połowę obszaru Kępy Oksywskiej cystersom w Oliwie. Wynikły stąd spór między klasztorami w Żukowie i Oliwie trwa przez dziesiątki lat. W rezultacie zawartej między nimi ugody w 1316 roku, Oksywie i pięć innych wiosek leżących w południowej części kępy należy do dominium klasztoru w Żukowie.

W czasach krzyżackich (1309-1454) Obłuże, Oksywie, Gdynia i Grabówek podlegały okręgowi rybackiemu w Pucku, który wchodził w skład, wraz z okręgiem sulmińskim, do komturstwa gdańskiego. Porządkując kwestie



Kościół na Oksywiu, rycina z przewodnika K. Małkowskiego pt. „Gdynia”

administracyjne, dopiero po zawarciu pokoju w 1343 roku między królem Kazimierzem Wielkim i Zakonem, trzy lata później Krzyżacy nadali Oksywiu wiejskie prawo chełmińskie. Z wystawionego przez nich dokumentu wynika, że areal uprawny wsi wynosił około 30 łanów (w przybliżeniu 420 ha), z których 3 łany należały do plebana, niewątpliwie 3 łany do sołtysa, a pozostałe łany - przydzielone były 11 gospodarzom, aczkolwiek nie można wykluczyć, że niewielki areal użytkował miejscowy karczmarz (gospoda wymieniona jest po raz pierwszy w 1414 r.). Potwierdza to Wielka Księga Komturstwa Gdańskiego, z której wynika, że od czasów książęcych w zakresie granic wsi

nastąpiły niewielkie zmiany. Z dokumentu z 1570 roku wynika, że jej obszar wynosił 25 włók, był tu kościół i dwie karczmy oraz należał do niej młyn nad Chyłońskim Potokiem.

Po ponownym przyłączeniu ziem gdańskiej do I Rzeczypospolitej, stanowiącej rdzeń Prus Królewskich, Oksywie administracyjnie podlegało powiatowi puckiemu, wchodzącemu w skład województwa pomorskiego. Z dokumentu z 1570 roku wynika, że jej obszar wyniósł 25 włók, był tu kościół i dwie karczmy oraz należał do niej młyn nad Chyłońskim Potokiem. W 1701 roku oksywska parafia liczyła 500 katolików, a ponadto mieszkało tu 30 ewangelików, natomiast do jej filii w Chyloni, która obejmo-



„Morski Ołtarz Ojczyzny” na ścianie oksywskiego kościoła na Oksywiu

wała także Cisowę, być może Bernadowo, Leszczyno, Demptowo i Marszewo, należało 44 ewangelików i 20 katolików. Prawdopodobnie w 1731 roku, kiedy to nastąpiło ponowne ustalenie granic między Oksywiem a Gdynią i Grabówkiem, to jest własności ziemskiej należącej do kartuzów i norbertanek (mogło to nastąpić również dużo później, jednakże najdalej do 1835 r.), niewielki obszar Błot Chyłońskich (ok. 70 ha) wydzielono z Oksywia i włączono do Obłuża.

Po pierwszym rozbiórze Polski w 1772 roku, gdy Pomorze Gdańskie przypadło Hohenzollernowskim Prusom, Oksywie wraz z Chylonią, Cisową, Gdynią, Grabówkiem, Obłużem i Witominem podlegało Urzędowi Ziemskiemu w Mostach, który wchodził w skład prowincji zwanej Prusami Zachodnimi. Wówczas było tu 16 zagród, w tym sześć kmiecych (całorolnych lub gburskich) i siedem półkmiecych, trzy zagrody chałupnicze z tak zwanymi ogrodnikami, którzy nie mieli ziemi oraz gospodarstwo plebana. Zamieszkiwało je 115 osób. W czasie panowania pruskiego nastąpiło wiele zmian struktury administracyjnej na tym obszarze, która ustaliła się ostatecznie w 1887 roku, kiedy to będące wsią królewską Oksywie, bowiem wcześniej nastąpiła kasata majątków zakonnych, stało się siedzibą gminy (przyłączono do niej powstały być może jeszcze w XIV wieku przysiółek Na Piaskach, dawniej Oksywskie Piaski, jeszcze w 1772 roku z dwiema zagrodami półgburскими i dwoma domostwami ogrodników) i wójtostwa (Obłuże, obszar dworski Obłuże i Oksywie) wchodzących w skład powiatu puckiego.

Stosunek wyznaniowy niewiele zmienił się nawet w XIX wieku, pomimo silnych nacisków germanizacyjnych ze strony władz pruskich, bowiem w 1868 roku do oksywskiej parafii należało 696 katolików i 28 ewangelików. W 1871 roku mieszkało tu 814 osób, ale przysiółek Na Piaskach, niżej położony, wówczas wrósł w przestrzennie rozwijającą się Gdynię. Natomiast według spisu ludności z 1895 roku do Oksywia na-

leżało 826 ha, a 70 domów zajmowało 169 rodzin, czyli 800 osób, z tego 794 (99,25%) było katolikami, pozostali zaś ewangelikami. W zakresie wielkości tej wsi i jej ludności notujemy pewien regres na początku XX wieku (1910), co obrazują liczby podane według wyżej podanej kolejności: 824, 82, 146, 739 i 721 (97,6%). Po odzyskaniu niepodległości i włączeniu części Pomorza Gdańskiego do Polski w 1920 roku, Kępa Oksywska znalazła się w granicach województwa pomorskiego, przy czym początkowy podział na powiaty, wójtostwa i gminy w zasadzie nie uległ zmianom, dopiero w 1925 roku gminę Oksywie przyłączono do gminy Gdynia, tym samym wcielając ją do powiatu wejherowskiego. Sumując powyższe wywody, można przyjąć, że granice wsi Oksywie nie zmieniły się prawie od XIII wieku aż do początków lat 20. ubiegłego stulecia.

Powolny rytm życia panujący od stuleci na Kępie Oksywskiej został zachwiany z chwilą podjęcia budowy u jej południowego podnóża portu wojennego, bazy morskiej i koszar garnizonu marynarki wojennej oraz rozbudowy portu i miasta Gdyni. Odtąd, z jednej strony postać polskiego marynarza stopniowo zaczęła wrosnąć w krajobraz Oksywia, z drugiej strony zaś dla wielu z nich miejscowość ta kojarzyła się z biegiem czasu coraz bardziej z domem, miejscem, do którego się powracało po ćwiczeniach. Dla rodowitych oksywian było to błogosławieństwem, bowiem - zwłaszcza, gdy inwestycje marynarki wojennej objęły niemal całą kępę - wielu z nich znalazło zatrudnienie, od niektórych kupowano materiały budowlane, a wykup części należących do nich gruntów dawał niemały zastrzyk finansowy.

Mało ufortyfikowana Kępa Oksywska, ponieważ nie było tu betonowych bunkrów lub innych silniejszych umocnień, stała się przedmiotem bezpośredniego ataku Niemców 10 września 1939 roku. Obrona jej trwała do 19 września, a dowódca Lądowej Obrony Wybrzeża płk. Stanisław Dąbek odebrał sobie życie około godz. 17 w Babim Dole. Nastąpiła tu

ciemna noc okupacji, zakończona dopiero 6 kwietnia 1945 roku, gdy Gdynia była już wolna od 28 marca.

W skład dzisiejszej dzielnicy gdyńskiej Oksywie wchodzi: Oksywie Górne (Stare), Oksywie Dolne, Oksywie Nowe, Osada Rybacka i Port Wojenny oraz kilka małych osiedli.

Obecne Oksywie już w niewielkim stopniu przypomina sielankową wieś kaszubską w bajkowej niemal scenerii naturalnego krajobrazu, chociaż przy ulicy Plk. Stanisława Dąbka i Ks. Antoniego Muchowskiego zachował się stary przestrzenny jej układ (ulicówka). Niestety, ul. Arciszewskich zatraciła swoją dawną funkcję gościńca prowadzącego niegdyś z Gdyni do Oksywia. Już nie zobaczymy latarni morskiej z 10-metrowej wysokości wieży z 1887 roku, która stała w pobliżu oksywskiego kościoła, w odległości 60 m od brzegu Zatoki Gdańskiej na wysokości 46,5 m n.p.m., bowiem została zlikwidowana w 1933 roku, po rozbudowie portu w Gdyni. Zwiedzając Oksywie warto zwrócić uwagę na zespół budynków Dowództwa Floty i koszar Marynarki Wojennej z lat 1924-1930 (główny gmach z 1926 r.) oraz gmach Komendy Portu z 1927 roku, zaprojektowane przez Mariana Lelewicza. Jednakże najcenniejszym obiektem tej gdyńskiej dzielnicy jest kościół św. Michała Archanioła, najstarszy zabytek Gdyni, wysoko położony przy ul. Arciszewskich (42,5 m n.p.m.), który jest przedmiotem opisu w niniejszym artykule.

* * *

Wszelkie przesłanki logiczne i późniejsze fakty historyczne wskazują na to, że należy się zgodzić z hipotezą ks. Stanisława Kujota, iż parafię św. Michała Archanioła erygowano - za zgodą nieznanego księcia pomorskiego - już w 1124 roku. Byłaby to zatem jedna z najstarszych na Pomorzu Gdańskim kościelnych jednostek administracyjnych podległych diecezji wrocławskiej, której granice ustalił biskup Wolimir w 1253 roku. Obejmowały one niemal cały obszar Kępy Oksywskiej, także miejscowości

Gdynia, Witomino i Redłowo (wtedy: Radłowo).

W związku z tym należy założyć, że z tą chwilą powstał tu kościół, początkowo niewątpliwie drewniany. Obecna ceglana świątynia pochodzi z XV wieku, zbudowana na zrębach fundamentów starszego założenia wykonanych z głazów w XIII wieku. Jej układ przestrzenny niewątpliwie nawiązuje do rozpowszechnionego w XIII i XIV wieku na Pomorzu Gdańskim kościoła typu wiejskiego, orientowanego i o podłużnym kształcie, z wielobocznym prezbiterium i czworoboczną wieżą. Ponownej jego konsekracji dokonano w 1583 roku, a kilkadziesiąt lat później wyposażono go w dzwon, ale ulega poważnemu zniszczeniu podczas wojen szwedzkich w 1626 roku. Po odbudowie, być może wówczas adaptowano część starych murów, dodano drewnianą wieżę zwieńczoną barokowym hełmem z chorągiewką, na której widnieje data 1687. Poddano go gruntownej rewitalizacji w latach 1925-1927. W czasie drugiej wojny światowej zabytek ten doznał poważnego uszczerbku, bowiem w 1939 roku został uszkodzony, a w 1945 roku niemal zniszczony. Dzięki ofiarności parafian niebawem go odbudowano (wprowadzono tylko niewielkie zmiany). Z tego okresu (1955-1956) pochodzą organy i trzy dzwony. Od lat 80. kościół ten pełni nie tylko funkcję czynnego obiektu sakralnego, ale stał się również sanktuarium Marynarki Wojennej RP. Poddano go ponownej renowacji w latach 1991-2001, w tym wieżę i dach oraz odrestaurowano ołtarze, obrazy, organy, konfesjonały i chrzcielnicę, a ponadto zainstalowano geotermiczne ogrzewanie.

Do kościoła, zwróconego podłużną elewacją ku północy, otoczonego częściowo starodrzewem, prowadzi podjazd od strony ul. Ks. A. Muchowskiego, a następnie poprzez bramę wchodzi się na ładnie urządzonego plac przykościelny. Przy niej umieszczone są dwie drewniane figury: Matki Bożej stojącej na sierpie Księżyca, której towarzyszy Dzieciątko Jezus u stóp i św. Wojciecha z wiosem

w prawym ręku. Plac zdobią ponadto cztery stylizowane latarnie metalowe, niesymetrycznie rozmieszczone, wykonane przez firmę „Art.-Metal” w Łapinie. Po prawej stronie umieszczona jest oszklona tablica, zawierająca opis dzieł obiektu. Na wzgórku przed kościołem leży stara kotwica żeliwna i częściowo obrobiony głaz, tuż przed nim stoi drewniany krzyż, na którym tabliczka informuje, że w Oksywiu misje odbyły się w 1949, 1959, 1969, 1979, 1987 i 1996 roku.

W narożu ścian korpusu głównego i kruchty podwieżowej znajduje się Morski Ołtarz Ojczyzny, urządzonego na początku lat 80. ubiegłego wieku. Jego głównymi elementami wyposażenia są: stół ofiarny i rozmieszczone niesymetrycznie na ścianach, ładnie pod względem artystycznym tablice spiszowe, poświęcone okrętom Polskiej Marynarki Wojennej i ich załogom, które oddały życie w latach drugiej wojny światowej. Treść poszczególnych tablic jest następująca (poczynając od najstarszej w prawym dolnym rogu i następnie od pierwszej z lewej strony):

1. *Tablice zatopionych okrętów w bojach w latach 1939-1945. Imiona chwały polskiej Marynarki Wojennej powstałej u stóp tej oksywskiej świątyni. Stowarzyszenie Marynarki Wojennej w Londynie. Koledzy w kraju. 1980 r.*

2. *Gdzie czuby pian po zimnej chłascząc glinie, wyśpiewują nieulękłych chwałę ... S. Żeromski. O.R.P. „Wicher”, O.R.P. „Nurek”, O.R.P. „Mewa”, O.R.P. „Rybitwa”, O.R.P. „Czapla”, O.R.P. „Jaskółka”, O.R.P. „General Haller”, O.R.P. „Mazur”, O.R.P. „Gryf”, O.R.P. Czajka”, O.R.P. „Pomorzanin”. Mersis in bello (Zatopiony w czasie wojny - tłum. E. K.). Oksywie-Hel. Wrzesień 1939.*

3. *O.R.P. „Orzeł”. Boże, który z wysokości strzały Twe rzucasz na kraju obrońcę, zapal przynajmniej na śmierć naszą Słońce. Morze Północne. Czerwiec 1940. Mersis in bello.*

4. *O.R.P. „Grom”. Mersis in bello. Narwik, 4 maja 1940. Ile sił, gdy strudzeni na pomost wchodził okręt, by znowu się zwołać i znowu zaprzysiąc (K. Wierzyński).*

5. *O.R.P. „Jastrząb”. Morze Norweskie - 2 V 1942. I zarzuci kotwicę w wiekiśną ciszę. M. Konopnicka. MIB.*

6. *Tam zwycięstwo, gdzie cnota. Tam zmartwychwstanie, gdzie Golgota. Krasieński. O.R.P. „Kujawiak”. Morze Śródziemne 16 06 1942. Mersis in bello (jeszcze z boku po lewej stronie: M. Talaga 1981).*

7. *...i od tych, co w ziemskim śpią grobie, będziemy mieli mogiły zieleniejsze (L. Staff). Mersis in bello. O.R.P. „Orkan”. Atlantyk Północny 8 X 1943.*

8. *O.R.P. „Dragon”. Jest gdzieś taki cmentarz, może w niebie lub w porcie, gdzie kończą się zbłąkania. Gałczyński. Mersis in bello. Kanał La Manche 8. 7. 1944.*

Z lewej strony kruchty podwieżowej wiszą na ścianie cztery kolejne tablice pamiątkowe zawierające następującą treść:

- *Pamięci wiceadmirala Jerzego Świrskiego (ur. 5. 04. 1882 w Kaliszu - zm. 12. 06 1959 w Londynie), pierwszego dowódcy wybrzeża morskiego w Pucku (1920-1922), pierwszego dowódcy Floty w Gdyni (1922-1925), szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w Warszawie, Paryżu i Londynie (1925-1946), odznaczonego Krzyżem Wielkim Orderu Odrodzenia Polski, Grand Officier de la Legion d'Honneur, Knight Commander of the Bath. Tablicę ufundowali podwładni kmdr J. Czerwiński - Gdynia, płk. Śliwiński - Malaga 1981.*
- *Pamięci admirała Józefa Unruga, dowódcy Floty (1925-1939) oraz wszystkich oficerów, podoficerów i marynarzy, którzy oddali swe życie w obronie naszego Wybrzeża i na dalekich morzach w latach 1939-1945. Stowarzyszenie Marynarki Wojennej.*
- *Ks. Władysław Miegoń, Kawaler Orderu Virtuti Militari, Starszy Kapelan Marynarki Wojennej, chwalenie zasłużony kapłan w obronie Wybrzeża 1939 roku, zmarł śmiercią męczeńską w obozie koncentracyjnym w Dachau. Cześć jego świetlanej pamięci. Gdynia Oksywie 1939 - Buenos Aires 1996. Stowarzyszenie Marynarki Wojennej w Argentynie.*



Grób Antoniego Abrahama na oksywskim cmentarzu

- *Beatyfikowany przez papieża Jana Pawła II, największego z Polaków 13. 06. 1999 r. w Warszawie. Akcja Katolicka Oksywie.*

Jeszcze dwie tablice umieszczone są na południowej ścianie kościoła.

Oto ich treść:

- *Pamiętajcie o nas marynarzach Flotyli Rzecznej Pińskiej i Wiślanej, bojownikach o niepodległość 1919-1920, którzy po 17 września, wykonawszy rozkaz zatopienia Flotyli na wodach Prypeci, ginęli w walkach pod Kockiem i obozach (obok znajduje się sylwetka ORP „Generał Sikorski” - wyj. E. K.). Nie szczędzili też sił na pokładach*

O.O.R.P na morzach świata, wierni Bogu i Ojczyźnie. (...) jeno wyjmij mi z tych oczu szkło bolesne, obraz dni ..., (...) jeno odmień czas kaleki... (K. K. Baczyński). Z lewej strony: M. Makarewicz 88 r.

- *Pamięci oficerów Marynarki Wojennej niewinnie straconych 12-16 grudnia 1952 r., pośmiertnie rehabilitowanych w 1956 r. - komandora Stanisława Mieszkowskiego, komandora Jerzego Staniewicza, komandora porucznika Zbigniewa Przybyszewskiego. Obrońcy Helu 1939.*

Obok świątyni, na stromo opadającym stoku w kierunku południo-

wym, usytuowany jest - jak powiedział Bernard Chrzanowski - „jeden z najpiękniejszych cmentarzy w Polsce”, skąd roztacza się interesujący widok na port gdyński i morze. Niedawno został on uporządkowany i poszerzony od strony ul. Arciszewskich. Na nekropolii tej spoczywa wiele pokoleń mieszkańców Oksywie i sąsiednich wsi, miejscowych Kaszubów, których nazwiska są uwidocznione na nagrobkach. Najstarszy nagrobek Doroty Borskiej z 1883 roku znajduje się za prezbiterium. Na wprost od korpusu kościoła, w piątym rzędzie, jest grobowiec najsłynniejszego z Kaszubów Antoniego Abrahama, gdzie na pomniku widnieje następujący napis: *Antoni Abraham, gorliwy obrońca Wiary Św. i polskości na Kaszubach (19. 12. 1869 r. - 23. 06. 1923 r.) i żona jego Matylda z Paszków (8. 05. 1861 r. - 17. 01. 1924 r.)*. Poniżej na skromnej, ale ładnej płycie marmurowej umieszczony jest stylizowany orzeł w koronie i krzyż z mieczem oraz cytat: *Bracia Kaszëbi trzymajta za Polską. Ona jest naszą Ojczyzną, a Kaszebizna Matką. Antoni Abraham*. Dwa rzędy bliżej jest, otoczony niskim parkanem wykonanym z prętów stalowych, grób z ładnie obrobionym głazem, na którym umieszczony napis głosi: *Ś.P. Bernard Chrzanowski (27. 7. 1861 - 12. 12. 1944). Poruszył wiatr od morza*. Niewielka tabliczka wykonana w mosiądzu informuje, że prochy tego odkrywcy piękna polskiego wybrzeża i autora jednego z pierwszych przewodników po okolicach Gdyni przeniesiono tu ze Skolimowa, między innymi z inicjatywy działaczy Oddziału Morskiego PTTK w Gdyni, w 125. rocznicę jego urodzin. W środku pierwszego rzędu znajduje się grobowiec proboszcza oksywskiego ks. Antoniego Muchowskiego (ur. 24 IV 1842 r. - 3 II 1915 r.), powstańca styczniowego z 1863 roku i zesłańca na Sybir. Grobowiec innego proboszcza oksywskiego ks. kanonika Edmunda Makowskiego (ur. 28 VII 1912 r. - 7. I. 1996 r.) umieszczony jest na wprost wejścia do kruchty podwieżowej. Na cmentarzu tym są, w dwóch wydzielonych kwaterach, groby marynarzy,

żołnierzy i policjantów (często bezimienni) - obrońców Oksywia w 1939 roku. Ponadto na tym cmentarzu spoczywa niżej wspomniany dowódca okrętów podwodnych kmdr Borys Karnicki i kmdr por. Franciszek Pitulko.

W tym miejscu warto odnotować jeszcze jeden interesujący fakt związany z dziejami Oksywia, a mianowicie do 1940 roku od strony morza, niedaleko wspomnianej latarni, znajdował się grobowiec-mauzoleum ofiar katastrofy lotniczej z 16 lipca 1936 roku w Gdyni-Orłowie: gen. dyw. Gustawa Orlicza-Dreszera - szefa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, ppłk Stanisław Lotha i kpt. pilota Aleksandra Łagiewskiego. Katastrofa ta nastąpiła w trakcie przelotu do Gdyni, do której płynął z Ameryki s/s „Batory” z młodą żoną generała na pokładzie. Z rozkazu prezydenta R.P. Ignacego Mościckiego uroczystości pogrzebowe miały odbyć się w Oksywiu, lecz sprzeciwił się temu miejscowy proboszcz. Uporu pocziwego kapłana nie prze mogła nawet interwencja biskupa chełmińskiego ks. Stanisława Okoniewskiego, bo orzekł on, że „nie wpuści do kościoła rozwodnika, grzesznika i innowiercę”. Mediacji podjął się powszechnie lubiany kapelan Marynarki Wojennej ks. Władysław Miegoń, lecz też nic nie wskórał, ale poddał kmdrowi Borysowi Karnickiemu, który z ramienia Dowództwa Floty czuwał nad uroczystościami, pewną myśl: „Proboszcz ma prawo, to jest jego kościół i nikt z hierarchii kościelnej, ani świeckiej nie może zabronić mu zamknięcia świątyni, chyba w przypadku, jeśli nie będzie miał go czym zamknąć”. Później, gdy proboszcz odprawiał prymarię, marynarze zdjęli drzwi kościelne, załadowali na samochód i wywieźli. Świątyni nie było czym zamknąć i takim sposobem odbyły się nieszczęsne uroczystości, w których wzięli udział: prezydent Ignacy Mościcki, prymas Polski ks. kard. August Hlond oraz przedstawiciele rządu, generalicji i wojska².

Przy ul. Ks. A. Muchowskiego, niegdyś starego gościńca wiodącego do Osady Rybackiej, w niedalekiej

odległości od brzegu morskiego, znajduje się jeszcze jedna nekropolia - cmentarz Marynarki Wojennej, który rozkazem ministra Spraw Wojskowych gen. dyw. T. Kasprzyckiego z 1938 roku został zaliczony do cmentarzy garnizonowych, a postawiony tu obelisk został poświęcony w 1989 roku. Z niej rozpościera się ładny widok na wody Zatoki Gdańskiej. Niedaleko od niej, w kierunku południowym, w 1939 roku znajdowało się stanowisko baterii przeciwlotniczej złożonej z dwóch dwudziałowych armat 75 mm i bateria Canet - także dwie dwudziałowe armaty 105 mm.

Przypisy: 1) Kępa Oksywska, rozległy płat lekko falistej wysoczyzny morenowej oddzielony w postaci wyspy od zwartej powierzchni wysoczyznowej Pojezierza Kaszubskiego, kształtem swym przypomina odwrócony nieregularny trójkąt o powierzchni około 40 km², który południowym wierzchołkiem (miejscowość Oksywie) dochodzi do kanału portowego w Gdyni. Trójkąt ten o wysokości 8 km (licząc od południowego wierzchołka jest nieznacznie pochylony w kierunku północno-zachodnim (od 66 m w okolicach Kazimierza do 37,9 m n.p.m. w pobliżu



Grób Bernarda Chrzanowskiego na oksywskim cmentarzu

Mechelinek) i stopniowo rozszerza się do 6 km. Kulminacja znajduje na zachód od Pogórza (83,1 m n.p.m.). Od strony Zatoki Gdańskiej kępa jest obcięta klifem wysokości 30-40 m, który jest nadal czynny na wielu odcinkach i cofa się, o czym świadczy brak roślinności na brzegowym urwisku i fragmenty zawieszonych den nielicznych tu dolin erozyjnych (np. Babi Dół i Parów Ostrowski). Natomiast znacznej wielkości doliny występują po północnej i północno-zachodniej stronie, to jest w okolicach Dębogórze, Kosakowa i Pierwoszyňa.

Największą z nich jest Dolina Kosakowska, u której wylotu - podobnie jak w innych dolinach - rozbudował się stożek napływowy. Zachodni stok Kępy Oksywskiej i towarzyszącą mu u podstawy pradolinną terasę porastają lasy. Reszta kępy, z wyjątkiem niewielkich płątów leśnych nad brzegiem morza, jest bezleśna i użytkowana rolniczo. Obecnie jest ona silnie zantropizowana, bowiem jej południową część zajmują gdyńskie dzielnice mieszkaniowe: Obłuże i Pogórze z wysokościową zabudową i zurbanizowane Oksywie, natomiast znaczną

część wschodnią - wojskowe lotnisko w Babich Dołach, a w Dębogórze zlokalizowano dużą oczyszczalnię ścieków. 2) W tym miejscu pragnę podziękować Grzegorzowi Stanisławowi Litwińczukowi za udostępnienie mi swoich materiałów, które były wielce przydatne przy podaniu treści napisów umieszczonych na niektórych tablicach pamiątkowych i nagrobkach oraz na zwrócenie mi uwagi na epizod związany z pogrzebem gen. dyw. G. Orlicza-Dreszera.

Fotografie: G. S. Litwińczuk



Irmina Jazgarska (Gdynia)

Informacja turystyczna w Gdyni

Istnienie informacji turystycznej w Gdyni nierozdzielnie związane jest z historią miasta. Młody, prężnie rozwijający się „polski Nowy Jork” przyciągał rzesze turystów z całego kraju, wycieczki szkolne i Polonię. Paliącą potrzebą stało się wówczas stworzenie organizacji lub placówki profesjonalnie zajmującej się obsługą ruchu turystycznego. Pierwszą taką organizacją był Oddział Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, założony 3 maja 1928 roku, zaledwie w dwa lata po nadaniu Gdyni praw miejskich. W lipcu tegoż roku przyjął on nazwę Oddział Morski. Wśród jego członków-założycieli byli między innymi **Wacław Gołgowski** - prezes OM PTK, **Henryk Wawrzyniak** - ówczesny dyrektor Orbisu i **Jan Radtke** - pierwszy burmistrz Gdyni. Działalność Oddziału opierała się przede wszystkim na pracy społecznej działaczy i może zadziwiać dzisiaj swoim rozmachem: oprowadzano wycieczki po mieście, porcie i okolicy, organizowano rejsy statkami i wyjazdy krajoznawcze między innymi do Malborka, Elbląga, Kadyn i Fromborka, szkolono przewodników miejskich, organizowano koła w innych miastach, na przykład w Gdańsku i Pucku, przeprowadzono inwentaryzację krajoznawczą regionu, pomagano w znalezieniu zakwaterowania i żywienia. Ponadto Oddział ściśle współpracował z Referatem Turystycznym Komisarjatu Rządu, Gdyńskim Związkiem Propagandy Turystycznej, Ligą Popierania

Turystyki i gdyńskimi biurami podróży. Na początku lat trzydziestych XX wieku uruchomiono Schronisko i Punkt Informacji Turystycznej przy dworcu głównym w Gdyni.

Okres okupacji niemieckiej i pierwsze lata powojenne zniweczyły niemalże dorobek działaczy Oddziału Morskiego PTK. Mimo to, placówka informacji turystycznej w Gdyni rozpoczęła działalność już 26 lipca 1948 roku. Z inicjatywy Zarządu Miejskiego, przed dworcem kolejowym w Gdyni, został uruchomiony kiosk informacyjno-turystyczny. Podlegał on Referatowi Turystyki i Prasy przy Wydziale Ogólnym Zarządu Miejskiego. Pracownicy - studenci WSHM (Wyższej Szkoły Handlowej Macierzy w Gdańsku) - prócz szerokiej wiedzy krajoznawczej udzielali informacji o bazie noclegowej, żywieniowej, połączeniach kolejowych, sprzedawali mapy turystyczne i przewodniki. W lutym 1958 roku punkt informacji turystycznej został przejęty przez ówczesny pododdział PTTK w Gdyni i rozszerzono jego działalność o organizację wycieczek pieszych, rowerowych i motorowych. W rok później placówkę przeniesiono na ul. 3 Maja 27, do Klubu Turysty PTTK im. dr. Mieczysława Orłowicza. Pomimo istotnych zmian (usamodzielenie się pododdziału w 1962 roku, powrót do nazwy Oddział Morski PTTK i utrata części lokalu klubowego) informacja turystyczna istnieje tam do dzisiaj, jako Miejski Punkt Informacji Turystycznej przy Oddziale

Morskim PTTK. Jednak zakres i forma udzielanych informacji uległy ograniczeniu do własnej działalności ze względu na powstanie innych placówek „it” pod patronatem Urzędu Miasta.

Pierwszą z tych inicjatyw było uruchomienie w sierpniu 1992 roku, tuż przed rozpoczęciem „Sail Gdynia '92”, Gdyńskiego Centrum Informacji Turystycznej na dworcu PKP. Prowadziła je **Marta Neubert** wraz z synem Krzysztofem, właścicielem jednego z prywatnych biur podróży w Gdyni. W Centrum można było uzyskać różnorodne informacje turystyczne i paraturystyczne, także w języku niemieckim i angielskim. Ponadto prowadzono sprzedaż map, planów miast i informatorów turystycznych, załatwiano ubezpieczenia turystyczne, sprzedawano bilety autokarowe komunikacji międzynarodowej, wczasy, kolonie lub też organizowano imprezy turystyczne na zlecenie klienta. W sumie jego pracownicy obsługiwali kilkadziesiąt osób dziennie. Gdyńskie Centrum miało działać przez cały rok, w sezonie w godz. 9.00-20.00 (docelowo do 22.00), a poza sezonem od 9.00 do 18.00. Gdyńskie Centrum Informacji Turystycznej istniało do końca 1994 roku, później zaś działalność placówki zmieniła się na typową dla biura podróży. Niemniej - w razie potrzeby - nadal udzielane były informacje i pomoc odwiedzającym je turystom.

Dnia 17 lipca 2000 roku została uruchomiona Miejska Informacja Turystyczna, także na dworcu głównym PKP w Gdyni. Jest ona prowadzona przez Fundację Rozwoju Wyższej Szkoły Morskiej (obecnie Akademia Morska) na zlecenie Wydziału Polityki Gospodarczej Urzędu Miasta Gdyni. Działalność placówki finansowana jest przez Urząd Miasta i dotyczy przede wszystkim gromadzenia, przetwarzania i udzielania szeroko rozumianej informacji w zakresie bazy noclegowej, gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej, komunikacji, atrakcji turystycznych, wydarzeń kulturalnych itp. w Trójmieście i w regionie, a w miarę możliwości także w Polsce. Do zadań MIT należy także promowanie najciekawszych produktów turystycznych, udzielanie pomocy turystom w trudnych sytuacjach, tworzenie dobrego wizerunku miasta i współpraca z potencjalnymi partnerami: biurami podróży, organizacjami turystycznymi, prasą, centrami informacji turystycznych w kraju i za granicą. W placówce tej można otrzymać bezpłatnie materiały informacyjno-reklamowe. Ponadto w sprzedaży dostępny jest szeroki asortyment map, przewodników i książek związanych z Trójmiastem i regionem. Zatrudnione są dwie osoby z wykształceniem wyższym o kierunku turystycznym, znające język angielski i niemiecki. Godziny otwarcia MIT zostały dostosowane do natężenia ruchu turystycznego na Wybrzeżu. W sezonie, który trwa od 1 maja do 30 września, informacja jest czynna: od poniedziałku do piątku 8.00 - 18.00, w soboty od 9.00 do 16.00, w niedziele i święta od 9.00 do 15.00; natomiast poza sezonem, to jest od 1 października do 30 kwietnia: od poniedziałku do piątku 10.00 - 13.00, w soboty od 10.00 do 15.00, w niedziele i święta - nieczynna.

Rocznie z usług informacji turystycznej korzysta około 10-12 tysięcy osób, z czego około 10% to obcokrajowcy. Wśród nich największą grupę stanowią turyści z Niemiec i Skandynawii, ale zdarzają się też goście z Meksyku, Australii, Nowej Zelandii, Japonii czy Republiki Południowej Afryki. Zapytania najczęściej dotyczą bazy noclegowej, komunikacji, atrakcji turystycznych, aktualnych wydarzeń kulturalnych i innych informacji użytkowych, a obejmują swoim zasięgiem Trójmiasto, Polskę a nawet kraje europejskie. Zdarzają się także pytania nietypowe na przykład, gdzie na dworcu można wynająć suszarkę do włosów, która ulica w Gdyni jest najdłuższa, czy w Jastarni jest bankomat, jaka jest częstotliwość stacji RMF FM lub gdzie można wynająć zespół szantowy. Szczególną troską otoczeni są obcokrajowcy, ze względu na słabą znajomość języków obcych lub zupełny jej brak u pracowników kolei (kasy, informacja kolejowa), PKS-u, służb porządkowych (np. w przypadku kradzieży dokumentów) itp.

W trosce o wygodę turystów, wychodząc naprzeciw ich oczekiwaniom i potrzebom, w drugiej połowie maja 2002 roku został uruchomiony sezonowy Bałtycki Punkt Informacji Turystycznej. Mieści się on w tzw. „kurzej stopie” na końcu al. Zjednoczenia, za Muzeum Oceanograficznym i Akwariem Morskim w Gdyni. Jest on także prowadzony przez FR WSM na zlecenie UM. Zakres działania jest taki sam jak w MIT, z tą różnicą, że nacisk położono tam na informacje dotyczące miejscowości i krajów nadbałtyckich oraz komunikację i rejsy morskie. Zatrudnione są w nim dwie osoby znające język angielski i niemiecki. Punkt „it” jest czynny tylko w sezonie letnim, w następujących godzinach: poniedziałek - piątek 9.00-18.00, sobota 10.00-17.00, niedziela i święta 10.00-16.00. Do końca lipca 2002 roku placówkę odwiedziło około 2000 osób, w tym około 500 obcokrajowców, głównie Niemców i Szwedów.

Od lipca 2001 roku działa w Gdyni także prywatny punkt informacji turystycznej - „Magia Kaszub”, prowadzony przez **Marzenę Usarek**. Jest to szczególne miejsce w mieście, gdyż właścicielka specjalizuje się w zwyczajach i obrzędach Kaszub. W stylowo wyposażonym pomieszczeniu można uzyskać szczegółowe informacje o życiu codziennym dawnych Kaszubów, miejscach na Kaszubach godnych odwiedzenia, sposobach wypoczynku w tym regionie, posmakować chleba ze smalcem, nabyć pamiątki, mapy i przewodniki. Ponadto organizowane są pikniki z legendami kaszubskimi lub morskimi i można otrzymać - po specjalnym przeszkoleniu - certyfikat (o)czarowania.

W Gdyni istnieją więc obecnie cztery punkty informacji turystycznej. Każdy z nich działa w podobnym zakresie, starając się rzetelnie i wszechstronnie udzielać potrzebnych turystom informacji, efektywnie promować Gdynię i jej atrakcje, tworzyć pożądany wizerunek miasta oraz pomagać w trudnych sytuacjach. Jakkolwiek wciąż brakuje systemu szybkiej wymiany informacji lub uzyskania takowych oraz jasnego oznakowania drogi do pla-

cówek „it”, to należy podkreślić, że placówki te realizują założone przez siebie cele w stopniu bardzo dobrym.

Aktualne adresy punktów informacji turystycznej w Gdyni:

- Miejska Informacja Turystyczna, pl. Konstytucji 1 (hol Dworca Głównego PKP), 81-354 Gdynia, tel./fax. (058) 628-54-66, e-mail;

- Bałtycki Punkt Informacji Turystycznej, al. Zjednoczenia, 81-345 Gdynia, tel./fax. (058) 620-77-11, e-mail;
- Informacja Turystyczna „Magia Kaszub”, al. Zwycięstwa 36/108, 81-416 Gdynia, tel./fax. (058) 622-77-90, e-mail;
- Informacja Turystyczna PTTK, ul. 3 Maja 27, Gdynia, tel./fax. (058) 621-77-51.

Kazimierz Małkowski (Gdynia)

Gdynia w przewodnikach turystycznych

O ile Gdańsk ze swoimi wiekowymi zabytkami i Sopot ze swoim kąpieliskiem nadmorskim, stały się popularne już od początków XIX stulecia, to sąsiednia, niewielka wioska nadmorska Gdynia zaczynała nabierać rozgłosu pod koniec tegoż stulecia, a właściwie dopiero na początku XX wieku. W tym też czasie pojawiły się początki ruchu wydawniczego związane z popularyzacją Pomorza i Kaszub. Były to jednak na ogół tylko opisy zarówno w języku niemieckim, jak i polskim, względnie tylko informacje zawarte w opublikowanych notkach z podróży, listach, sprawozdaniach z wojaży itp. Godzi się przypomnieć, że ziemie nasze znajdowały się do końca pierwszej wojny światowej pod zaborem pruskim, którego władza nie była skora do pomocy przy popularyzacji Pomorza wśród społeczeństwa polskiego, żyjącego także w zaborze rosyjskim i austriackim.

W dziejach Gdyni można wyróżnić kilka etapów, które obejmowały także odpowiednią działalność propagandową. Pierwsze w tej dziedzinie były Siostry Miłosierdzia, z osiedleniem których w 1910 roku zbiegł się przyjazd do Gdyni i działalność duszpasterska wśród miejscowej ludności kaszubskiej ks. Ludwika Rybki. Duchowny ten postawił we wsi murowany dom, którego pomieszczenia wynajmował letnikom. W tym bowiem czasie rodziło się tu kąpielisko. Jego sprzymierzeńcem była Sikorska z Warszawy, która w stolicy prowadziła werbunek chętnych do odpoczynku nad morzem. Po odzyskaniu niepodległości i powrotu Polski nad Bałtyk główną atrakcją turystyczną Gdyni stał się budowany port, a wkrótce także rodzące się miasto. Od 1926 roku, gdy nadano Gdyni prawa miejskie, stała się ona centralnym miejscem dla wycieczek udających się nad morze. Zarówno budowie portu, jak i powstawaniu miasta nadano w kraju olbrzymi rozgłos, z czym również związana jest działalność wydawnicza, a w efekcie także przyjazdy turystów nad morze. Okres rozkwitu turystyki przyjazdowej trwał do wybuchu drugiej wojny światowej, która całkowicie wstrzymała rozwój Gdyni. Lata po zakoń-

czeniu tej wojny mają co najmniej dwa podokresy w działalności wydawniczej. Pierwszy obejmuje lata do 1956 roku, a drugi lata późniejsze.

Przedstawiając sprawy popularyzacji okolic Gdyni, należy podkreślić fakt stopniowego powiększania obszaru miasta poprzez kolejne włączanie w obręb jego granic administracyjnych poszczególnych osad ościenych. Ma to miejsce od chwili nadania Gdyni praw miejskich. Na przykład najważniejsza pod względem turystycznym gmina Orłowo (w 1931 roku po powołaniu nowej jednostki administracyjnej obejmującej Kolibki, Mały Kack i Orłowo gmina ta nazwana została Orłowo Morskie) przyłączona została do Gdyni w czerwcu 1935 roku. Właśnie Orłowo w drugiej połowie XIX wieku coraz częściej występowało w publikacjach o Wybrzeżu. Między innymi przebywająca w 1885 roku w Sopocie autorka „Panienki z okienka” Jadwiga Łuszczewska-Deotyma tak opisała widoczny z dala wierzchołek Kępy Redłowskiej zwany Orłowską Górą: *Szereg powozów niosło nas bitą drogą (...). W Orłowie towarzystwo wysiadło i obejrzawszy rybackie szopy na brzegu, stromą ścieżką wspięło się na lesistą kępę.*

W polskiej literaturze turystycznej bodajże po raz pierwszy występuje Gdynia w „Przewodniku po Copotach i okolicy z krótkim rysem dziejów okolicznego Wybrzeża”, wydanym nakładem i drukiem Bernarda Miłskiego w 1892 roku. Czytamy w nim między innymi: *Gdyby nie spóźniona pora, byłibyśmy z Adlershorst (tak Orłowo nazywane jest po niemiecku - wyj. K.M.) jeszcze dotarli do Gdyni, gdzie się zwykle poważniejsze manewry floty niemieckiej odbywają, a może też do Oksywii.*

Kolejna publikacja turystyczna „Na kaszubskim brzegu” z dodatkową informacją „Zwizły przewodnik z sześciu krajobrazami i mapami” pióra Bernarda Chrzanowskiego z 1910 roku na dziesięciu stronach opisuje walory takich miejscowości, jak Kolibki, Kack, Redłowo, Gdynia, Oksywie, Babi Dół i innych, leżących poza granicami dzisiejszej Gdyni. A o Gdyni B. Chrzanowski między

innymi napisał: *Wieża to kaszubska, przeważnie rybacka położona na piaskach w dolinie między Redłowskimi Wzgórzami a Oksywską Kępą*. Ponadto podaje, że z Gdynią jedną całość tworzy folwark Kamienna Góra, a jedną osadę stanowi również wieś Oksywskie Piaski, leżąca przy drodze do Oksywia. Natomiast o Oksywiu autor napisał: *To stara osada, dowodzą tego znalezione śmiećka i groby przedhistoryczne. Jest tam też mały pobielany kościół na górze, a przy nim cmentarz, najpiękniejszy w Polsce!* Bernard Chrzanowski jest również autorem przewodnika „Z Wybrzeża i o Wybrzeżu” (1917 i 1922) oraz kilku innych publikacji. Wynika z nich, że Gdynia, mimo że - jak podają kroniki - jeszcze niedawno wieś licząca zaledwie „dwadzieścia domów”, to od początku ubiegłego stulecia była liczącą się osadą, godną między innymi pióra wybitnych autorów, takich jak Stefan Żeromski oraz Mieczysław Orłowicz i Aleksander Majkowski.

Cenne wówczas publikacje wyszły spod pióra dr. Mieczysława Orłowicza - nestora publicystów i działaczy turystycznych (1881-1959), który między innymi wydał następujące publikacje o Wybrzeżu: „Przewodnik po Gdańsku, Oliwie i Sopotach” (1912), „Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim” (1924) i „Ilustrowany przewodnik po ziemi kaszubskiej od Chojnic i Starogardu po morze” (1924). Opisuje w nim Gdynię i Kamienną Górę, Kack Wielki i Mały oraz Chylonię.

Fundamentalny jest z tego czasu także przewodnik Józefa Staśki wydany w 1925 roku nakładem Polskiego Towarzystwa Księgarń Kolejowych „Ruch” S.A., którego pierwszy nakład w liczbie 5 000 egzemplarzy rozszedł się po kraju lotem błyskawicy, a drugi nakład ukazał się w 1926 roku. Poszczególne „gdynskie” hasła w tym przewodniku to: *Cisowa, Chylonja, Gdynia z folwarkiem Grabowo oraz Oksywja, Obluż, Pogórze, Kamieniec Pomorski, Radłowo (Wysokie), Orłowo, Mały Kack, Kolebki, Wielki Kack*, a więc prawie cała współczesna Gdynia, które opisane zostały aż na 35 stronach.

Publikacją o znacznych walorach krajoznawczych z tamtego okresu jest książeczka Stanisława Karczewskiego „Brzegiem Bałtyku” (wydana w 1926 r.). Jest to przewodnik geologiczny po polskim Wybrzeżu, aktualny do dzisiaj. W 1931 roku Gdyński Związek Propagandy Turystyki wydał ciekawy przewodnik „Gdynia”, ale znaczne walory ma również wydany nieco później (w 1934 r.) nakładem Andrzeja Wachowiaka „Przewodnik po polskim Wybrzeżu Bałtyku i po Ziemi Kaszubskiej”, w którym Gdynia i jej dzisiejsze człony przedstawione zostały na wielu stronicach.

Od początku lat trzydziestych zaczynają się pojawiać również różne interesujące publikacje zwarte dotyczące powstającego i rozrastającego się miasta z jego portem jako głównym celem wycieczek. Niektóre z tych ilustrowanych książeczek mają cechy przewodników. Są to między innymi „Gdynia i Wybrzeże” - przewodnik wydany przez Ligę Morską i Kolonialną w 1933 roku, Józefa Borowika „Gdynia Port Rzeczypospolitej” (1934); album „Gdynia - miasto portowe” (bez wydawcy); „Port

Gdyński - jego urządzenia i handel zamorski” - informator z 1935 roku oraz ostatni wydany przed wybuchem drugiej wojny (w 1939 r.) przewodnik Pomiana „Gdynia - Wolne Miasto i Wybrzeże” Instytutu Wydawniczego „Biblioteka Polska” i inne.

W tej dekadzie ukazały się również interesujące wydawnictwa dużego formatu i objętości, bogato ilustrowane, a wśród nich „Księga Pamiątkowa Dziesięciolecia Pomorza 1920-1930” wydana w Toruniu, „Polska na morzu” - Warszawa 1935 roku czy monumentalna praca zbiorowa najwybitniejszych autorów „XV lat polskiej pracy na morzu” - Gdynia 1935. We wstępie do drugiego albumu zawarto słowa prezydenta RP Ignacego Mościckiego: *Miłość morza jest źródłem, z którego czerpać będą swą moc przyszłe pokolenia Polaków*. Podczas wojny władze okupacyjne nie wydały żadnych publikacji z zakresu tematyki turystycznej o Gdyni.

Powojenna literatura turystyczno-krajoznawcza dotycząca Gdyni z wielu powodów nie jest bogata. Przede wszystkim miasto rozwijało się teraz w cieniu Gdańska (do Gdyni organizowano wycieczki z Gdańska!), a ponadto Gdynię uznawano za „dziecko epoki kapitalizmu” i jako takie „w dobie socjalizmu” nie należało jej propagować. Niemniej wybitny popularyzator Trójmiasta i Wybrzeża Gdańskiego Franciszek Mamuszka przy każdej okazji pisał o Gdyni. Jego prace, w których jest mowa o tym mieście, trudno zliczyć. F. Mamuszka jest autorem ponad stu publikacji zwartych o Trójmieście i Pomorzu.

O Gdyni pisali także inni autorzy. Z przewodników wymienić należy między innymi:

- „Gdynia - przewodnik po mieście”, Wydawnictwo Zachodnie i Morskie, Poznań 1949 (zawiera pełny obraz miasta z pierwszych lat powojennych);
- „Gdynia - mały przewodnik ilustrowany dla zwiedzających miasto i port” z tekstem Bolesława Polkowskiego i zdjęciami Janusza Uklejewskiego, 1959;
- „Gdynia - informator” z tekstem Kazimierza Małkowskiego, 1969;
- „Przewodnik po Trójmieście” dwójga autorów - Kazimierza Małkowskiego i Stanisława Podgórczyka, wydanie I - 1974 i wydanie II - 1979;
- „Gdańsk - Sopot - Gdynia” - przewodnik Lecha Krzyżanowskiego, 1970 i skrót 1973;
- „Gdynia - przewodnik” Kazimierza Małkowskiego (z najobszerniej dotąd opracowanym tekstem o Gdyni wraz z mapką), 1989.

Ponadto w ostatnim dziesięcioleciu ukazało się na rynku księgarskim wiele wydawnictw o Gdyni i w każdym można znaleźć coś ciekawego, szkoda tylko, że niektórzy autorzy pisząc o tym mieście nie znają go, a treści przepisują!

Pełny zestaw aktualnych informacji o Gdyni zawierają także plany miasta, między innymi Polskiego Przedsiębiorstwa Wydawnictw Kartograficznych im. E. Romera, a cennymi publikacjami są również albumy M. i A. Szypowskich „Gdynia” (1975 i 1977), „Gdynia”

Sławomira Kwiatkowskiego (z tekstem Z. Gacha) i album zawierający reprodukcje 97 zdjęć pt. „Gdynia lat 30. w fotografii Henryka Poddębskiego”, wydany na 70-lecie miasta przez Muzeum Miasta. Z ostatnich publikacji najbardziej wartościowym i jedynym w swoim rodzaju dziełem jest album rodowitego gdynianina Sławomira Kwiatkowskiego „Gdynia. Miasto z morza i marzeń”, 1997, ukazujący na 384 stronach na starych mapach i fotografiach Gdynię wraz z jej mieszkańcami

od zarania dziejów do wybuchu wojny w 1939 roku. Użyteczny podczas wędrówek po Gdyni może być również „Bedeker gdyński” - wydanie I - 1995 i II - poprawione i uzupełnione z 2001 roku - autorstwa niżej podpisanego.

Autor przy przygotowywaniu niniejszego artykułu korzystał wyłącznie ze zbiorów własnych.

Andrzej Kotecki (Gdańsk)

Publikacje krajoznawcze o Gdyni w „Jantarowych Szlakach” jako źródło informacji o mieście i okolicy

Wydawanie kwartalnika „Jantarowe Szlaki”, to niewątpliwie cenne osiągnięcie edytorskie w zakresie regionalnego krajoznawstwa. Mijające właśnie 45-lecie tego czasopisma wskazuje na potrzebę jego dalszego istnienia w celu przekazywania wiedzy historyczno-etnograficznej i geograficzno-przyrodniczej oraz z innych dziedzin w ujęciu popularnonaukowym, a także wiadomości z życia organizacyjnego Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, które jest jego wydawcą.

Jako przykład mogą służyć publikacje krajoznawcze dotyczące Gdyni i jej okolic. W mijającym niemal półwieczu na łamach „Jantarowych Szlaków” ukazało się blisko 80 artykułów i notatek na temat tego miasta i działającej w nim organizacji PTTK-owskiej. Zawartość merytoryczna tych publikacji jest bardzo zróżnicowana. Spotkać tu można zarówno opracowania o szerszym przekroju tematycznym, jak również krótkie notatki czy komunikaty. Wszystkie one tworzą charakterystyczną mozaikę informacji o Gdyni i jej podmiejskich dzielnicach. Od czytelnika zależy jak będą one wykorzystane.

Wykaz publikacji

I. Historia

Andruszkiewicz Władysław: Kronika budowy pomnika Ofiar Grudnia 1970 Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Elbląg, R. XXIV, 1981, nr 1, s. 20.

Godlewski Jerzy Romuald: Walki o Gdynię 1945, R. XIX, 1976, nr 12, s. 38.

Jeryś Czesław: Port w Gdyni zapoczątkował gospodarkę morską Wybrzeża, R. XV, 1972, nr 8-9, s. 8.

Jeryś Czesław: Warsztaty portowe w Gdyni z perspektywy 50-lecia miasta, R. XIX, 1976, nr 12, s. 23.

Kazimierski Tadeusz: Raz jeszcze o starych dziejach młodej Gdyni (przepisał i wstępem opatrzył Wiesław Ring), R. III, 1960, nr 4, s. 5.

Kazimierski Tadeusz: O gdyńskim ruchu oporu w latach hitlerowskiej okupacji, R. XIX, 1976, nr 12, s. 30.

Klamann Edward: Port handlowy w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 14.

Krzemiński Tadeusz: O gdyńskim ruchu oporu w latach hitlerowskiej okupacji, R. XIX, 1976, nr 12, s. 30.

Kuligowski Jerzy: Przyczynek do historii portu w Gdyni, R. XV, 1972, nr 12, s. 35.

Małkowski Kazimierz: Gdynianie w obronie swojego miasta we wrześniu 1939, R. XXXII, 1989, nr 3, s. 17.

Mamuszka Franciszek: Ruch turystyczny na Pomorzu Gdańskim w XIX i w pierwszej połowie XX w., R. XVII, 1974, nr 7-8, s. 12.
Morawski Andrzej: Ważniejsze daty z historii miasta Gdyni, R. XIX, 1976, nr 12, s. 7.

Neugebauer-Żurawska Helena: Wspomnienia żony zakładnika Gdyni w 1939 r., R. XXXII, 1989, nr 3, s. 22.

Polkowski Bolesław: O porcie gdyńskim, R. III, 1960, nr 11, s. 1.
Polkowski Bolesław: Przewodnicy po Gdyni w latach przedwojennych, R. XIV, 1971, w: dodatek do numeru 3-4, s. 17.

Polkowski Bolesław: 50 lat Portu Gdynia, R. XV, 1972, nr 8-9, s. 1.
Przewoźniak Edward: Oksywska reduta, R. XXXIII, 1990, nr 2, s. 24.

Ring Wiesław: Stare dzieje młodej Gdyni, R. II, 1959, nr 9-10, s. 7.

Skonka Czesław: Pomorskie szlaki Stefana Żeromskiego, R. VIII, 1975, nr 1-2, s. 56.

Szulist Władysław: Przyczynek do dziejów kościoła w Gdyni-Orłowie, R. XLIV, 2001, nr 3, s. 40.

II. Krajoznawstwo

J. Sz.: Gdyński autobus turystyczny, R. XLI, 1998, nr 3, s. 58.

J. Sz.: Gdyńskie trasy rowerowe, R. XLI, 1998, nr 3, s. 58.

J. Sz.: Przedkongresowy Sejmik Krajoznawczy w Gdyni, R. XLIII, 2000, nr 2, s. 63.

Kulesza Apolinary: Gdynia w źródłach literatury krajoznawczej Polski w okresie międzywojennym, R. XIX, 1976, nr 14.

Polkowski Bolesław: Tędy przebiegał Jantarowy Szlak. Spacerkiem po Gdyni, R. II, 1959, nr 8, s. 1.

Polkowski Bolesław: Moje gdyńskie wspomnienia krajoznawcze, R. XIX, 1976, nr 12, s. 43.

Skonka Czesław: Jak wielka jest Gdynia i ilu liczy mieszkańców, R. III, 1960, nr 11, s. 10.

Ślubowski Wiesław: Zwiedzamy Gdynię, R. III, 1960, nr 11, s. 7.
Wrzosek Alicja i Ryszard: Krajoznawstwo wśród młodzieży w Gdyni, R. XLIII, 2000, nr 3, s. 54.

III. Środowisko i ochrona przyrody

Gajowniczek Andrzej: Lasy Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 10.
Klimaszewska Elżbieta, Rolbiecki Jacek: Ochrona przyrody w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 8.

Pastuszek Barbara: Stan i ochrona elementów abiotycznych środowiska naturalnego Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 11.

Szukalski Jerzy: Rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”, R. XL, 1997, nr 2, s. 33.

Szukalski Jerzy: Fizjograficzny obraz Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 2.

Wrzosek Alicja: Światowy Dzień Ochrony Środowiska w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 70.

IV. Inne tematy

Breza Edward: Etymologia nazw dzielnic i połączeń Gdyni, R. XIX, 1976, nr 12, s. 74.

Czayka Tomasz: Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni, R. XXII, 1979, nr 2, s. 48.

K. K.: Nowe ekspozyty Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, R. XXV, 1982, nr 2, s. 65.

Kotecki Andrzej: Gdyńskie muzealnictwo, R. XLI, 1998, nr 3, s. 18.

Kotecki Andrzej: ORP „Błyskawica” weteran w służbie, R. XLI, 1998, nr 3, s. 20.

Krzynówek Zdzisław, Rusak Jarosław: XX-lecie Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, R. XIV, 1971, nr 1-2, s. 26.

Kujawa Stanisław: Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskie przy Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni, R. XIV, 1971, nr 1-2, s. 31.

Michalski Mieczysław: Cmentarz Obrońców Wybrzeża w Gdyni-Redłowie, R. XXIII, 1980, nr 2, s. 44.

Muzeum Gdyni znowu bogatsze, R. XIV, 1971, nr 3-4, s. 36.

Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskie w Gdyni, R. XXII, 1979, nr 3, s. 65.

Rdesiński Maciej: Dział Historii Miasta Gdyni, R. XIV, 1977, nr 1-2, s. 37.

Rusak Jarosław: Cenne pamiątki wzbogacają zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, R. XV, 1972, nr 12, s. 4.

Tkaczyk Tadeusz: Sail Gdynia '92, R. XXXV, 1992, nr 3, s. 43.

Walczak Elżbieta: Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskie w Gdyni, R. XXXIX, 1996, nr 1, s. 11.

Wmurowanie aktu erekcyjnego pod pomnik Conrada w Gdyni, R. XVII, 1974, nr 7-8, s. 69.

V. Z działalności PTTK

A. T.: Turysta sprawny do obrony, R. XLIII, 2000, nr 4, s. 61.

A. T.: Tatrzańskie wyprawy marynarzy, R. XLIII, 2000, nr 4, s. 62.

Bobin Tomasz: Mar-Woj-Tur INO '98, R. XLI, 1998, nr 3, s. 71.

Chomik Jerzy: Klub Płetwonurków „Koral”, R. XLII, 1998, nr 3, s. 69.

Ciepa Antoni: Co sływać u turystów w marynarskich mundurach, R. XXXIX, 1996, nr 2, s. 60.

Gorazdowski Jerzy: Kalendarzyk wycieczek organizowanych przez pododdział PTTK w Gdyni, R. II, 1959, nr 5, s. 17.

Gorazdowski Jerzy: Klub „Wanoga” [w Gdyni], R. V, 1962, nr 1-2, s. 12.

Józefowicz Mariusz: Rada Młodych przy Oddziale Morskim PTTK w Gdyni, R. XLIV, 2001, nr 1, s. 61.

Klamann Edward (opr.): Obchody 70. rocznicy powstania Oddziału Morskiego PTK w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 66.

Klamann Edward: Jubileusz Oddziału PTTK Marynarki Wojennej w Gdyni, R. XLII, 1999, nr 2, s. 62.

Palusiak Jerzy: XXV lat Klubu Turystyki Górskiej „Wierchy”, R. XXXVII, 1994, nr 2, s. 60.

Rzepiak Halina: Koło Przewodników Turystycznych, R. XLII, 1998, nr 3, s. 70.

Tokarski Andrzej: 30. lat PTTK w Marynarce Wojennej, R. XXXVI, 1993, nr 4, s. 41.

Tokarski Andrzej: Jubileuszowy Centralny Zlot Aktywu Turystycznego Wojska Polskiego Bałtyk '96, R. XXXIX, 1996, nr 4, s. 56.

Tokarski Andrzej: Jubileusz znaczone sukcesami, R. XXXIX, 1996, nr 4, s. 58.

Tokarski Andrzej: Dobry początek kajakarzy z Marynarki Wojennej, R. XL, 1997, nr 4, s. 56.

Tokarski Andrzej: Marynarze w Bieszczadach, R. XL, 1997, nr 4, s. 57.

Tokarski Andrzej: 45. sezon najstarszego koła PTTK w Marynarce Wojennej, R. XL, 1997, nr 4, s. 58.

Wąsowski Janusz: Imprezy krajoznawcze Oddziału PTTK Marynarki Wojennej, R. XLIII, 2000, nr 3, s. 58.

Witkiewicz Zbigniew: Srebrny Jubileusz Oddziału PTTK Marynarki Wojennej, R. XXIII, nr 2, s. 58.

Wrzosek Alicja: Zakończenie sezonu turystycznego w Oddziale Morskim PTTK w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 1, s. 59.

Wrzosek Alicja: Akcja „Ferie '98” w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 2, s. 59.

Wrzosek Alicja: Klub Krajoznawczy „Wrzos”, R. XLII, 1998, nr 3, s. 69.

Wrzosek Alicja: Światowy Dzień Ochrony Środowiska w Gdyni, R. XLII, 1998, nr 3, s. 70.

Wrzosek Alicja: Turniej turystyczno-krajoznawczy w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 71.

Wrzosek Alicja: Spotkanie krajoznawcze w Klubie Turysty PTTK w Gdyni, R. XLIV, 2001, nr 1, s. 65.

Wrzosek Alicja: Kwietniowe spotkania krajoznawcze w Gdyni, R. XLIV, 2001, nr 3, s. 58.

Wrzosek Ryszard: 70. lat zorganizowanej turystyki w Gdyni, R. XLI, 1998, nr 3, s. 59.

Wrzosek Ryszard: Turystyka młodzieżowa w Gdyni, R. XLIII, 2000, nr 2, s. 63.

Wrzosek Ryszard: VI Ferie Zimowe z Oddziałem Morskim PTTK w Gdyni, R. XLIII, 2000, nr 2, s. 64.

Wykaz gdyńskich publikacji zawartych na łamach „Jantarowych Szlaków” przeznaczony jest więc dla osób zainteresowanych tematyką krajoznawczą o tym mieście i jego okolicach. Może on stanowić pomoc w poszukiwaniu i odkrywaniu wielu jego tajemnic. Trudno powiedzieć, czy wymieniona liczba publikacji - to dużo czy mało. Nie miejsce tu na rozstrzygnięcie tego zagadnienia, bowiem przy przyjętej formule kwartalnika, jego zawartość jest uzależniona od przysyłania określonych materiałów. Szerokie zainteresowania wynikające z zakresu, który obejmuje krajoznawstwo, zmusza redakcję do wyważania odpowiednich proporcji w publikowanej tematyce. Niemniej warto sięgać do starych roczników „Jantarowych Szlaków”. Wiele w nich wiedzy o dawnej i obecnej Gdyni, co pozwoli poszerzyć wiadomości o tym przecież ciągle jeszcze bardzo młodym i stale dynamicznie rozwijającym się mieście. Autor ma nadzieję, że zamieszczony tu wykaz publikacji ułatwi wszystkim zainteresowanym Gdynią korzystanie ze starych roczników naszego czasopisma.

Refleksje o wędrującej młodzieży

Na działalność krajoznawczo-turystyczną w szkole można patrzeć bardzo różnie. Dla jednych jest to atrakcyjny sposób spędzenia czasu, dla innych jakość życia. Może ona służyć rozrywce, albo być drogą wzbogacenia własnej osobowości, poznawania kraju, świata i siebie. Poznawanie, to nie tylko przygoda i przyjemność, ale nauka - nie szkolna, tylko zupełnie inna - przyjemna, swobodna i beztrudna. Jest to sens edukacyjnej działalności krajoznawczo-turystycznej, czyli tej, która uczy i wychowuje, a dobrze zorganizowana i metodycznie prowadzona cieszy się wśród dzieci i młodzieży dużym powodzeniem, ponieważ wychodzi naprzeciw naturalnym potrzebom młodych ludzi.

W gimnazjum, w którym uczę jestem opiekunką SKKT „Ścieżynki”. Działalność Koła została ukierunkowana na turystykę, krajoznawstwo i wiedzę ekologiczną. Jest ona praktycznie realizowana na wycieczkach krajoznawczo-turystycznych poprzez poznanie własnej dzielnicy oraz regionu pod względem historycznym, geograficznym i etnograficznym, pogłębianie wiadomości dotyczących ochrony środowiska oraz poznanie walorów przyrodniczych, rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych województwa pomorskiego.

Różne może być podejście młodzieży do realizacji powyższych celów: bierne - polegające na chodzeniu i „zaliczaniu” poszczególnych obiektów przyrodniczych i krajoznawczych lub czynne, gdzie występuje czynnik pozytywnej rywalizacji. Motorem sprawczym może być propozycja zdobywania odznak turystyki kwalifikowanej PTTK. Wędrując, zbieramy punkty na *Oznakę Turystyki Pieszej*. Po pierwsze, młodzież prowadzi zapis trasy w książeczce OTP, po drugie ma świadomość przebytej trasy. Sama książeczka jest małą kroniką aktywności turystycznej, natomiast zdobywanie odznaki jest indywidualną satysfakcją dla każdego uczestnika wycieczki. Dla mnie, jako nauczycielki geografii, cennym w regulaminie tej odznaki jest to, że można zdobywać punkty za zwiedzanie wybranych miast o wyróżniających się walorach krajoznawczych. Szczególnie pomocna w realizacji zainteresowań przyrodniczych i ekologicznych jest odznaka *Turysta-Przyrodnik*, bowiem jej celem jest budzenie zainteresowań przyrodniczych i zachęcanie do działalności na rzecz ochrony środowiska.

Jest wiele regionalnych odznak krajoznawczych ustanowionych przez poszczególne oddziały PTTK. Członkowie SKKT „Ścieżynki” zdobywają takie odznaki regionalne, jak:

- *Krajoznawcza Odznaka Morska*, ustanowiona w celu zachęcenia młodzieży do poznania problematyki morskiej i historycznych związków Polski z morzem,

bowiem wywiera ono duży wpływ na przyrodę, krajobraz, gospodarkę i życie krajów nad nim leżących, kształtuje charakter i postawy związanych z nim ludzi. Zdobywanie odznaki naucza dostrzegać oddziaływanie morza na wszystko, co nas otacza i nas samych.

- *Odnaka Turystyczno-Krajoznawcza Miłośnik Gdańska*, ustanowiona w celu popularyzacji historii, kultury i walorów krajoznawczych Gdańska. Odznaka może być zdobywana cały rok.
- *Regionalna Odznaka Krajoznawcza Miłośnik Gdyni*, ustanowiona z okazji 70. rocznicy nadania praw miejskich Gdyni i 70. rocznicy Oddziału Morskiego PTTK w Gdyni. Wykaz obiektów i tras pieszych zamieszczony jest w regulaminie zdobywania odznaki. Czas zdobywania jest nieokreślony.

Aktywny udział w wycieczkach ma istotny wpływ na realizację następujących celów wychowawczych: wdrażanie uczniów do krajoznawczego poznawania kraju i do działań na rzecz ochrony środowiska naturalnego, rozwijanie nawyku aktywnego wypoczynku i umiejętności organizowania takich form wypoczynku dla siebie i innych, kształtowanie postaw odpowiedzialności za swoje czyny i podejmowane decyzje, doskonalenie umiejętności pracy w zespole, ułatwianie nawiązywania kontaktów międzyludzkich i wyrabianie poczucia odpowiedzialności, wzmacnianie przyjaźni poprzez wspólne przebywanie i kształtowanie nawyku kultury osobistej. Uczniowie oprócz książeczki OTP, prowadzą również dzienniczki, w których dokumentują fakty zwiedzania miejscowości, obiektu lub muzeum, poprzez potwierdzenie lub opis. Formą potwierdzenia może być bilet do muzeum, zdjęcie, rysunek lub dokładny opis miasta czy imprezy.

Gdzie należy szukać sukcesów w pracy dydaktyczno-wychowawczej prowadzonej w aspekcie krajoznawstwa i turystyki? Trudno wskazać w tej dziedzinie gotowe recepty. Turystyka nastawiona jest bowiem na aktywność, na działanie, którego nie da się przecież do końca zaplanować. Wrażliwość na piękno natury, potrzeba poznawania nowych obszarów i gotowość do podjęcia niemałego wysiłku, także i w jego fizycznym wymiarze - to cechy młodzieży, która wybiera taką właśnie formę wypoczynku. Wspólne wędrowanie integruje, uczy współpracy i tworzy silną więź między uczestnikami wypraw. Wędrówka oznacza ciągły kontakt ze sobą, co okazuje się szczególnie cenne dla nauczyciela, który ma szansę przyjrzeć się dziecku z innej perspektywy niż ta, którą wyznacza sala lekcyjna. Przed uczniami również otwiera się możliwość wykazania swych najlepszych cech.

Z perspektywy czasu, który upłynął od powstania SKKT „Ścieżynki”, do chwili obecnej, mogę stwierdzić,

że udało mi się zrealizować zamierzone cele. Obserwuję wyraźne zmiany w zachowaniu wychowanków, w ich stosunku do otaczającego świata. Młodzież wykorzystuje dokonane wcześniej obserwacje w trakcie kolejnych wędrówek, które przestały być biernym marszem, zamieniając się w prawdziwie poznawcze wyprawy. Zauważyłam, że młodzież chętnie fotografuje miejsca swego

Henryk Ganowiak (Gdynia)

Moje gdyńskie 70-lecie

Ktoś może zapytać dlaczego akurat 70-lecie, a nie 75-lecie, które niedawno w Gdyni obchodziliśmy. Otóż właśnie 70 lat temu pojawiłem się na świecie w Gdyni, i to akurat w noc z 31 lipca na 1 sierpnia 1932 roku, kiedy to po raz pierwszy w Polsce obchodzono oficjalnie Święto Morza. Początkowo planowano obchodzić oficjalnie corocznie, czyli w trzeciej dekadzie czerwca, ale ponieważ w końcu czerwca 1932 roku odbywał się Kongres Eucharystyczny w Dublinie (Irlandia), w którym musiał uczestniczyć ówczesny biskup morski Stanisław Wojciech Okoniewski, na jego osobistą prośbę termin obchodu Święta Morza przesunięto wyjątkowo w roku 1932 na koniec lipca. Ojciec mój Józef z moją mamą Stanisławą z domu Wawrzyniak, którzy przybyli do Gdyni w lecie 1926 roku wspominali, że w naszym niewielkim mieszkaniu, znajdującym się w blokach tuż przy ówczesnym Komisariacie Rządu (dzisiejszym ratuszu) zjawilo się z okazji Święta Morza około 40 członków mojej rodziny z całej Polski. Moi rodzice chrzestni prorokowali, że ich dziecię chrzestne, ponieważ urodziło się w Święto Morza, wyrośnie na pewno na człowieka, który swoje życie poświęci morzu i z nim się zwiąże. Jak się później okazało, proroctwo w dużej mierze się spełniło.

Kiedy wybuchła, tragiczna dla mojej rodziny, druga wojna światowa miałem zaledwie ukończonych 7 lat i dlatego trudno wymagać ode mnie, abym z okresu przedwojennego mógł się podzielić jakimiś bardziej dokładnymi wrażeniami z historii i życia przedwojennej Gdyni, jednakże w mojej pamięci z tych czasów ciągle żywe są wycieczki z rodzicami na gdyńską plażę.

Innymi wydarzeniami, które zachowały się w mojej pamięci są dwa z 1939 roku: pierwszym z nich było uczestnictwo z moją mamą w uroczystym powitaniu przy Molo Południowym w Gdyni łodzi podwodnej ORP „Orzeł”, przybyłej z Holandii. Miało to miejsce w dniu 10 lutego, czyli 63 lata temu. Dla młodego pokolenia przypominam, że była to ta sama łódź podwodna, która w pierwszych dniach września w dramatycznych okolicznościach uciekła z internowania z Estonii

pobytu, planując umieszczenie zdjęć w kronice. „Tu byliśmy” - oto hasło, które zdaje się przyświecać wielu uczniom. Moja grupa staje się powoli prawdziwą rodziną, która obrasta w tradycję, ma wspólne wspomnienia i ulubione zakątki.

(Tallinn) i przedostała się do Anglii, aby po kilku miesiącach walki na morzu z hitlerowską Kriegsmarine zaginać w niewyjaśnionych do dzisiaj okolicznościach.

Drugim wydarzeniem już nie tak smutnym jak poprzednie, była moja obecność wraz z ojcem i starszym bratem Zenonem na gdyńskim dworcu wieczorem w lipcu 1939 roku, na powitaniu ówczesnego ulubieńca polskich melomanów „chłopca z Sosnowca” - Jana Kiepury. Pamiętam jak rozentuzjasmowany tłum gdyńian gorąco domagał się od niego zaśpiewania czegoś na gorąco; wkrótce znalazł się na dachu oczekującej go taksówki, aby stąd zaśpiewać fragment jednego z popularnych szlagierów. Na tym miłym akcencie kończą się niestety wspomnienia mojego przedwojennego, gdyńskiego dzieciństwa, gdyż wkrótce wybuchła wojna, w wyniku której zostałem wraz z mamą i rodzeństwem wysiedlony z Gdyni do Generalnego Gubernatorstwa (Kraków), a ojciec mój Józef, jako gdyński patriota i działacz Polonii Gdańskiej znalazł się, po zakończeniu walk na Kępie Oksywskiej, w grupie zakładników pędzonych pieszo z Gdyni do Gdańska w dniu 14 września, wśród których znalazło się wielu wybitnych obywateli gdyńskich i kapłanów, w tym również obecny jeszcze wśród nas - dzielny harcerz i kapłan ks. Józef Szarkowski, rezydujący obecnie przy kościele NMP w Gdyni. Większość tych zakładników znalazła się wkrótce w obozie koncentracyjnym Stutthof. Ojciec mój, umierając w roku 1964, zobowiązał mnie, abym zawsze pamiętał o wspaniałych przyjaciółch, bohaterskich gdyńskich harcerzach, którzy nie doczekali wolności. Szczególnie bliski był mu harcmistrz Benedykt Porożyński, komendant Morskiego Rejonu Harcerzy w Gdyni w latach 1936-1939. Jako podporucznik uczestniczył on w kampanii wrześniowej, a po kapitulacji uciekł z transportu wojskowego i rozpoczął działalność konspiracyjną. Powołał do walki z wrogiem Szare Szeregi i to na polecenie Kwatery Głównej Szarych Szeregów w Warszawie, których działalność dotarła również do Gdyni. Był wizytatorem Szarych Szeregów na okręg pomorski, lecz już w lipcu 1940 roku wpadło na jego trop gestapo, które go aresztowało

i umieściło w Stutthofie. Podczas „Zimowego marszu śmierci” ewakuowanych więźniów tego obozu, zginął z wycieńczenia w dniu 18 marca 1945 roku w Zamostnem, a miał wówczas zaledwie 36 lat! W maju 1996 roku miałem zaszczyt uczestniczyć w Zamostnem w uroczystym odsłonięciu tablicy ku czci harcistrza Benedykta Porożyńskiego. Otrzymałem wówczas od jego córki, zasłużonej gdynianki Marii Kruszczyńskiej cenną fotografię, przedstawiającą Zarząd Okręgowego Związku Portowców w Gdyni (1937), gdzie w pierwszym rzędzie w środku znajduje się Benedykt Porożyński, a pierwszą postacią z lewej strony jest mój ojciec - por. Józef Ganowiak, pracownik ówczesnej znanej firmy spedycyjnej w porcie gdyńskim Schenker-Hartwig. Zdjęcie to zostało wykonane przez przedstawiciela ówczesnej firmy Foto-Studium Gdynia.

Do mojej wyteśnionej Gdyni powróciłem z wygnania dopiero we wrześniu 1945 roku, rozpoczynając naukę w ówczesnej drugiej klasie Prywatnego Gimnazjum Męskiego OO. Jezuitów w Gdyni z siedzibą w budynku zasłużonego dla Gdyni dr. Teofila Zegarskiego - założyciela i dyrektora pierwszej szkoły średniej w Gdyni. Do Gimnazjum OO. Jezuitów, któremu dużo zawdzięczam, jeśli chodzi o moją edukację, uczęszczałem aż do momentu odebrania jezuitom prawa nauczania (1948). Swoją długą wdzięczności wobec tej zasłużonej dla Gdyni placówki spłaciłem na początku lat czterdziestych, uczestnicząc w Komitecie reaktywowania Liceum Jezuitów, które tak wspaniale rozwija się obecnie na Wzgórzu św. Stanisława Kostki w Gdyni.

Z okresu lat gimnazjalnych (1945-1948) w pamięci mojej pozostaje wspaniała postać budowniczego Gdyni ministra Eugeniusza F. Kwiatkowskiego, którego kilka publicznych wykładów na temat perspektyw rozwoju polskiej gospodarki morskiej, wygłaszanych w ówczesnej Rivierze (dziś Klub Mar. Woj. koło gdyńskiej plaży) miałem szczęście wysłuchać. Ponieważ byłem wówczas gorącym miłośnikiem automobilizmu, zawsze z ogromnym zainteresowaniem przyglądałem się służbowemu samochodowi ministra Kwiatkowskiego utrzymanemu w spadku po jakimś hitlerowskim dygnitarzu, a była to piękna limuzyna koloru zielony-metalic marki Opel-Admiral. Po ukończeniu studiów rozpoczętych w roku 1950 w ówczesnej Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Gdyni z siedzibą w Sopocie (późniejszej Wyższej Szkole Ekonomicznej), rozpoczęła się moja morska kariera, prorokowana mi w 1932 roku przez moich rodziców chrzestnych. Rozpoczęła się ona w roku 1955 w Przedsiębiorstwie Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w Gdyni, w którym przepracowałem 12 lat. Najbardziej pamiętnym wydarzeniem tego okresu był mój udział jako obserwator „Dalmoru” w pierwszej eksperymentalnej wyprawie rybackiej na wody Zachodniej Afryki (Maroko, Mauretania), odbytej na pokładzie trawlera szkolnego „Jan Turlejski” pod dowództwem legendarnego szypra i pierwszego polskiego kapitana żeglugi wielkiej rybołówstwa morskiego Wiktora Go-

rządka, który zaszczylił mnie swoją przyjaźnią do końca swego życia. Pracując w „Dalmorze”, dużą satysfakcję przyniosła mi praca w Biurze Studiów, którego zadaniem było opracowanie założeń i przygotowanie dokumentacji dla pierwszego zbudowanego w Polsce trawlera-przetwórni (1960), który zapoczątkował wspaniałą erę dynamicznego rozwoju gdyńskiego rybołówstwa dalekomorskiego na wszystkich morzach i oceanach świata. Począwszy od 1967 roku swój dalszy morski los związałem, aż do przejścia na emeryturę, z Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni, gdzie kierowałem biblioteką i ośrodkiem informacji naukowej, a także przez wiele lat redagowałem „Biuletyn Morskiego Instytutu Rybackiego”, ukazujący się obecnie już wyłącznie w wersji angielskiej. Podczas moich licznych podróży zagranicznych i wypraw morskich na statkach przemysłowych i badawczych (m.in. na „Profesorze Siedleckim”) miałem okazję „zahaczyć” o 54 kraje świata na wszystkich kontynentach, z wyjątkiem Australii. Podczas tych wojaży starałem się zawsze, jak tylko mogłem, promować moją macierzystą Gdynię, a szczególnie jej dorobek naukowy w dziedzinie badań morskich i rybackich. Do największych osiągnięć zawodowych, które - jak sądzę - przysporzyły również trochę sławy mojemu miastu, jest moja działalność w EURASLIC (Europejskie Stowarzyszenie Bibliotek Morskich), w którym to począwszy już od 1989 roku, mam zaszczyt reprezentować polskie biblioteki morskie, w tym również Bibliotekę Naukową Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. W latach 1992-1996 przez dwie kadencje pełniłem obowiązki wiceprezydenta tej organizacji, a w kwietniu 1994 roku - MIR i Gdynia była gospodarzem dorocznej Konferencji EURASLIC-u. Uroczystego otwarcia tej imprezy w imieniu władz miasta dokonał ówczesny wiceprezydent ś. p. dr Maciej Brzeski, którego pomoc i poparcie przyczyniły się do jej pełnego sukcesu, przynosząc sławę miastu. Przy okazji pragnę tu wspomnieć z dużą satysfakcją, że również z rąk wiceprezydenta Bruskiego otrzymałem w roku 1992 najwyższe moje odznaczenie państwowe - Krzyż Kawalerski Orderu Polonia Restituta, nadany mi przez Prezydenta Trzeciej Rzeczypospolitej.

Pomimo mego formalnego przejścia w roku 1996 na emeryturę, nie przeszedłem jeszcze w tak zwany stan spoczynku, działając na różnych niwach, między innymi w dalszym ciągu uczestnicząc w działalności stowarzyszenia EURASLIC, a na konferencji tej organizacji, odbytej w roku 1998 w Atenach, nadano mi godność jej Honorowego Członka. Ponadto, jestem współredaktorem gdyńskich „Wiadomości Rybackich”, będących organem działającego w Gdyni Stowarzyszenia Rozwoju Rybołówstwa. Jestem także członkiem Zrzeszenia Kaszubsko-Pomorskiego oraz Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, a w wolnych od tych zajęć chwilach - zajmuję się przewodnictwem turystycznym po ziemi pomorskiej w ramach działalności Oddziału Morskiego PTTK w Gdyni.

Misja Szwedzkiego Czerwonego Krzyża w Gdyni po II wojnie światowej

Kiedy we wrześniu 1945 roku powróciłem do Gdyni z 6-letniego wysiedlenia, będąc uczniem ówczesnego Prywatnego Gimnazjum Ojców Jezuitów w Gdyni Orłowie, miałem okazję podczas moich wypraw na gdyńską plażę przyjrzeć się bliżej działającej w Gdyni w latach 1945-1947 misji Szwedzkiego Czerwonego Krzyża przybyłej do Polski w celu udzielania szeroko zakrojonej pomocy ludności polskiej, wyniszczonej przebytą nawałnicą wojenną, a przede wszystkim ludziom chorym, sierotom, więźniom obozów koncentracyjnych i ofiarom niewolniczej pracy. Misja ta udzielała również pomocy lekarskiej dość licznej jeszcze w tym czasie ludności niemieckiej, zamieszkałej na terenie byłego Wolnego Miasta Gdańska (Sopot, Gdańsk). Z pomocy tej korzystały w dużej mierze zgwałcone dziewczęta i kobiety, chcąc pozbyć się niechcianej ciąży, spowodowanej przez żołnierzy zwycięskiej Armii Czerwonej. Ta część działalności Misji miała charakter poufny, gdyż nie była ona akceptowana przez oficjalne władze polskie. Główną siedzibą Misji była gdyńska „Riviera” i sąsiadujące z nią tereny. Misję wspomagała jednostka wojskowa, dysponująca dość znaczną liczbą samochodów. Żołnierze tych jednostek nosili na głowach furazerki, a na lewym rękawie opaski Szwedzkiego Czerwonego Krzyża. Część ludności polskiej i żydowskiej, która korzystała z pomocy Misji była przewieziona na okres rekonwalescencji do Szwecji, z której wielu już nigdy do Polski nie wróciło.

Tylko starzy gdynianie pamiętają jeszcze, że Bulwar Nadmorski, noszący obecnie imię Feliksa Nowowiejskiego, przez wiele lat po wojnie, chyba aż do końca lat sześćdziesiątych, nosił nazwę Bulwaru Szwedzkiego, jako wyraz pamięci i uznania dla wspaniałej

działalności charytatywnej szwedzkiej Misji. Jako wygłodzony w wyniku wojny uczeń, miałem okazję wielokrotnie w tym czasie skorzystać z akcji żywieniowej w szkole, prowadzonej w ramach działalności tej Misji, a także obdarowany zostałem zimową odzieżą, co miało szczególnie duże znaczenie podczas bardzo srogiej zimy w 1946 roku, kiedy to temperatury dochodziły do minus 30°C, a cała Zatoka Gdańska skuta była lodem. Pamiętam, że na gdyńskiej redzie w lodach stały dwa statki amerykańskie, które przybyły do Polski z darami UNRRA, czyli programu pomocy Narodów Zjednoczonych dla wyniszczonych wojną krajów Europy. Do statków tych po lodzie wędrowali licznie mieszkańcy Gdyni, z których wielu nie wracało z pustymi rękami.

Przy okazji warto wspomnieć o innych przejawach szwedzkiej pomocy dla narodu polskiego w tym czasie, a szczególnie o mało już dziś pamiętanej akcji drukowania w Szwecji, na koszt rządu szwedzkiego, wielu skryptów i podręczników akademickich, głównie z nauk przyrodniczych i ścisłych. Stanowiło to wówczas dużą pomoc dla nauki, w tym trudnym, powojennym okresie, kiedy to większość bibliotek narodowych musiała odtwarzać od zera swoje zbiory.

Na zakończenie tych wspomnień należy również przypomnieć, iż w latach czterdziestych, po zakończeniu działań wojennych, istniało regularne połączenie promowe między Gdynią i Trelleborgiem, obsługiwane przez dwa wahadłowo kursujące promy pasażersko-kolejowe (Ekspres Sztokholm - Warszawa): f/b „Dortning Victoria” i f/b „Konung Gustav”. Miejscem ich cumowania było Nabrzeże Holenderskie, znajdujące się w porcie gdyńskim z prawej strony Dworca Morskiego, gdyż nabrzeże z lewej strony Dworca (Francuskie), zarezerwowane było dla „Batorego” i innych polskich statków pasażerskich.



**SZWAJCAROM UDAŁO SIĘ STWORZYĆ CAŁKIEM
ŁADNY KRAJ WOKÓŁ HOTELI I BANKÓW**

/George Mikes/

Gdyńskie trolejbusy

Gdynia jest jednym z niewielu miast w Polsce, w których trolejbus odgrywa ważną rolę w realizacji zadań przewozowych. Podczas, gdy w ostatnich latach niektóre z miast zlikwidowały ten środek publicznego transportu miejskiego (Słupsk, Warszawa), Gdynia wciąż uruchamia nowe linie, nowe odcinki tras, udoskonala tabor i infrastrukturę techniczną.

Dokładnie, 18 września 1943 roku po raz pierwszy trolejbus pojawił się na gdyńskich ulicach, pokonując odcinek od Zarządu Miejskiego do dworca kolejowego w Chyloni, którą to trasę w ciągu następnych miesięcy przedłużono do Orłowa. Data ta nie jest przypadkowa, bo chociaż pierwsze koncepcje linii trolejbusowych powstały jeszcze przed wojną, to dopiero niemiecki okupant - w związku z narastającymi kłopotami z paliwem płynnym - urzeczywistnił i przyspieszył rozwój komunikacji trolejbusowej.

Na zajezdni i warsztaty trolejbusowe przystosowano tereny i hale po byłych Targach Gdyńskich przy ul. Derdowskiego 1. Początkowo kursowało 10 trolejbusów typu Henschel, które uzupełniono taborem przejętym z krajów okupowanych (głównie były to trolejbusy włoskie i radzieckie). Organizacją przewozów zajmowały się w tym czasie Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia (Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen).

W wyniku działań wojennych przy zdobywaniu Gdyni, w marcu 1945 roku, cała infrastruktura techniczna i tabor komunikacji miejskiej uległy zniszczeniu. Pierwszym zadaniem po wojnie było więc przywrócenie kursowania trolejbusów. Do dawnej zajezdni przy ul. Derdowskiego ściągano wraki pojazdów, które niejednokrotnie służyły jako barykady podczas walk (podobnie jak gdańskie tramwaje). Jednocześnie odbudowywano

sieć trakcyjną i stacje prostownikowe. Efektem tego było otwarcie w marcu 1946 roku linii na odcinku od ul. Derdowskiego (pl. Kaszubski) do Zarządu Miejskiego (pętla na dzisiejszym parkingu przed UM), przedłużając ją do Orłowa jako linię nr 11. Natomiast w październiku tego samego roku uruchomiono linię nr 12 z pl. Kaszubskiego do Chyloni (dworzec PKP) przez ul. Świętojańską i Ślaską. Jesienią 1947 roku zajezdnię i warsztaty trolejbusowe przeniesiono do przedwojennej zajezdni autobusowej przy al. Zwycięstwa (gdzie znajdują się do dziś), a Wydział Trolejbusowy będący częścią Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia dysponował ówczesnie następującymi pojazdami: 14 trolejbusami typu Henschel, 3 trolejbusami typu Fiat-Breda, 3 trolejbusami typu Büssing, 3 trolejbusami typu Alfa-Romeo, 1 trolejbusem typu Mercedes oraz 3 przyczepami.

Również w roku 1947 przedłużono linię orłowską do Sopotu, natomiast dwa lata później uruchomiono linię do Małego Kacka (nr 23) i na Oksywie (nr 24). W roku 1950 po odbudowie wiaduktu przy ul. Podjazd zawieszono sieć od ul. 10 Lutego do ul. Czerwonych Kosynierów

(obecnie ul. Morska) oraz przedłużono sieć z Chyloni do Cisowej (ul. Chyłońska), uruchamiając linię nr 25 (z pl. Kaszubskiego do Cisowej). Jednocześnie kursującą przez ul. Ślaską linię 22 (dawna linia nr 12) skrócono do Grabówka. Ostatnią inwestycją rozbudowującą gdyńską sieć trolejbusową było zbudowanie w 1964 roku odgałęzienia z Obłuża przez ul. Bosmańską do istniejącej pętli przy Dowództwie Marynarki Wojennej na Oksywiu, na którym uruchomiono linię nr 28.

Koniec lat 60. to początek dyskusji nad celowością utrzymywania trolejbusów i zastąpienia ich autobusami. Argumentu przeciwko trolejbusom dostarczały kłopoty taborowe (nieprzedłużenie umów z Czechosłowacją na dostawę nowych trolejbusów marki Škoda), brak dostaw części zamiennych i postępująca dekapitalizacja istniejącego taboru. Nad gdyńskimi trolejbusami zawisło widmo likwidacji, tym bardziej, że na początku lat 70. w związku z modernizacją ul. Marchlewskiego (obecnie Janka Wiśniewskiego) zlikwidowano linie prowadzące na Oksywie (24 i 28) i „przy okazji” linię 23 z Małego Kacka do Stoczni im. Komuny Paryskiej (odbudowana w połowie lat 80.). Sytuację uratował kryzys pali-



Trolejbus radziecki ZIU9B

wowy z roku 1973 oraz import radzieckich trolejbusów ZIU9B w tymże roku i później w latach 1982-1985 oraz podjęcie krajowej produkcji trolejbusów na bazie autobusu Jelcz PR110U.

Lata 80. to ponowny rozkwit komunikacji trolejbusowej w Gdyni. Przedłużono sieć z pl. Kaszubskiego do pl. Konstytucji ulicą Jana z Kolna (z powrotem ul. Wójta Radtkego), a następnie do stoczni, co spowodowało reaktywowanie linii 23. Wprowadzono trolejbusy na ul. Morską aż do Cisowej, tworząc równoległe połączenie do istniejącego przez ul. Chylońską. Na nowej trasie rozpoczęły kursować trolejbusy linii 26 (nowa) i 30 (wydłużona od ul. Działdowskiej). Przejściowo uruchomiono linię 29 na trasie pl. Konstytucji - Orłowo (ul. Dworcową). W kierunku zachodnim przedłużono w drugiej połowie lat 80. sieć wzdłuż ul. Wielkopolskiej, najpierw do pętli przy ul. Lidzkiej, a następnie rozbudowując ją na ul. Chwaszczyńskiej aż do pętli przy ul. Nowowiczlińskiej. Ta ostatnia inwestycja umożliwiła połączenie nowych gdyńskich osiedli Karwiny I, II, i III z centrum Gdyni.

Lata 90. to przekształcenia strukturalne komunikacji miejskiej. W 1992 roku utworzono Zarząd Komunikacji Miejskiej, który zajmuje się organizacją przewozów w Gdyni oraz oddziałuje na właściwą politykę w zakresie komunikacji miejskiej. Na koniec roku 1993 Miejski Zakład



Trolejbus niskopokładowy SOLARIS TROLLINO 12T

Komunikacji, w którego strukturze były trolejbusy, miał następujący tabor: 47 trolejbusów typu Jelcz PR110E i PR 110T z lat 1987-1992, 22 trolejbusy typu ZIU9B z lat 1982-1985, 6 trolejbusów przegubowych typu Ikarus 280T wykonanych w latach 1990-1992 we własnym zakresie przez MZK Gdynia na bazie wyeksploatowanych autobusów przegubowych Ikarus 280 z lat 1981-1982 z wyposażeniem elektrycznym i przeznaczonych do kasacji trolejbusów ZIU9B.

Prowadzona przez Zarząd Komunikacji Miejskiej polityka tworzenia konkurencji na rynku przewoźników spowodowała podział MZK. Z dniem 1 sierpnia 1994 roku powstały: Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej sp. z o.o. w nowo zbudowanej zajezdni przy ul. Platynowej oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji

Miejskiej sp. z o.o. i Przedsiębiorstwo Napraw Taboru Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. Trolejbusy znalazły się w strukturze PKM, a w wyniku dalszych przekształceń od 1 stycznia 1998 roku wydzielono z niego samodzielne przedsiębiorstwo: Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej sp. z o.o., które do dnia dzisiejszego wykonuje zadania przewozowe na zlecenie ZKM. Polityka ZKM powiększania udziału trolejbusów w przewozach pasażerskich zaowocowała budową sieci do dzielnicy Pustki Cisowskie (do pętli przy ul. Chabrowej), położonej w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i uruchomieniem tam linii nr 28, wprowadzeniem trolejbusów przed dworzec PKP Gdynia Główna Osobowa, uruchomieniem nowej pętli na Cisowej, tworzącej punkt przesiadkowy z Szybką

Wykaz gdyńskich linii trolejbusowych

Nr linii	Trasa	Miesięczna liczba wozokilometrów	Częstotliwość w godzinach szczytu
20	pl. Kaszubski - Chylonia - Cisowa SKM	4019	co 15 min.
21	pl. Konstytucji - Orłowo - Sopot	14111	co 30 min.
22	pl. Konstytucji - Chylonia - Cisowa SKM	29614	co 15 min.
23	Stocznia GDYNIA - Karwiny (ul. Nowowiczlińska)	88104	co 7-8 min.
25	pl. Kaszubski - Chylonia - Cisowa SKM	33934	co 15 min.
26	Cisowa (ul. Sibeliusa) - Orłowo (KLIF)	50950	co 15 min.
27	Cisowa SKM - Karwiny (ul. Nowowiczlińska)	52629	co 15 min.
28	pl. Kaszubski - Chylonia - Pustki Cisowskie	39169	co 15 min.
30	pl. Konstytucji - Chylonia - Cisowa (ul. Sibeliusa)	23967	co 15 min.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Koleją Miejską (przystanek Gdynia Cisowa) i uruchomieniem nowej pętli na Węźle Cegielskiej. Pełen wykaz linii trolejbusowych według stanu na koniec kwietnia 2002 roku przedstawiono w tabeli. Przełomowym dokumentem stała się „Strategia odtwarzania taboru” z 1995 roku, zakładająca coroczne zakupy nowych autobusów i trolejbusów.

Jednocześnie rozpoczęto produkcję trolejbusów w PNTKM na bazie nadwozi z Jelczańskich Zakładów Samochodowych o symbolach 120 MT i 121 MT. W roku 2000 spółka TROBUS PNTKM w Gdyni, będąca dzisiaj jedynym producentem trolejbusów w Polsce, nawiązała kooperację z firmą NEOPLAN Polska (obecnie Solaris Polska) mającą na celu produkcję pierwszego w Polsce

trolejbusu niskopodłogowego na bazie autobusu SOLARIS Urbino 12. Współpraca ta zakończyła się sukcesem, którego dzieckiem jest trolejbus SOLARIS TROLLINO 12T. Historycznym wydarzeniem jesienią 2001 roku było rozpoczęcie kursowania pierwszego niskopodłogowego trolejbusu w Polsce.

Na koniec maja 2002 roku Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej dysponowało następującym taborom: Jelcz PR110 - 28 sztuk, Jelcz M120 - 45 sztuk, Jelcz M121 - 1 sztuka, Ikarus 280T - 1 sztuka i Trollino 12T - 4 sztuki (łącznie 79 pojazdów).

Dzisiaj trolejbusy gdyńskie przejeżdżają miesięcznie prawie 340 tys. km, co stanowi około 21% wszystkich wozokilometrów w komunikacji organizowanej przez Zarząd Komu-

nikacji Miejskiej w Gdyni, wykazując dalszą tendencję rozwojową.

Fotografie autora



Wrzesław Mechło (Świnoujście)

Przeprawa między wyspami Wolin i Uznam

Dobrze pamiętam swą pierwszą podróż w 1960 roku Świną. Z pociągu wysiedliśmy w Warszawie i wszyscy ruszyli ku przystani. Parowy prom, bowiem czarny dym unosił się nad mostkiem kapitańskim, wydawał się ogromny, wypełniony au-

tami i furmankami. Miał on białe nadbudówki i bładożółte, niskie burty oraz wielką kotwicę na dziobie. Raptem usłyszałem dźwięk dzwonka, potem, syrenę okrętową i wkrótce prom odbił od nabrzeża. Przeszliśmy, mama, ja i mój brat Sław, do po-

mieszczenia dla pasażerów. Przez bulaj widziałem oddalający się brzeg i mijający nas mały statek.

Niebawem prom dobił do nabrzeża portowego w Świnoujściu. Zachwylił mnie marynarz zręcznie przeplatający cumę mocującą prom do pola na nabrzeżu. Ja i mój brat uprosiliśmy mamę, aby zobaczyć zjeżdżające i wjeżdżające pojazdy samochodowe. Nie mogłem wyjść z podziwu dla manewrujących nimi kierowców. Wówczas nie wiedziałem, że tutejsza przeprawa promowa liczyła już 730 lat.

* * *

Średniowieczny szlak handlowy, który wiódł południowym brzegiem Bałtyku - z Nowogrodu i Gdańska, przez Wolin do Lubeki i Hamburga - wymusił powstanie przeprawy rzecznej dla kupców w okolicach Świno-



Parowy prom „Świnoujście”

Fot. arch. aut. artykułu



Nowoczesny prom „Karsibór-III”

Fot. W. Mechło

ujścia. Początkowo przeprawa między Wolinem i Uznamem odbywała się na wysokości Przytoru i Karsiboru, których nazwy są pochodzenia starosłowiańskiego. Przytór bowiem wywodzi się od miejsca przy torze, czyli trakcie handlowym z wyraźnymi torami, to jest kolejniami pozostawionymi przez koła kupieckich wozów, natomiast Karsibór oznacza karłowaty lub lewy bór, bo takie wrażenie sprawiał on na kupcach spoglądających z Przytoru na rozległe łąki i wody Świny.

To tutaj początkowo rybacy, a później przewoźnicy większymi łodziami transportowali kupców i ich wozy z jednego brzegu na drugi. Jak ważny był ten szlak, świadczy przywilej księcia Barnima III o ustanowieniu komory celnej w Przytorze już w XII wieku. Dokument z 1230 roku wymienia natomiast pierwszego w środkowej Europie zawodowego przewoźnika przez Świnę o imieniu Teodoryk. A skoro tak, to właśnie tutaj zaczął kursować pierwszy prom, czyli rzeczny statek przeznaczony do przewozu między brzegami: ludzi, zwierząt i środków transportu. Był to niejako ruchomy most na szlaku handlowym, zawsze gotowy do pracy, chociaż

funkcjonował w zależności od potrzeb, najczęściej w okresie wzmożonego ruchu od jesieni do wiosny. Przewozy przez szeroką wówczas Świnę przysparzały wiele problemów, gdyż jej zmieniający się często nurt, pełen wirów i prądów, kształtował nowe brzegi i tworzył mielizny, które należało omijać. To spowalniało przeprawę, którą ponadto wstrzymywały sztormowe wiatry lub mgła.

Tutejsza przeprawa stanowiła własność książąt pomorskich, którym przewoźnicy musieli płacić za dzierżawę, a była ona niemała. Zapis z 1530 roku gani przewoźników za chciwość, lenistwo i grubiaństwo, a obsługa promu skarży się zaś na wyniosłość pasażerów, a szczególnie na urzędników książęcych, którzy - bez względu na pogodę - odrywają przewoźników od pilnych zajęć, a *za przeprawę z liczną świtą i bagażami, zamiast pieniędzmi placą łajaniem i szturchańcami.*

Od 1630 roku na Wolinie i Uznamie panowali Szwedzi, którzy wznieśli - blisko morza - solidne szanice, co spowodowało rozwój omawianej przeprawy. Gdy ziemie nad Świną przypadły Prusom Hohenzollernom, poza urzędnikami - pobiera-

jącymi od przewoźników 29 talarów rocznie - nic się nie zmieniło. Jednak ciężka praca na przeprawie, połączona z marnym rolnictwem w najbliższej okolicy, dawała skromne utrzymanie kilkunastu rodzinom żyjącym w wioskach Swine i Ost-Swine, położonych po obu stronach ujścia Świny.

Budowa portu i uzyskanie praw miejskich przez Świnoujście (Swine-münde) w 1766 roku nie zakłóciła tej komunikacji, a nawet zobowiązano miejscowe władze do utrzymywania odpłatnej, regularnej przeprawy promowej z Uznamu na Wolin, do Ost-Swine. Wywodząca się z tej wsi rodzina Jahnków miała dziedziczny przywilej na pobieranie opłat za przewóz na drugi brzeg rzeki. Zapewne przestrzegała ona nowe przepisy dotyczące przepraw rzecznych z 1820 roku.

Ponieważ ta przeprawa dawała znaczne dochody, dlatego w 1845 roku władze pruskie postanowiły ją przejąć. Odkupiły dziedziczną dzierżawę Jahnków, a następnie rozpętały kampanię wytykającą administracji Świnoujścia zawyżanie opłat za przewóz, zaniedbanie bezpieczeństwa i nieregularne kursowanie pro-



Ustawienie samochodów na pokładzie promu

Fot. W. Mechło

mów. To umożliwiło wykup od miasta praw do przeprawy za niską cenę 9 000 pruskich talarów.

W dniu 2 stycznia 1874 roku, na nowo zbudowanej nitce przeprawy, w związku z rozbudową miejscowego portu, w pobliżu kapitanatu, rozpoczął przewozy pierwszy prom s/s „Zeitgeist”, jeszcze parowy. Był to statek z nadbudówką, długości 12,5 m, który mógł zabierać 40 pasażerów i 4 konne wozy. Na jego miejsce w 1906 roku wprowadzono nowy, niemal dwukrotnie większy. Miał on stały rozkład kursowania, ale tylko przy sprzyjającej pogodzie.

Po wykonaniu kanału w krańcowej części wyspy Uznam w 1880 roku, powstała tak zwana wyspa Karsibór, na którą wkrótce uruchomiono przeprawę promem linowym, a później łańcuchowym. Po pierwszej wojnie światowej zmodernizowano przystanie w Świnoujściu i uruchomiono połączenie promami kolejowymi.

W 1929 roku włączono do eksploatacji prom s/s „Ostswine”, zbudowany w stoczni szczecińskiej „Oderwerke”, który miał długość 34 m, dwa silniki o mocy 125 KM i wysoki mostek kapitański. Po 1945 roku służył on pod polską banderą, jako s/s „Wolin” do końca lat 60. ubiegłego wieku, którym przepłynąłem do Świnoujścia, aby zostać prawdziwym wypiszarzem.

Jednocześnie pływały przez Świnę promy pasażerskie „Filutek”, „Fafik”, „Maryna” i „Regina”, zbudowane w latach 1963-1968, które miały dłu-

gość 21,56 m, szerokość 5,82 m i zanurzenie 1,64 m. W 1964 roku doszedł prom czołowy „Wolin II”, w roku następnym „Uznam”, a w 1972 roku pojawił się „Mielin”, kończący serię tych dwusilnikowych motorowców, o długości 42,5 m, szerokości 8,2 m i zanurzeniu 2,1 m, które mogły zabrać do 500 osób, a na pokład główny natomiast od 14 do 15 samochodów. Promy te nie były wystarczające, bowiem oczekiwanie samochodów na przeprawę trwało w sezonie nawet 150 minut. W 1977 roku zbudowano w stoczni szczecińskiej prom czołowy „Karsibór I”, o długości 65 m, szerokości 16,3 m i zanurzeniu 4 m, który ma dwa silniki i cztery śruby napędzająco-sterujące. Na pokład może zabrać około 70 samochodów osobowych i do 300 pasażerów. Był to pierwszy z czterech wielkich promów, przeznaczony do obsługi nowo zbudowanej głównej przeprawy samochodowej w Świnoujściu opodal wyspy Karsibór.

W 1988 roku trzy wysłużone promy czołowe, kursujące w centrum miasta, zostały zastąpione przez „Bieliki”, które zabierają do 36 samochodów osobowych i maksymalnie 696 pasażerów. Cztery takie jednostki, które mają 49,9 m długości, 15,6 m szerokości i zanurzenie 2,25 m, zbudowała stocznia w Szczecinie. Ich napęd stanowią pędniki o ruchomych dyszach strumieniowych, które jednocześnie umożliwiają sterowanie. Na mostku - zamiast tradycyjnego koła sterowego i telegrafu maszynowego - jest mały joystick, natomiast cumowniczy zastąpiła stalowa, mechaniczna łapa, zaczepiająca poler na nabrzeżu.

wego - jest mały joystick, natomiast cumowniczy zastąpiła stalowa, mechaniczna łapa, zaczepiająca poler na nabrzeżu.

Kosztowne w utrzymaniu promy nie są jednak docelowym rozwiązaniem przeprawy przez Świnę, przez którą biegnie jeden z najbardziej ruchliwych bałtyckich szlaków żeglugowych. Już w 1863 roku niejaki Severin, radca budowlany pracujący dla Świnoujścia, przedłożył projekt grobli wiodącej z Wyspy Uznam do Nowego Warpna przez Zalew Szczeciński. Miała po niej przebiegać dwutorowa linia kolejowa i bita droga. Koszt budowy oszacowano na 12 mln ówczesnych marek niemieckich. Rząd pruski uznał jednak koncepcję za zbyt kosztowną i zalecił budowę linii kolejowej ze Szczecina przez Wolin. Projekt Severina spoczął w archiwum. W 1938 roku powstał projekt przeprawy tunelem pod dnem Świny, jednak w 1942 roku został zaniechany. W styczniu 1947 roku prezydent Szczecina inż. Piotr Zaremba wrócił do koncepcji grobli Świnoujście-Nowe Warpno, jednak bez rezultatu. W latach 70. ubiegłego wieku ponowił propozycję, rozbudowaną o funkcje rekreacyjne. W 1975 roku inż. inż. Jan Szydłowski i Alfred Kosiarowski zgłosili projekt *sposobu wysładzania i samorekultywacji estuariów*, z tamą (groblą) o wysokości 3 m i szerokości 14 m, wiodącą przez Zalew Szczeciński, ale ta propozycja również nie została zrealizowana.

Jednocześnie zaczęły pojawiać się koncepcje rozwiązania problemu przeprawy w Świnoujściu za pomocą tunelu pod dnem Świny. Powstało kilka wstępnych projektów. Najbardziej zaawansowany był projekt technologiczny i plastyczny opracowany w 1999 roku z inicjatywy bezkompromisowego prezydenta Świnoujścia Stanisława Możejki. Jednak jego realizację uniemożliwiła niechęć decydentów i brak źródeł finansowania. Tak więc i tym razem prezydenckie „światło w tunelu” okazało się światłem „pociągu pędzącego z przeciwną”, który zmiotł prezydenta z fotela i marzenia mieszkańców o stałej przeprawie przez Świnę.

Okolice Trójmiasta. Mapa topograficzno-turystyczna 1:50 000. Autorzy treści turystycznej: Stanisław Strojny i Katarzyna Jędrka. Wojskowe Zakłady Kartograficzne, Warszawa 2000.

Nareszcie do rąk turysty trafiła mapa, na którą z dawna oczekiwano, gdzie na szczegółowym podkładzie topograficznym w skali 1:50 000 przedstawiona została treść turystyczno-krajoznawcza. Dokładność i nowoczesność odwzorowania kartograficznego zapewnia to, że mapa ta stanowi element satelitarnego systemu określania pozycji obiektów na niej przedstawionych. Warto przypomnieć, że jeszcze nie tak dawno turyści chcący zapoznać się ze szczegółami w terenie ukradkiem kopiowali fragmenty objętych tajemnicą służbową wojskowych map topograficznych. Obecnie Wojskowe Zakłady Kartograficzne udostępniają mapę zawierającą wszystkie szczegóły, o których w przeszłości można było tylko pomarzyć. W tym konkretnym wypadku chodzi o mapę szeroko pojętych okolic Trójmiasta, bo sięgają one na północy aż po Jastrzębią Górę i obejmują całą Mierzeję Helską. Na specjalną uwagę zasługuje umieszczenie na tej mapie nazw i zasięgu mezoregionów fizycznogeograficznych oraz obiektów ochrony przyrody, jak parki krajobrazowe, rezerваты i pomniki przyrody, nie mówiąc już o wielu innych szczegółach dotyczących środowiska przyrodniczego i kulturowego. Szkoda, że nie zaznaczono mniejszych jednostek regionalnych tak ważnych w krajobrazie okolic Trójmiasta, jak kępy wysoczyznowe i oddzielające je pradoliny.

Nawet tylko pobieżne prześledzenie treści mapy pozwoliło zauważyć kilka drobnych, ale istotnych błędów w nazewnictwie geograficznym, bo przełom Wisły przez Mierzeję Wiślaną nazywa się Śmiałą Wisłą, a nie *Wisłą Śmiałą*; Mierzeja Wiśłana ciągnie się od Sopotu, a nie od Wisłoujścia; położony na tejże mierzei akwen nosi nazwę Pusty Staw, a nie *Puste Jezioro*; jedna z zachodnich dzielnic Gdańska nazywa się Jasień, a nie *Jesień*; jedno z jezior znajdujących się w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym to Palsznik, a nie *Palsznik*; natomiast jeden z potoków rozcinających strefę krawędziową Wysoczyzny Gdańskiej to Oliwski Potok, a nie *Potok Oliwski*. Rezerwat przyrody nazywa się „Przylądek Rozewie”, nie zaś *Przylądek Rozewski*. Zastanawia też podwójna nazwa ciek w północnej części mapy *Czarna Woda (Wda)*, bo jest to po prostu Czarna Wda. Ponadto śmiesznie brzmią takie nazwy, jak *Oś. Młodych czy rafineria naftowa*, bo przypomina to lampę naftową. W objaśnieniach poważniejszym błędem jest brak oznaczenia czynnych

i nieczynnych linii kolejowych i niemieckie tłumaczenia niektórych oznaczeń. Wymienię tu tylko kilka przykładów: szlak kajakowy *Padderloute*, plaża *Bachestrund*, droga szybkiego ruchu *Schnellbewegung Weg*, restauracja *Restauration*.

Na odwrocie mapy znajduje się obszerny tekst, który z powodzeniem może zastąpić przewodnik turystyczny. Umieszczenie go jednak na dużym formacie mapie znacznie utrudni korzystanie z niego, zwłaszcza w terenie. W tym wypadku lepszy jest tekst zawarty w przewodniku, w którym zamieszczone są dodatkowo ilustracje. Niemniej obiektywnie stwierdzić trzeba, że jest on starannie opracowany i podzielony na kilka we właściwej kolejności ujęte części zatytułowane: *Charakterystyka ogólna obszaru, Parki i rezerваты, Informator krajoznawczy* obejmujący opis 46 miejscowości, *Trójmiasto - informator krajoznawczy* ukazujący wybrane obiekty tej konurbacji, *Informator turystyczny* uwzględniający szlaki piesze i kajakowe, bazę noclegową i inne informacje użytkowe dotyczące szerszego obszaru objętego mapą oraz *Trójmiasto - informator turystyczny* wskazujący na turys-



tyczne atrakcje w Trójmieście. Szkoda, że tytuły te nie podano też w języku niemieckim i angielskim.

Niestety, w tekście tym autorzy popełnili sporo błędów geograficznych. Nie wchodząc w szczegóły kilka z nich muszę tu wymienić. I tak obszar przedstawiony na

mapie jest podzielony na makroregiony w ujęciu fizycznogeograficznym, a nie *fizjograficznym*; *Szwajcaria Kaszubska* to nie jest *rejon*; Wisła nie wpada do Zatoki Gdańskiej, lecz do niej uchodzi; nie ma *jezior i oczek wodnych*, bo te oczka to też jeziora, tyle że małe. Co to znaczy *martwa dolina* i dlaczego tylko między Gdynią a Chylonią, a potem *martwa pradolina*. Jezioro Żarnowieckie nie jest *rynnowe* i nie znajduje się *wśród wzgórz morenowych*. Stwierdzenie, że rezerwat „Kępa Redłowska” *objmuje zbocza i wierzchowiny klifu porośniętego lasem mieszanym* jest błędne, bo ten klif jest czynny i co za tym idzie las na nim nie może rosnąć. Rezerwat „Ptasi Raj” znajduje się u ujścia Śmiałej Wisły, a nie *Wisły Śmiałej*. Wąwóz Chłapowski jest rzeczywiście bardzo piękny, ale nazwanie go *ślennym* to lekka przesada, natomiast określenie jego długości *od drogi do Jastrzębiej Góry aż do morza* jest mylne, bo jego początek znajduje się znacznie dalej na wysoczyźnie Kępy Swarzewskiej. Jest on aktualnie rezerwatem przyrody o nazwie „Rudnik”. Na klifie chłapowskim natomiast występują osady trzeciorzędowe z okresu zwanego miocenem, ale nie jest to *profil mioceni*. W ich skład wchodzi wkładki węgla brunatnego, ich miąższość nie sięga jednak *powyżej 1 metra*. Jest to przesada, podobnie jak to, że *Liś Jar miał kiedyś około 10 km długości*. Miasto Reda leży w Pradolinie Kaszubskiej i nie tyle *wśród lasów*, co w sąsiedztwie lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, i nie u *podnóża* wysoczyzny, ale u podnóża zbocza tejże pradoliny. Rumia ma podobne położenie, a więc nie może być *otoczona od południa wzgórzami morenowymi*. To jest nonsens. Zbocza i krawędź pradoliny rozcina tu rozległa dolina Zagórskiej Strugi, a nie *Zgórskiej Strugi*, w niej zaś - jak twierdzi autorzy - *wśród jarów i rozpadlisk, porośniętych lasem olchowo-bukowym płynie rwący potok*. Zwłaszcza te *rozpadliska* w osadach polodowcowych chciałbym chętnie zobaczyć. W haśle Sobieszewo autorzy napisali, że *Wincenty Pol przebywał tu w 1840 r.*, a on natomiast był w pobliskich Górkach w roku 1842 i to co napisał o przerwaniu się wód Wisły przez wał mierzejowy, pochodziło z ust rybaka, który mu o wydarzeniu tym opowiedział. Wejherowo nie jest *położone w pradolinie Redy*, ale w Pradolinie Łeby-Redy (co widać zresztą na omawianej mapie), a *lasy należące do Puszczy Darżlubskiej nie rozciągają się wokół tego miasta*, lecz na północ od niego. W Żukowie natomiast, do przepływającej przez miasto Raduni, uchodzi lewoboczny jej dopływ Supina, a nie *Ślupianka* (na mapie jest *Ślupina*).

Wśród wybranych obiektów Trójmiasta, wymienionych w *Informatorze krajoznaw-*

czym, ze zdumieniem stwierdziłem brak kościoła Piotra i Pawła na Starym Przedmieściu w Gdańsku oraz to, że Pomnik Obrońców Wybrzeża na Westerplatte nazwano tu *Pomnikiem Bohaterów Westerplatte*. I jeszcze dwie błędne informacje: turystyczny szlak pieszy (żółty) nie nazywa się już - chwalić Boga - *Wzgórzami Trójmiasta*, lecz po prostu „Trójmiejski”, Martwa Wisła zaś nie została, jak to chirurgicznie określono *odcięta od macierzystej rzeki w 1895 roku*, bo nastąpiło to etapami w 1840 i 1895 roku.

W konkluzji należy krótko stwierdzić, że recenzowana mapa jest bardzo dobra i bardzo dobry jest tekst zamieszczony na jej rewersie, a zauważone błędy trzeba po prostu poprawić i drobne braki uzupełnić. Osobiście już to zrobiłem na własnym egzemplarzu.

Jerzy Szukalski (Gdańsk)

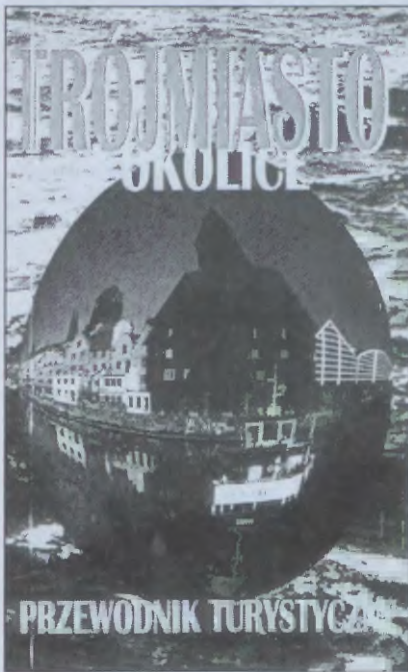
Jerzy Drzemczewski: Trójmiasto i okolice. Przewodnik turystyczny. Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, Gdynia, brak roku wydania, ss. 176.

Ten nie najnowszy już, ale znajdujący się jeszcze w sprzedaży przewodnik turystyczny po Trójmieście i jego szeroko postrzeganym okolicach, należy, ze względu na walory estetyczne i techniczne, a także redakcyjne, zaliczyć do najlepszych tego rodzaju wydawnictw. Jego autor przyjął w tekście interesujący styl oprowadzania po Trójmieście i objazdu po okolicy, wzdłuż 10 tras turystycznych wiodących z Gdyni lub Gdańska do Helu, Żarnowca, Wejherowa, Kościerzyny, Wdzydz, Żukowa, Kartuz, Malborka, Elbląga, Fromborka, Łeby, Tczewa, Gniewa i Krynicy Morskiej. Jak łatwo się zorientować po długości owych tras, mieszczących się w granicach od 116 do 194 km, zostały one przeznaczone dla turystów poruszających się samochodem lub co najmniej rowerem, bo dla innych to chyba tylko przy ich podziale na etapy. Tekst odnoszący się do Trójmiasta zaopatrzony jest w dodatkowe wstawki zawierające ciekawostki o ważnych wydarzeniach, charakterystycznych dla każdego z tych trzech miast. Jeśli dodać do tego liczne ilustracje ukazujące dawny i obecny wizerunek prezentowanych miast i ich okolic, plany śródmieścia Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz bardzo dobry papier, na którym je zamieszczono, to można by mówić jedynie o walorach owego przewodnika, nawet jeżeli w tekście znajduje się trochę wiadomości już zdezaktualizowanych.

Tak jednak nie jest. Treść przewodnika zawiera bowiem liczne błędy, na które trzeba zwrócić uwagę turysty kupującego tę publikację. Co prawda powszechnie wiadomo, że napisanie tego rodzaju wydaw-

nictwa, obfitującego w liczne wiadomości z różnych dziedzin wiedzy, nie jest łatwe i dlatego trudno się ustrzec przed różnego rodzaju niedociągnięciami. Ale taki jest wybór autora i co za tym idzie odpowiedzialność za treść publikacji. Odpowiedzialność taką ponosi też wydawca.

Zapoznając się z treścią recenzowanego przewodnika nie mogłem rzecz oczywista oceniać wszystkiego co ona zawiera, choćby tylko ze względu na wspomnianą wyżej różnorodność tematyczną. Skupiłem się więc głównie na tym, na czym się trochę znam - na wiadomościach z zakresu geografii i te pragnę tu krytycznie ocenić.



A oto większe błędy z tej dziedziny wiedzy. Trójmiasto nie leży między brzegiem Zatoki Gdańskiej, a zalesionymi wzgórzami morenowymi, bo te wzgórza, to krawędź wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego zwanej tu lokalnie Wysoczyzną Gdańską. Nie każdy teren położony wyżej w stosunku do miejsca, z którego go oglądamy jest wzgórzem, a zwłaszcza morenowym. Tak więc również zdanie o *malowniczych dolinach wtopionych w zalesione, morenowe wzgórza*, w tym Olińskiego Potoku, jest nonsensem. Potok ten, nawiasem mówiąc, nie jest *parokilometrowy*, bo jego długość wynosi prawie 10 km. Niewątpliwie zalesiona strefa krawędziowa Wysoczyzny Gdańskiej, rozcięta licznymi dolinami, jest pod względem krajobrazowym piękna i między innymi dlatego objęta ochroną (Trójmiejski Park Krajobrazowy), ale nawet w Sopocie nie reprezentuje ona *piękno zalesionych wzgórz*, gdzie w *malowniczej kotlinie* znajduje się Opera Leśna. Tu są doliny erozyjne, a nie *kotliny*. Biegące tędy szlaki spacerowe nie wiodą przeto *krawędzią wzgórz morenowych*, lecz *krawędzią wysoczyzny*. To prawda, że klif redłowski jest *największą atrakcją i przy-*

rodniczą osobliwością Orłowa, ale po co pisać o nim tak skomplikowanie i nieprawdziwie, iż jest to *wysoko wypiętrzona skarpa cypla redłowskiego*, oraz że rezerwat przyrody „Kępa Redłowska” jest *jedynym rezerwatem umożliwiającym obserwację naturalnych procesów geofizycznych zachodzących na styku lądu i morza*. Dodajmy, że chodzi tu o proces geologiczny (abrazja) i efekty geomorfologiczne. Prawdą jest również stwierdzenie, że z *cmentarza na Oksywiu rozciąga się wspaniały widok na wody Zatoki Gdańskiej*, ale nie na *leżące w kotlinie między kępami Oksywką i Redłowską miasto*. Toć to przecież szerokie dno Pradoliny Kaszubskiej.

Opis bliższych i dalszych okolic Trójmiasta też nie jest bez błędów geograficznych. No, bo w Mechowie nie ma grot, które tworzą *cały system komór i podziemnych korytarzy*. Jest tylko jedna jaskinia i cztery do niej wejścia. Klimat w Helu, to nie *unikatowy, zdrowy mikroklimat*, lecz klimat lokalny. Można tu mówić o mikroklimacie helskiej plaży. To, że poziom wody w Jeziorze Żarnowieckim jest o 1 metr wyższy od poziomu morza, to nie jest żadna *swego rodzaju ciekawostka*. Przecież wypływa z niego Piaśnica uchodząca do morza.

Najgorzej jest w tekście ze *Szwajcarią Kaszubską*. Poświęcono jej aż dwa podrozdziały. W pierwszym stwierdza się, że należy do niej *środkowa część Pojezierza Kaszubskiego*, ale opisuje się Kościerzynę nazywając ją stolicą tejże *Szwajcarii* i Wdzydze, gdzie położone jezioro o tej samej nazwie (a nie *Jezioro Wdzydzkie*, s. 124) jest rzekomo *najpiękniejsze na Pojezierzu Kaszubskim*, a tymczasem znajduje się ono na Równinie Charzykowskiej. Na stronie 125 podana została szokująca wiadomość, że *Wieżyca jest najwyższym wzniesieniem na Niżu Środkowoeuropejskim (od Atlantyku po Ural)*, natomiast na stronie 129 stwierdza się, że *Przywidz, to licząca ok. 2000 mieszkańców położona pośród sześciu jezior rynnowych wieś*, a tam jest tylko jedno rynnowe Jezioro Przywidzkie. W drugim podrozdziale napisano, w odróżnieniu od „stolecznej” Kościerzyny, że Kartuzy to *17-tysięczne miasteczko, uważane za stolicę Kaszub*. To jak to jest z tymi stolicami: Kościerzyna jest stolicą Szwajcarii Kaszubskiej, a Kartuzy są stolicą Kaszub? Jadąc z Łapalic do Chmielna nie *objeżdża się piękne Jezioro Białe*, lecz Jezioro Łapalińskie, bo Białe jest w Chmielnie. Razi też określenie *wspaniały widok na szczyt Wieżycy* (s. 133), bo jakiż to znowu szczyt, po prostu wzgórze i to w stosunku do sąsiedniej wysoczyzny w okolicy Egierowa, o wysokości niewiele ponad 70 m. Wielokrotnie już o tym pisałem, że kanał łączący Elbląg z Ostródą nazywa się Elbląski, podobnie jak Bydgoski czy Augustowski, a nie *Elbląsko-Ostródzki*, ani też *Ostródzko-Elbląski*, natomiast jezioro przez które ta droga wodna prowadzi zwie się Drużno,

a nie *Drużno*, ale autorzy przewodników i nie tylko, nie zwracają uwagi na poprawność nazw geograficznych wprowadzając często własne neologizmy, niezgodne z dawno już przyjętymi i uświęconymi tradycją. Wielka szkoda. To samo dotyczy nazw regionalnych, bo jakżeż można pisać, że Pelplin i Gniew to *perły Dolnego Powiśla* (s. 152). Może to i perły, ale Kociewia! Nieprawdą jest też stwierdzenie (s. 156), że Mierzeja Wiślana w całości stanowi park krajobrazowy, i że zdjęcie na stronie 153 przedstawia *klasztor z fragmentami murów z XIII wieku*. Obecnie *Seminarium Duchowne*, bo jest to gotycki kościół farny Bożego Ciała z XIV wieku w Pelplinie.

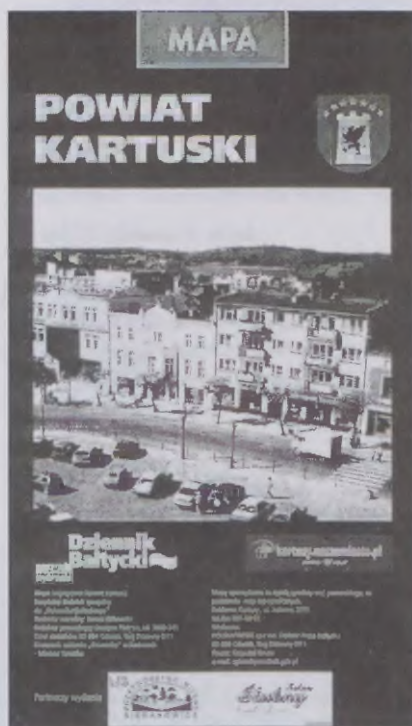
I tak wymienione i nie wymienione tu błędy, tylko z jednej dziedziny wiedzy, ze psuły ten interesujący, jeden z najlepszych przewodników turystycznych po Trójmieście i jego okolicach, celowo uzupełniony informacjami użytkowymi.

Jerzy Szukalski (Gdańsk)

Powiat kartuski. Mapa w skali 1:100 000. Wydawnictwo Region - mapy i przewodniki turystyczne, brak miejsca i roku wydania.

Redakcja „Dziennika Bałtyckiego” i „Wieczoru Wybrzeża” podjęła ciekawą inicjatywę wydawania i bezpłatnego rozprowadzania, jako dodatek specjalny do gazety, map turystycznych powiatów województwa pomorskiego. Jedną z nich jest mapa powiatu kartuskiego sporządzona, jak zapewnia wydawca, na podstawie mapy topograficznej i za zgodą wojewódzkiego geodety. Jest to wydanie popularne, o uproszczonym obrazie kartograficznym, bez podkładu poziomocowego i punktów wysokościowych, ale bogate w treść turystyczną i podstawowe informacje użytkowe. Na rewersie mapy umieszczono plany Kartuz i Żukowa oraz krótkie informacje o gminach i tegorocznych imprezach na ich obszarze organizowanych.

Zarówno na mapie, jak i na planach miast, jest niestety kilka błędów, które w następnych wydaniach należałoby usunąć. I tak lewoboczny dopływ Raduni uchodzący do niej w Żukowie nazywa się Supina, nie zaś *Ślipina*, a tym bardziej nie *Ślipinia*. Jedno z jezior wchodzących w skład zwanego przez turystów „Kółka Raduńskiego” nosi nazwę Patulskie, a nie *Potulskie*, natomiast najmniejsze z kartuskich jezior nazywa się Mielenko, a nie *Mielonko*. Nie ma na mapie nazw takich znanych w powiecie kartuskim jezior, jak między innymi Trzebno, Rąty, Duże i Małe Bukrzyno oraz Miłoszewskie, natomiast Jezioro Reskowskie nazwano błędnie *Reskowo*. Brak też znaku grodziska w Chmielnicy, a najwyższe wzniesienie w czołowomorenowych Wzgórzach Szybarskich opatrzone niepoważnie na-



pisem *Szczyt Wieżycy*, w dodatku bez podania jego wysokości. Jest na Pojezierzu Kaszubskim kilka wyróżniających się wzniesień, które są popularnie nazywane górami, na przykład Sroczę Góry, Złota Góra, Zamkowa Góra, Góra Tamowa i inne, ale w stosunku do żadnej z nich, na szczęście, nie zastosowano nazwy szczyt. To, że wśród nich Wieżycy jest najwyższa, wcale nie upoważnia do określania jej szczytem, nawet choćby dlatego, że jej wierzchołek jest bardzo łagodny. Dodać trzeba, że marginesy mapy i jej rewers uzupełniają liczne reklamy firm znajdujących się w powiecie kartuskim.

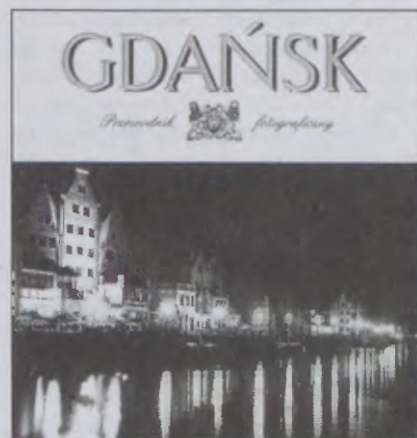
Jerzy Szukalski (Gdańsk)

Gdańsk. Album-przewodnik. Zdjęcia i opracowanie graficzne: Maciej Szemelowski, tekst: Ewa Mrozińska i Anna Szemelowska. Wydawnictwo Kallisto, Gdańsk, brak roku wydania.

Estetycznie wydana publikacja turystyczno-krajoznawcza o dwóch tytułach: *Gdańsk. Przewodnik fotograficzny* - na okładce i *Gdańsk. Album-przewodnik* - na stronie tytułowej. Pierwszy jest oczywiście gorszy, bo sugeruje, iż jest ona przeznaczona raczej dla fotografów aniżeli dla turystów. Przewodnik ów przedstawia bogato ilustrowany wizerunek Gdańska w postaci krótko zarysowanej historii miasta, jego architektury, sztuki oraz życia kulturalnego w przeszłości i w nawiązaniu do teraźniejszości. Wszystko to zawarte jest w czterech rozdziałach: *Stare Miasto, Główne Miasto, Oliwa i Sopot*, przy czym w tekście dotyczącym Głównego Miasta znalazło się też Stare

Przedmieście, Wisłoujście, Westerplatte i Nowy Port, opis Oliwy ograniczono do katedry i parku, natomiast w ostatnim rozdziale zaprezentowano dawny i współczesny Sopot oraz gdyńskie Orłowo, Kolibki, a na zdjęciu nawet port jachtowy w Gdyni. To chyba jakieś nieporozumienie, bo Sopot to przecież nie Gdańsk! Chyba, że autorki chciały nawiązać do czasów Wolnego Miasta Gdańska, do którego Sopot niewątpliwie należał. Tylko po co? Poza tym tekst jest ładnie napisany, ale brak mi w nim choćby kilku zdań na temat położenia miasta i wynikającej z niego specyfiki warunków geograficznych i przyrodniczych.

Największą wartością recenzowanego albumu-przewodnika są zdjęcia i opracowanie graficzne całej publikacji. Na wysokiej jakości papierze zamieszczone kopie starych rycin oraz barwne fotografie współczesnego Gdańska i jego zabytków prezentują się wspaniale. Szczególnie malownicze są ujęcia z lotu ptaka fragmentów Głównego (Prawego) Miasta i Twierdzy Wisłoujście. Większość zdjęć jest jednak nie podpisanych, ale są one tak wkomponowane w tekst, że podpisów mieć nie muszą.



Wracam jednak do tekstu, aby z konieczności trochę pogrymasić. Najpierw muszę stwierdzić, że zbyt ogólnie przedstawione zostały przyczyny zniszczenia Gdańska dokonane pod koniec ostatniej wojny, bo co to znaczy: kościół św. Katarzyny *został spalony w wyniku działań wojennych*, kościół św. Brygidy *w czasie ostatniej wojny został zniszczony*, kościół św. Jana *w marcu 1945 roku spłonął*, albo *w wyniku działań wojennych niemal wszystkie stojące przy Drodze Królewskiej kamienice legły w gruzach* itp. Spójrzmy prawdzie w oczy. Teraz już wolno.

Jeżeli w opisie oddziela się Stare Miasto od Głównego (Prawego) Miasta, to dlaczego to ostatnie nazwano *Starówką*? To przecież nonsens, a poza tym złe naśladownictwo warszawskiej Starówki. Gdańskie ratusze prawidłowo nazywają się: *Staro-miejski i Główny Miasta*, a więc ten ostatni nie *Główny* ani też *Głównomiejski*, jak w kilku miejscach napisano. Dodać

warto, że od niedawna Gdańsk ma trzeci ratusz - Nowy Ratusz, tak nazwano bowiem budynek dawnej siedziby Komisarza Ligi Narodów w Wolnym Mieście Gdańsku, który przejęty został przez Radę Miasta, a nie *Sejmik Pomorski*. Tak zwana Biała Sala w Ratuszu Głównego Miasta poprawnie nazywa się Wielką Salą Wety, a nie *Wielką Salą Ławy*. Jeśli dobrze pamiętam, to nie tylko płyty przedprożowe gotyckiej kamieniczki przy ul. Mariackiej zostały zrekonstruowane, ale ona sama również. Ponadto we fragmencie tekstu dotyczącego obrony Westerplatte w 1939 roku, napisano, iż pancernik „Schleswig Holstein” podpłynął z *przyjacielską wizytą* bez cudzysłowu i że na pomniku na Westerplatte znajdują się napisy: *Westerplatte, Oksywie, Hel i Poczta Polska w Gdańsku*, a jest tam przecież jeszcze wiele innych napisów między innymi Dunkierka i Narwik, upamiętniających miejsca, gdzie walczyli Polacy podczas drugiej wojny światowej.

Muszę jeszcze zwrócić uwagę osobom korzystającym z recenzowanego albumu-przewodnika na potknięcia natury geograficznej. I tak w sposób zbyt uproszczony i trudny do zrozumienia napisano, iż *Twierdza Wisłoujście została odepchnięta od morza o pół kilometra na skutek osadzania się piasku*. Albo, że *w XVI wieku Wisła wpadała do morza pod Gdańskiem*. Jednak w następnym stuleciu u ujścia Martwej Wisły do Zatoki Gdańskiej powstała - na skutek nagromadzenia przez prąd rzeki ogromnej ilości piasku - wyspa. Jak mógł w Martwej Wiśle istnieć prąd rzeki? A poza tym Martwa Wisła na tym odcinku rzeki istnieje dopiero od 1840 roku. Dziwne jest również kolejne stwierdzenie, iż w *połowie XIX wieku prądy morskie naniósł takie ilości piasku, że - wyspa Westerplatte połączyła się z lądem*. Z tymi prądami morskimi to wielka przesada, bo sprawcą nagromadzenia piasku i utworzenia żeń stożka ujściowego były wody Wisły w czasie, kiedy tu jeszcze uchodziła, a nie prądy morskie. Jak może Kanał Raduni wpadać do Motławy? Wyspa Ostrów/Holm nie leży na Martwej Wiśle, bo powstała ona dopiero z chwilą zbudowania kanału zwanego obecnie Kaszubskim, który odciął zalek rzeki skracając drogę wodną ku Zatoce Gdańskiej.

I jeszcze kilka zauważonych błędów. Odcinek ulicy prowadzący od Nowej Motławy do Bramy Żuławskiej nazywa się Długie Ogrody a nie *Elbląska*, jednym z twórców płaskorzeźb na Pomniku Stoczniovców jest Robert Pepliński a nie *R. Pelpliński*, Dwór Miejski znajduje się na Głównym Mieście, a nie na Starym Przedmieściu - jak uwidoczniło na załączonej mapie zabytków. Natomiast Łazienki Południowe w Sopocie swoją architekturą nawiązują obecnie do wzorów chińskich, a nie *skandynawskich*. Klif Kępy Redłowskiej prawidłowo nazywa się Redłowski, a nie *Orłowski*, natomiast co

rozumieją autorki pod pojęciem *skarpy orłowskiej*, u której *podnóża powstało Orłowo* sam chciałbym wiedzieć. Szkoda wreszcie, że strony tego ładnego albumu-przewodnika nie są ponumerowane. To raczej rzadko spotykany przypadek.

Jerzy Szukalski (Gdańsk)

Włodzimierz Bykowski, Robert Gonja, Jadwiga Alaba-Wesołowska: Dolina Dolnej Wisły. Przewodnik rowerowy. Towarzystwo Przyjaciół Dolnej Wisły, Świecie 2001, ss. 96.

W lipcu 2001 roku na obszarze województwa pomorskiego i kujawsko-pomorskiego udostępniony został nowy, rowerowy szlak turystyczny (czarny rower na białym tle), oznakowany kolorem czarnym, zgodnie z nowymi zasadami znakowania szlaków (wydanie PTTK, 1998 r.). Jego długość wynosi 480 km i ma za zadanie pokazać i udostępnić turystycznie Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Wisły. Przebieg szlaku jest następujący: Cierpice - Bydgoszcz - Chrystkowo - Świecie - Sartowice - Górna Grupa - Dragacz - Wielki Komórk - Nowe - Opalenie - Gniew - Walichnowy - Gorzędziej - most na Wiśle w Knybawie - Mątowy - Piekło - Biała Góra - Janowo - Biały Dwór - Tychnowy - Kwidzyn - Sadlinki - Góry Łosiowe - Grudziądz - Jezioro Rudnickie - Chełmno - Unisław - Ostromecko - Zamek Bierzgłowski. Jak widać, ów szlak rozpoczyna się i kończy dość nietypowo, bo ani Bydgoszcz, ani Toruń nie stanowią jego punktów końcowych czy początkowych, ale mało znane Cierpice, położone na linii kolejowej Toruń - Solec Kujawski i Zamek Bierzgłowski, do którego nawet trudno dojechać. Ale cóż to znaczy dla kolarza! Cała trasa jest bogata w walory przyrodnicze, krajobrazowe, historyczne, architektoniczne, a także w interesujące obiekty przemysłowe, tylko trzeba je poszukać, bo przewodnik nie może ich wszystkich wymienić i opisywać, ponieważ powstałoby wówczas opasłe tomisko.

Szlak został wyznaczony staraniem Towarzystwa Przyjaciół Dolnej Wisły, dzięki dotacji z funduszu PHARE, przy udziale dyrekcji Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Wisły, której siedziba mieści się we wspomnianym Chrystkowie, w odległości około 30 km od Bydgoszczy. Wkracza on na obszar województwa pomorskiego w okolicy Pieniążkowa, w powiecie tczewskim i opuszcza go między Okrągłą Łąką w powiecie kwidzyńskim, a Wielkim Welczem w powiecie grudziądzkim. Jak z powyższego wynika, z liczącego 480 km szlaku, przez województwo pomorskie przebiega około 142 km.

Wytyczenie szlaku jest zawsze sprawą autorską, bo każdy doświadczony krajo-

znawca zaprojektowałby go zapewne inaczej, po swojemu, i miałby ku temu ważne argumenty. Myślę jednak, że dominantą tak pomyślanej trasy, jak ta, powinny być trzy tematy: krajobraz doliny dolnej Wisły, mennonici (kultura mennonicka) i budowle hydrotechniczne związane z gospodarką wodną. Wszystko inne, a więc miasta, zamki, lasy, jeziora itp. znajdziemy w każdym innym miejscu Polski, natomiast tych trzech tematów nie.



W ślad za inicjatywą turystyczną poszła działalność wydawnicza w postaci przewodnika zatytułowanego „Dolina Dolnej Wisły”. Publikacja ta, autorstwa trójki turystów, jest czwartą z kolei pozycją Wydawnictwa APEIRON w Bydgoszczy. Towarzystwo postawiło sobie za cel wytyczenie, oznakowanie i promocję 480-kilometrowego szlaku rowerowego w Parku Krajobrazowym Doliny Dolnej Wisły, a wymienione Wydawnictwo zrealizowało niezbędny przewodnik turystyczny. Warto podkreślić, iż szlak ów kilkakrotnie przecina się, a miejscami biegnie wspólnie z międzynarodowym szlakiem Euro-Route R-1, co zostało uwidocznione w tekście i na mapkach znajdujących się wewnątrz przewodnika. Autorzy omawiają ten temat szczegółowo na stronie 62 i bardzo dobrze, bo dwa szlaki oznakowane podobnie sylwetką roweru mogą wprowadzić zamieszanie.

To niesamowite - piszą autorzy na stronie 30, *jak wiele zabytkowych budowli często kryje się na uboczu, z dala od głównych dróg*. Jakże trafne spostrzeżenie! Nie byłbym jednak sobą, gdybym nie zwrócił uwagi na kilka fragmentów przewodnika, które moim zdaniem zostały niewłaściwie potraktowane. I tak na przykład dziwne „rozwiązanie taktyczne” stosują autorzy w Tczewie, gdzie w przewodniku opisuje się miasto i zabytkowe mosty na Wiśle, ale trasę doprowadzo-

no tylko do mostu drogowego w Knybawie (na drodze krajowej nr 22), którym każe się turyście przejechać na prawy brzeg rzeki. Przy tym nazwy *Knybawa* w ogóle nie wymieniono, a most ten został nazwany *mostem przed Tczewem*. Tymczasem historyczny most drogowy w Tczewie jest, póki co, przejezdny i właśnie tamtędy należało poprowadzić trasę. Knybawa natomiast jest kolonią należącą do Tczewa. Z urządzeń hydrotechnicznych i komunikacyjnych trzeba było szerzej omówić zabytkowe mosty drogowy i kolejowy w Tczewie, a także wspaniałą, unikatową w Polsce, węzeł hydrotechniczny w Białej Górze ze śluzą i wrotami przeciwpowodziowymi znacznie większymi od śluzy Międzyłęskiej w Rybakach (s. 52). W ogóle informacja o Białej Górze (s. 58) jest mylna i daleko niewystarczająca, dlatego nie chcę wdawać się w szczegóły. Szlak dwukrotnie przecina Kanał Palemona (s. 64), o którym nie ma w przewodniku ani słowa, a jest to największy odbiornik wód melioracyjnych na Żuławach Kwidzyńskich, nad którego polską nazwą ciągle głowią się kwidzyńscy krajoznawcy.

Z obiektów kulturowych należało chociażby tylko wymienić domy podcieniowe w Kaniczkach i Olszanicy, cmentarze menonickie w Okrągłej Łące i jedyny usytuowany na koronie wałów wiślanych w Janowie. Miejscowość ta (s. 60) zasługuje na szersze omówienie ze względu na plebiscyt w 1920 roku. Całkowicie pominięto historyczny „Szlak Mikołaja z Ryńska” (Kornatowo - Lipienek - Radzyń Chełmiński), oznakowany kiedyś w całości kolorem czerwonym, a dopiero później w nieprzemyślny sposób pokawalkowany na różne kolory (zob. „Jantarowe Szlaki” nr 4/1966, s. 28). Pominięto również okrężny szlak żółty, znakowany w swoim czasie przez Oddział Grudziądzki PTTK, którego tylko sześciokilometrowy odcinek Gardęja - Jezioro Kuchnia znajduje się w województwie pomorskim, reszta zaś, z zakończeniem w Grudziądzu, w województwie kujawsko-pomorskim.

Jak łatwo zauważyć, większość moich krytycznych uwag odnosi się do drugiej części szlaku, dlatego podsumowując zalecałbym szczegółowe konsultacje krajoznawcze z obszaru Powiśla. Pozytywnie natomiast wyróżnia się nowatorska forma redakcyjna treści przewodnika, po raz pierwszy zastosowana w polskim piśmiennictwie przewodnikowym. Polega ona na tym, że każdy tematycznie różny tekst wydrukowano na innym kolorystycznie tle. Trasa szlaku - na białym, opisy miejscowości - na żółtym, natomiast szlaki boczne i krzyżujące się - na zielonym. Jest to bardzo oryginalny sposób wyróżniania treści. Czy się przyjmie? Zobaczymy.

Janusz Zaremba (Kwidzyn)

Jolanta Nitkowska-Węglarz: Baśnie regionu słupskiego. Ilustr. M. Łaźny-Dekadent. Wydawnictwo LenArt, Słupsk 2002, ss. 112.

Dobrze się stało, że w okresie wzmożonego zainteresowania „małymi ojczyznami” swój zbiór baśni ma region słupski - kraina piękna krajobrazowo, bogata w tradycję i skomplikowaną historię. Autorką zbioru baśni - jest znana i utalentowana dziennikarka słupska Jolanta Nitkowska-Węglarz. Tom baśni jest konsekwencją poszukiwań i tropienia regionalizmów przez autorkę urodzoną w Słupsku.

Słupszczenie od lat „zacztyją się” w jej książkach: „Tajemnicze Pomorze”, „Szukajcie pomorskich skarbów” i „Słupsk - miasto niezwykle”. To dzięki jej pasji dzieci i młodzież szkolna odkrywają nieznane dotąd historie z życia ich miasta i najbliższej okolicy. Swoje opowieści snuje ze swadą wytrawnego gawędziarza, przystępnie dla przeciętnego odbiorcy, zręcznie przeplatając opisy dialogiem.

Z piękna ziemi ojczystej wysnuć można setki baśni, bajek i legend. I autorka to czyni. W jej opowieściach groźnie pobrzmiwa Bałtyk, na Wielkich Bagnach w Torfowym Borze mości sobie jamę ogromny smok, Jezioro Modre w Noc Świętojańską oferuje niewyobrażalne bogactwa, a piękne okolice Tuchomia zasiedlają czarnoksiężnicy, którym wiedzie się nadzwyczajnie we wszystkich poczynaniach, budząc w sąsiadach podziw i zazdrość.

To ważne, że baśnie J. Nitkowskiej-Węglarz przynależą do kultury określonego miejsca. Są jakby skrótowymi opowieściami o istocie ludzkiego losu, zapoznają od-

biorców nie tylko z historią i kulturą regionu, ale wprowadzają w świat sztuki, w którym folklor łączy się harmonijnie ze sztuką pisarską na wysokim poziomie.

Konkretyzacja miejsc, topografia terenu rozbudzają emocje i wyobraźnię czytelnika. Czyż nie inaczej spojrzymy teraz na Karczmę pod Kluką, wiedząc, że plac na którym stoi, uznawany był w Słupsku za miejsce szczęśliwe? A może właściciel znalazł skarb Janusowy i teraz kusi gości wspianym jadłem i napitkami?

W misternie oplecionych fantastyką i cudownością wydarzeniach i postaciach tkwi z reguły ziarenko prawdy, pobrzmiwa echo dawnych, rzeczywistych zdarzeń, czasem istniejących już tylko w „wieści gminnej” przekazywanej z pokolenia na pokolenie, a niekiedy wydobytej z różnych, najczęściej niemieckich zapisów.

J. Nitkowska-Węglarz miała potężnych sprzymierzeńców w znających stare źródła niemieckie osobach, między innymi w Isabel Sellheim z Frankfurtu, urodzonym w Słupsku przed wojną Siegfriedzie Willerze z Lubeki oraz prof. Wojciechu Łysiaku z Katedry Etnografii Uniwersytetu Poznańskiego.

Autorka z dwiema zaprzyjaźnionymi tłumaczkami wykonały olbrzymią pracę przekopując się przez kilkadziesiąt opowieści baśniowych z Pomorza Środkowego opublikowanych na przełomie XIX i XX wieku. Dodatkowym utrudnieniem był niemiecki gotyk - przebrnięcie przez średniowieczną niemczyznę było nie lada wyczynem.

Z bogatej skarbnicy pomorskiej J. Nitkowskiej-Węglarz wybrała motywy najbardziej typowe, ogromnie popularne na Pomorzu. Są wśród nich setki oszukanych diabłów, masonów i płonących skarbów. Do końca autorka starała się pozostać wierna idei tekstów źródłowych.

Baśnie, z przepysznymi ilustracjami Mieczysława Łaźnego-Dekadenta, który towarzyszy autorce od jej pierwszej książki, dzięki Wydawnictwu LenArt, wydane są nienagannie.

Ilustrowany tom zawiera 31 baśni nawiązujących do tradycji lokalnej, dzięki którym wyprawa w przeszłość obiecuje emocjonującą, pełną wrażeń lekturę. Czytelnicy, mieszkańcy pięknej ziemi słupskiej, poprzez lepsze poznanie i emocjonalne zbliżenie do tej tradycji, poczuć się jeszcze bardziej związani z tą ziemią ludźmi i bogatą historią. I jeszcze bardziej świadomi swej przynależności do miejsc w których żyją.

Elżbieta Wisławska (Słupsk)



WAŻNA KONFERENCJA

W dniach 8-10 maja bieżącego roku odbyła się pod patronatem honorowym metropolity gdańskiego arcybiskupa ks. Tadeusza Gocłowskiego, wielkiego mistrza krzyżackiego abt. dr. Arnolda Wielanda OT (gość honorowy z Wiednia - Austria), marszałka Sejmiku Województwa Pomorskiego Jana Zarębskiego, prezydenta Miasta Gdańska Pawła Adamowicza, pośła Rzeczypospolitej Polskiej Macieja Płażyńskiego i prowincjała Polskiej Prowincji OO. Dominikanów o. Macieja Zięby, Międzynarodowa Konferencja Naukowa pt. *Gdańskie i europejskie dziedzictwo. Rola Zakonu Dominikanów w dziejach Gdańska*, zorganizowana przez Uniwersytety w Gdańsku i Warszawie oraz Klasztor OO. Dominikanów w Gdańsku.

Pierwszy dzień konferencji rozpoczął, pod kierunkiem biskupa wrocławskiego ks. Bronisława Dembowskiego, uroczystymi nieszporami o św. Jacku z tradycyjną procesją dominikańską, po których odbyła się msza św. koncelebrowana przez arcybiskupa gnieźnieńskiego ks. Henryka Muszyńskiego, w asyście arcybiskupa gdańskiego ks. Tadeusza Gocłowskiego oraz biskupa pelplińskiego ks. Jana Szłagi i biskupa toruńskiego ks. Andrzeja Suskiego, podczas której prowincjał o. M. Zięba odczytał list papieża Jana Pawła II z 29 kwietnia bieżącego roku następującej treści: *Dziękuję bardzo za informację o zbliżających się obchodach 775. rocznicy sprowadzenia do Gdańska Zakonu Kaznodziejskiego. Jednocześnie się duchowo z Waszą wspólnotą zakonną i z Kościołem w Gdańsku, dziękując Bogu za tę wielowiekową obecność i za wszelkie dobro, jakie dzięki niej się zrodziło. Pozdrawiam też uczestników Międzynarodowej Kon-*

ferencji Naukowej na temat „Klasztor św. Mikołaja w Gdańsku - kulturotwórcza rola zakonu dominikanów w tysiącletnich dziejach grodu nad Motławą”. Obecność wspólnoty dominikańskiej, która według tradycji sięga korzeniami postaci i apostołskiego dzieła św. Jacka, z pewnością wywarła niemały wpływ na historię, kulturę, a szczególnie na duchowe oblicze miasta i całego regionu. Wydaje się, że jest to owoc pracy całych pokoleń ojców i braci, duchowych synów św. Dominika, którzy wypełniając zgodnie z jego charyzmatem misję przepowiadania Ewangelii, zawsze usiłowali zrozumieć otaczający ich świat, podejmowali z nim dialog oparty na wartościach, jakie niósł w sobie kultura poszczególnych epok i starali się wnieść w jego rzeczywistość Boży blask prawdy. Za to dzieło razem z Wami dziękuję dziś Bogu. Życzę, aby to dziedzictwo powiększało się w przyszłości i by nadal ubogaciło Kościół w Gdańsku i w całym kraju. Zawieram gdańską Wspólnotę i wszystkich Dominikanów w Polsce opiece Matki Najświętszej i Waszych świętych patronów i z serca błogosławię. Po mszy św. jej uczestnicy udali się procesyjnie przy dominikańskiej muzyce do Dworu Artusa, gdzie podczas bankietu nastąpiło uroczyste rozpoczęcie obchodów 775-lecia przybycia OO. Dominikanów do Gdańska.

Dzień drugi konferencji rozpoczął jutrznią według liturgii dominikańskiej, a następnie w auli Wydziału Filologiczno-Historycznego Uniwersytetu Gdańskiego odbyło się jej otwarcie. Podczas sesji plenarnej, której przewodniczył prof. dr hab. Tomasz Mikocki, zostały przedstawione następujące referaty: prof. dr. Guy Bedouelle'a pt. *Les Dominicains de l'Europe du XIIIe siecle*, prof. dr. hab. Jerzego Kłoczowskiego z Lublina pt. *Czy można traktować Zakon Kaznodziejski jako pierwszy polski uniwersytet?*, prof. dr. hab. Jerzego Wyrozumskiego z Krakowa pt. *Okoliczności sprowadzenia dominikanów do Polski*, mgr. Marcina Szyszki z Gdańska pt. *Omówienie wyników badań archeologicznych pod Halą Targową w Gdańsku*, mgr. Andrzeja Gołembnika z Warszawy pt. *Teren nadania dominikańskiego w przestrzeni powstającego Gdańska - wyniki prac archeologicznych*, prof. dr. hab. Karola Piaseckiego z Warszawy pt. *Cmentarz dominikanów gdańskich - próba uzasadnienia antropologicznego*. Jeszcze przed dyskusją przedstawiono multimedialny wizerunek spalonego i rozebranego w pierwszej połowie XIX wieku klasztoru dominikańskiego w Gdańsku autorstwa mgr. inż. arch. Jacka Gzowskiego, odtworzony na podstawie istniejących planów, przekazów ikonograficznych i opisów. W czasie przerwy nastąpiło otwarcie wystawy dokumentów i innych materiałów ze



Działacze Oddziału Gdańskiego PTTK z wielkim mistrzem krzyżackim abt. dr. Arnoldem Wielandem (w środku) w Dworze Artusa w Gdańsku Fot. L. Szmaglik

zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku i Biblioteki Gdańskiej PAN.

Po przerwie odbyła się sesja tematyczna w trzech grupach: archeologicznej (prowadzący mgr Andrzej Gołębniak), historycznej (prowadzący dr Dariusz A. Dekanski) i historii sztuki (prowadzący dr Jacek Friedrich). W pierwszej grupie przedstawione zostały następujące referaty: prof. dr. hab. Andrzeja Buko z Warszawy pt. *Najstarsze zespoły dominikańskie w przestrzeni miast przedlokacyjnych na ziemiach polskich*, prof. dr. hab. Andrzeja D. Zbierskiego z Gdańska pt. *Gdańsk w okresie przybycia Ojców Dominikanów z Krakowa (1226-1227)*, prof. dr. hab. Leszka Kajzera z Łodzi pt. *Stolica bez romańszczyzny?*, mgr. inż. arch. Jacka Gzowskiego z Gdańska pt. *Analiza możliwych faz rozwojowych Klasztoru OO. Dominikanów na podstawie planów i rycin?*, mgr Grażyny Nawrońskiej z Elbląga pt. *Dominikanie w średniowiecznym Elblągu*, mgr. Mieczysława Haftki z Sopotu i Bernarda Jesionowskiego z Malborka pt. *Architektura klasztoru dominikanów w Tczewie w świetle badań archeologiczno-architektonicznych oraz br.* mgr. Juliusza Galkowskiego OP z Krakowa pt. *Przepisy zakonu Braci Kaznodziejów odnoszące się do budowy kościołów i klasztorów - rys historyczny*. W drugiej grupie zaś: prof. dr. hab. Jarosława Wenty z Torunia pt. *Gdańskie aspekty zaginionej kroniki dominikańskiej*, o. mgr. Jana Spiecha OP z Krakowa pt. *Początki dominikanów w Gdańsku*, dr. Dariusza A. Dekanskiego z Gdańska pt. *Dominikanie gdańscy w XIII i początkach XIV wieku. Z badań prozograficznych medykantów pomorskich w średniowieczu*, dr. Waldemara Rozynkowskiego z Torunia pt. *Święci patronowie kościoła dominikanów w Gdańsku - wokół średniowiecznych wezwań dominikańskich w Polsce*, prof. dr. hab. Andrzeja Radzimińskiego z Torunia pt. *Rola dominikanów w episkopacie państwa krzyżackiego w Prusach*, prof. dr. hab. Gapskiego z Lublina pt. *Przestrzeń dominikańska w Europie środkowowschodniej w czasach nowożytnych*, prof. dr. hab. Anny Pobóg-Lenartowicz z Opola pt. *Geneza klasztoru dominikanów w Opolu*, o. Sławomira Brzozeckiego OP z Lublina pt. *Krótką charakterystyka dominikanów na Litwie*, mgr. Grzegorza Głucha z Lublina pt. *Dominikanie w służbie dworu królewskiego w dobie jagiellońskiej XIV-XVI wieku* i dr. Andrzeja Drzycimskiego pt. *Klasztor OO. Dominikanów w Gdańsku po 1945 roku*. Z kolei w trzeciej grupie: prof. dr. hab. Jerzego Miziołka z Warszawy pt. *Ołtarz Przemienienia Pańskiego w kościele św. Mikołaja w Gdańsku*, prof. dr. hab. Krzysztofa M. Kowalskiego z Gdańska pt. *Gotyckie płyty nagrobne w kościele św. Mikołaja w Gdańsku*, mgr. Marka Stańczyka z Berlina pt. *Malowidło ściennie o tematyce pasyjnej w chórze kościoła św. Mikołaja w Gdańsku*, mgr. Wiktora Łyjaka z War-

szawy pt. *Organy i dokumenty na temat organów kościołów dominikańskich w zbiorach obcych*, dr. Janusza Turpindy pt. *Wizerunek dominikanów w kronice Piotra Dusburga. Obraz rzeczywisty czy oficjalna propaganda polityczna Zakonu Niemieckiego*, dr. Dariusza Kaczora pt. *Orbis Gedanense w kronice dominikanina Martina Grünwenga (XVI w.)*, dr. hab. Edmunda Kizika z Gdańska pt. *Dominikanie gdańscy w XVII-XVIII wieku w świetle recesów ordynków* i dr. Jowity Kęcińskiej ze Słupska pt. *Dominikanie gdańscy w literaturze pięknej*.

Trzeci dzień konferencji rozpoczęto jutrznią w kościele św. Mikołaja, a następnie jej uczestnicy udali się na sesję plenarną, która odbyła się w auli Uniwersytetu Gdańskiego, a przewodniczył jej prof. dr. hab. J. Wyrozumski. Wpierw wysłuchano sprawozdań z odbytej w dniu poprzednim sesji tematycznej, a następnie referaty: ph. d. candidate Teresy Pac z Nowego Jorku (USA) pt. *Dominikanie a proces chrystianizacji społeczeństwa gdańskiego na przełomie XIII i XIV wieku*, city archeologist Mauricego F. Hurleya pt. *Excavations at the Dominicans Priory, St. Mary's of the Isle, Cork*, mgr Urszuli Radis z Lubeki (Niemcy) pt. *Od grodu słowiańskiego do klasztoru dominikanów, od klasztoru do muzeum*, prof. dr. Evguenii Nazarowej z Moskwy (Rosja) pt. *Heinrich Bishop of Oesel and Dominicans Contribution to spreading Christianity along the southern shore of the Gulf of Finland (XIII c.)*, prof. dr. Luciano Bellosi z Sieny pt. *La Madonna Ruceallai di Duccio e il Crocifisso giovanile di Giotto: le due più importanti immagini di culto della chiesa dominicana di Santa Maria Novella a Firenze* i archeologist, reasearch officer, mag. art. Alfa T. Hommedala z Oslo (Norwegia) pt. *The medieval St. Olav Dominican friary in Oslo, Norway. History and architecture*. Następnie odbyła się dyskusja podsumowująca konferencję, a jej obrady zakończyli prof. dr. J. Wyrozumski i delegat generała Zakonu Dominikańskiego o. Allan White OP. Zapowiedziano, że wszystkie referaty zostaną opublikowane w książce, która ukaże się na rynku wydawniczym przypuszczalnie na początku przyszłego roku. Jeszcze w tym samym dniu odbyła się msza św., którą celebrował o. Allan White OP, uroczyste nieszpory i spektakl teatralny pt. „Legends dominikańskie”.

Konferencja ta, zorganizowana z wielkim rozmachem, została przeprowadzona pod względem organizacyjnym po mistrzowsku. Dał się jednak odczuć jej uczestnikom pewien przesyt dotyczący nadmiernej liczby wygłoszonych referatów (37!), a do tego należy jeszcze dodać kilkanaście okolicznościowych przemówień. Dyskusja wykazała, że chociaż wiele już w tym zakresie zrobiono, to stan wiedzy o działalności, zwłaszcza współczesnej, Zakonu Domini-

kańskiego w Polsce jest znikomy i czas najwyższy nadrobić zaległości. Wymaga to jednak konsolidacji specjalistów różnych dziedzin wiedzy i ośrodków uniwersyteckich, także samych OO. Dominikanów. Od siebie dodam, że konferencja - za wyjątkiem czasów wczesno- i późnośredniowiecznych - niewiele wniosła do poszerzenia wiedzy o dominikańskim klasztorze św. Mikołaja w Gdańsku. Ponadto postuluję, aby w krótkim czasie została wydana, bo jest bardzo potrzebna, popularnonaukowa monografia o kościele św. Mikołaja, bowiem nowo wydana książka Andrzeja Gołębniaka, której promocja odbyła się podczas konferencji, nie wyczerpuje tematyki i zawiera błędy merytoryczne. Od dawna oczekiwane jest również opracowanie, które choćby w zarysie przedstawiało dzieje gdańskich dominikanów od 1227 roku po dzień dzisiejszy.

Edward Klamann (Gdańsk)

GDAŃSKA KONFERENCJA NAUKOWA

W dniu 8 czerwca 2002 roku w Dworze Artusa w Gdańsku odbyła się, zorganizowana przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe i Pomorską Izbę Przemysłowo-Handlową, konferencja naukowa pod tytułem „Turystyka jako dochodowa dziedzina gospodarki Pomorza”. Zgromadziła ona wiele osób zainteresowanych rozwojem tej gałęzi gospodarki narodowej. Program imprezy był bogaty, bowiem najpierw - po wystąpieniach wicemarszałka Województwa Pomorskiego Jana Kozłowskiego i wojewody pomorskiego Jana Ryszarda Kuryleczyka - odbyła się sesja plenarna, a następnie sesja tematyczna. Podczas pierwszej sesji zebrani wysłuchali następujących referatów: Władysława W. Gaworeckiego *Turystyka szansą rozwoju regionu*, Barbary Marciszewskiej *Tendencje w turystyce światowej XXI wieku a jej rozwój w regionie*. Piotra Palicha *Turystyka wiejska a rozwój regionalny*, Joanny M. Miotke-Dzięgiel *Rynki turystyki morskiej - funkcjonowanie i główne tendencje rozwojowe*, Aleksandra Janiaka *Aktualne problemy turystyki w Polsce*, Jacka Jettmara *Sieć turystyczna wokół Zatoki Gdańskiej*, Bolesława Kościukiewicza *Turystyka jako czynnik integracji regionu Morza Bałtyckiego*, Adama Koperkiewicza *Rola muzeów w rozwoju turystyki na Pomorzu* i Andrzeja Jaworskiego *Rola samorządu województwa w promocji turystyki*. Podczas drugiej sesji, której głównymi tematami były: *Turystyka morska i nadmorska. Turystyka kulturowa i Turystyka wiejska*, referaty wygłosili: Janusz Boniecki *Turystyka morska i nadmorska - plany miasta Gdańska*, Elżbieta Gerstmann *Przyrodnicze uwarunkowania rozwoju*

turystyki na Mierzei Wiślanej, Joanna Kizielewicz *Wpływ determinant turystyki morskiej i nadmorskiej na formułowanie strategii rozwoju regionalnego*, Joanna Orłowska *Tworzenie lokalnych produktów markowych* (na przykładzie „Krainy w kratę” i „Najstarszych elektrowni wodnych w Parku Krajobrazowym „Dolina Słupi”), Zbigniew Ptak *Koncepcje rozwoju turystyki powiatu nowodworskiego*, Tomasz Studzienicki *Turystyka kulturowa jako element polityki turystycznej regionu*, Wojciech Okroj *Polityka samorządów lokalnych a promocja turystyki w regionie*, Barbara Ditrich *Dziedzictwo kulturowe wsi pomorskiej*, Marzena Wanagos *Rola przewodnictwa turystycznego w promocji województwa pomorskiego*, Henryk Wiedrycki i Bogdan Łapiński *Gdańsk - światowa stolica bursztynu*, Katarzyna Mysiak *Rozwój turystyki wiejskiej w województwie pomorskim*, Danuta Słubik *Agroturystyka na Pomorzu*, Marian Kowalewski *Znaczenie imprez folklorystycznych w rozwoju turystyki w gminie Somonino* i Jerzy Barbarowicz „Święto Ryby” (na przykładzie imprezy słupskiej).

Niestety, na tej ważnej dla naszego regionu konferencji, nie było przedstawiciela Redakcji „Jantarowych Szlaków”, do której nie przysłano zaproszenia, co należy potraktować jako niedopatrzenie ze strony jej organizatorów.

Edward Klamann (Gdańsk)

CMENTARZ NIEISTNIEJĄCYCH CMENTARZY

Wreszcie ziściło się marzenie pewnej grupy entuzjastów z Gdańska, w którym niegdyś było ponad 90, przed drugą wojną światową jeszcze 67, a po niej - z powodu bezzwrotnych decyzji władz administracyjnych minionej epoki - pozostało zaledwie 15 nekropolii, aby w tym mieście powstał cmentarz-pomnik upamiętniający nieistniejące cmentarze. Jego otwarcie nastąpiło bowiem 24 maja 2002 roku podczas I Światowego Zjazdu Gdańszczan. Uroczystość ta, w której udział wzięli przedstawiciele duchowieństwa dziewięciu wyznań, zaproszeni goście i inne osoby, odbyła się na zamkniętym w 1947 roku i zlikwidowanym podczas budowy dworca PKS poewangelickim cmentarzu Bożego Ciała przy ulicy 3 Maja.

Cmentarz Nieistniejących Cmentarzy, usytuowany w naturalnej scenerii starodrzewu, stanowi wydzieloną kwaterę na obszernej placu. Wiedzie do niego brama od strony ulicy, której wrota, wykonane z prętów stalowych, zdobią u góry proste w rysunku gałęzie drzew. We wnętrzu lewego słupa bramnego, betonowego, znajduje się

oszlona tablica, która informuje, że fundatorem tej pseudonekropolii jest Rada Miasta Gdańska i kiedy nastąpiło jej odsłonięcie oraz umieszczony jest wiersz-sentencja o następującej treści:

*Setkom tysięcy, co imion nie mają na grobie,
/ A tylko Bóg jeden wie, jak kto się zowie.
/ Siadłszy na sądzie, trwa z niezłomną mocą,
/ Aby każdego z Księgi Życia skreślić.
/ Panie, niech drzew wołanie do ciebie doleci,
/ Ostatnie światło zapalmy dziś w nocy. Masza Kaleko, Kadiż*

Jest tu jeszcze jeden napis: *Pomnik - Cmentarz Nieistniejących Cmentarzy powstał jako forma holdu i zadośćuczynienia. Symbolizuje wszystkie nieistniejące już miejsca pochówku, zniszczone przez burzliwe dzieje i zawieruchy wojenne. Jest on ponadczasowym znakiem trwania i szacunku dzisiejszego pokolenia dla tych, którzy w przeszłości tworzyli społeczność naszego miasta. Jest znakiem jedności wobec śmierci wszystkich zmarłych, w duchu ekumenizmu - niezależnie od przynależności wyznaniowej, bądź narodowości. Niech stanie się miejscem spotkania współczesnych oraz przyszłych pokoleń mieszkańców Gdańska z przeszłością - fundamentem ich pamięci. Pamięci tych, którzy żyli i unarli w naszym mieście. Na drugim słupie bramnym umieszczona jest również tablica informacyjna, na której powtórzone treści z pierwszej tablicy w językach niemieckim i angielskim.*

Ogólnie mówiąc, nekropolia ta jest dziwnym tworem, bo przeciętnemu turyście będzie trudno zrozumieć, jaka wizja artystyczna przyświecała jej twórcom. Według ich założenia całość stanowi świątynię, której nawę główną i dwie nawy boczne wydzielają stare drzewa i dodatkowo pięć kamiennych kolumn, polerowanych i podłużnie splekanych, w kształcie wysokich i u góry ukośnie obciętych pni. W każdej z naw bocznych jest pięć prostokątnych kwater, obramowanych betonowymi płytami, oddzielonych od nawy głównej trawnikiem, co nie wydaje się słuszne, bo to uniemożliwia obejrzenie rozmieszczonych w nich całych, częściowo popękanych i uszkodzonych płyt nagrobnych, pochodzących ze starych cmentarzy różnych wyznań. Na osi nawy głównej, w jej zachodniej części, znajduje się duży stół ofiarny lub katafalk cmentarny z czarnego marmuru, na którego płycie umieszczono siedem małych reflektorów. Boki tego pomnika zdobi napis wykonany kapitalikami następującej treści: *Tym co imion nie mają na grobie, a tylko Bóg wie, jak kto się zowie (...)*. U jego dołu wmontowano ukośnie fragmenty płyt nagrobnych, mniej lub obficie zdobionych. Po stronie zachodniej można jeszcze odczytać: *Anna Nowak, żyła lat 72, zm. 6. V. 1913 i Günter Buttner*. W pewnej odległości od tego pomnika jest fragment wysokiego muru, który -

jak można sądzić - symbolizuje tak charakterystyczną dla wyznania Mojżeszowego „ścianę płaczu”.

Autorami projektu cmentarza, nadal wzbudzającego wiele kontrowersji wśród gdańszczan, są Hanna Klementowska i Jacek Krenz, z którymi współpracowali: Katarzyna Bogucka-Krenz, Witold Głuchowski, Zygfryd Korpalski, Michał Krenz i Andrzej Wójcicki. Koszty uporządkowania terenu i budowy pomnika pokryło miasto.

Na koniec tej notatki warto zauważyć, że obok Cmentarza Nieistniejących Cmentarzy znajduje się odnowiony grób Johanna Wilhelma Klawittera (1801-1865), właściciela gdańskiej stoczni. Szkoda tylko, że w odległości zaledwie dziesięciu kroków od niego zlokalizowano ogródek jordanowski z piaskownicą, huśtawką i innymi urządzeniami.

Edward Klamann (Gdańsk)

INTERESUJĄCA PLACÓWKAMuzealna

W jednym z budynków Stoczni Gdańskiej, w którym mieści się sala BHP, gdzie po strajku w 1980 roku odbyły się negocjacje między strajkującymi i przedstawicielami Rządu PRL, zakończone podpisaniem słynnych już - tak zwanych „Porozumień Sierpniowych”, znajduje się interesująca placówka muzealna, nad którą pieczę sprawuje Fundacja Centrum Solidarności. Do tego budynku przechodzi się przez dwie bramy, w tym znaną Bramę nr 2 (obok Pomnika Poległych Stoczników na Placu Solidarności), a następnie mija się dwa fragmenty murów: stoczniowego, przez który ponoć przeskoczył Lech Wałęsa, aby objąć kierownictwo strajku i berlińskiego, którego zburzenie zakończyło proces upadku reżimów komunistycznych w Europie. W kilku pomieszczeniach urządzono stałą wystawę pod tytułem „Drogi do Wolności”, która tym różni się od tradycyjnej formy przekazu muzealnego, że wzbogacona została przez prezentację multimedialną. Wśród ciekawostek można tu zobaczyć sklep z epoki PRL-u. Dzięki innym eksponatom oraz krótkim filmom archiwalnym i przeźroczom można zapoznać się tu z atmosferą Sierpnia 80 i prześledzić wydarzenia związane ze stanem wojennym w 1981 roku, następnie z sytuacją w Polsce w latach 1982-1983 oraz przebieg wypadków, które doprowadziły do odzyskania przez Polskę niepodległości w 1989 roku i ukonstytuowania się pierwszego po drugiej wojnie światowej, demokratycznego rządu Tadeusza Mazowieckiego. Warto zwrócić uwagę na to, że Fundacja Centrum Solidarności (tel. 308 42 80, tel./fax 308 42 80),

mając na względzie upowszechnianie, zwłaszcza wśród młodzieży, tematyki związanej z najnowszą historią Polski, organizuje ponadto konkursy, happeningi i konferencje.

Edward Klamann (Gdańsk)

PAMIĄTKOWA TABLICA

W dniu 23 maja 2002 roku, przed Pomnikiem Poległych Stoczniovców na Placu Solidarność w Gdańsku została odsłonięta tablica, której inicjatorem wykonania i umieszczenia był prezydent Miasta Gdańska Paweł Adamowicz, mając poparcie Społecznego Komitetu Budowy Pomnika Ofiar Grudnia 70. Na tablicy znajdują się inskrypcje w językach: polskim, angielskim, niemieckim i francuskim, które głoszą: *Pomnik Poległych Stoczniovców 1970. Pomordowanym - na znak wiecznej chwały. Rządzącym - na znak przestrogi, iż żaden konflikt społeczny w ojczyźnie nie może być rozwiązany siłą. Współobywatelom - na znak nadziei, iż zło może być przewycięzone.* Wystrój plastyczny tablicy opracował Robert Pepliński, a nad stroną konstrukcyjną czuwał Wiesław Szyślak. Koszty związane z jej wykonaniem i montażem, pokryło miasto.

Edward Klamann (Gdańsk)

CENTRUM SPORTÓW WODNYCH

W Gdyni przy Bulwarze Nadmorskim im. Nowowiejskiego, na wysokości al. marsz. Józefa Piłsudskiego (d. Czołgistów), powstało Centrum Sportów Wodnych z barami, kawiarnią, toaletami i salą konferencyjną. Turyści, pragnący silnych wrażeń, mogą tu wynająć za stosowną opłatą nowoczesny sprzęt pływający, jak motorówki, skutery, 7-osobowy i ekskluzywny jacht „Pride”, 5-osobowy poduszkowiec (zaprojektowany i wykonany przez Polski Instytut Lotnictwa), 4-osobowy wodosamolot oraz 4- i 12-osobową taksówkę wodną typu RIB. Te ostatnie wyglądają jak zwykłe pontony, ale w odróżnieniu od nich mają bardziej skomplikowaną konstrukcję (twarde dno i boczne pływaki uniemożliwiające wywrotkę) i są wyposażone w silnik pozwalający rozwinać prędkość nawet ponad 80 km/godz.

Edward Klamann (Gdańsk)



KONKURS O NAGRODE „BURSZTYNOWEGO MOTYLA”

Już po raz siódmy przyznana została nagroda „Bursztynowego Motyla” w Konkursie im. Arkadego Fiedlera za najlepszą książkę polskiego autora w 2001 roku o tematyce podróżniczej i krajoznawczej. Otrzymała ją Beata Pawlikowska, podróżnik, dziennikarz, fotograf i tłumacz, za opowieść w książce pt. *Blondynka w dżungli*. Wręczenie nagrody pieniężnej, sfinansowanej przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego oraz statuetki „Bursztynowego Motyla” ufundowanej i wykonanej przez firmę jubilerską Wojciecha Kruka, odbyło się w dniu 27 maja 2002 roku w Muzeum Arkadego Fiedlera w Puszczykowie.

J. Sz.

ZAPRASZAMY DO GDAŃSKIEGO OGRÓDU ZOOLOGICZNEGO

W tym roku lato było bardzo długie, pogoda była sprzyjająca do odwiedzenia gdańskiego ZOO. Ogród jak co roku, w lecie wygląda wspaniale, toteż turyści chętnie tu przyjeżdżają. Dyrektor Michał Targowski jest zadowolony z sezonu, zwiedzających nie brakowało.

Na co nowego w tym sezonie letnim należało zwrócić uwagę? Tuż przy wejściu zbudowano trzy specjalne baseny. W jednym z nich umieszczono młode pstrągi i ryby akwariowe, a w dwóch pozostałych liczną gromadę żółwi, spośród których wymienić należy żółwie czerwonolice, stepowe, brazylijskie i olbrzymie. Bardzo ciekawa jest historia tych zwierząt. Otóż pochodzą

one z Hongkongu, gdzie celnicy odebrali je przemytnikom. Część z nich została następnie przesłana do ogrodów zoologicznych w Europie i tą drogą znalazły się w gdańskim ZOO. Ciekawe jest również zachowanie zwiedzających, którzy dość często przynoszą z domów swoje żółwie i podrzucają je do tych basenów. W ten sposób, co pewien czas żółwi w basenach przybywa.

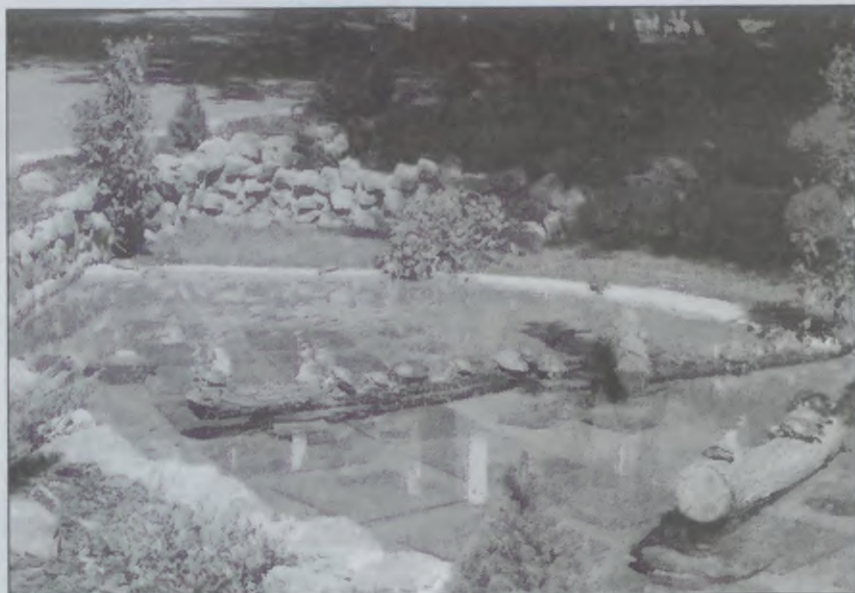
W marcu tego roku urodziła się w gdańskim Ogrodzie Zoologicznym młoda foka, samiczka, której pracownicy nadali imię Bubi. Foczek ta w pierwszych miesiącach jej życia narobiła swoim opiekunom sporo kłopotów. Foki karmione są śledziami, natomiast Bubi przepadała za pstrągami, a śledzi jeść nie chciała. Trzeba ją było odłączyć od stada na taki okres, aż się przekonała do jedzenia śledzi. Trwało to trzy miesiące. Teraz już foki są razem i wszystkie zgodnie jedzą śledzie, Bubi też.

Jak zawsze zwiedzając ogród, warto zatrzymać się przy pingwinach tończących i popatrzeć jak wspaniale pływają. W tym roku w rodzinie pingwinów zanotowano pięć przychówków i obecnie cała rodzina tych ptaków wynosi 35 sztuk.

Bardzo ciekawie prezentuje się w Gdańsku para antylop kob-defassa, otrzymanych z Ogrodu Zoologicznego w Chorzowie. Znajdują się one na specjalnie dla nich przygotowanym wybiegu, po przeciwnej stronie zebr i antylop nilgau. Antylopy kob-defassa mają sierść o barwie zbliżonej do naszych jeleni. Na szczególną uwagę zasługuje samiec mający piękne poroże.

Młoda samica śnieżnej pantery, otrzymana w marcu bieżącego roku z czeskiego ZOO w Jihlavie, po przebytej kwarantannie jest złączona z naszym samcem. Młoda para akceptowała siebie wzajemnie i można już niebawem spodziewać się potomstwa.

Dużą sensacją stało się urodzenie w maju tego roku przez samicę żbika trójki małych kociąt, dwóch samiczek i jednego sam-



Żółwie w specjalnym basenie

Fot. W. K. Wojewódzki

ca. Mało kto ze zwiedzających zatrzymuje się dłużej przy klatce żbików. Są one bardzo podobne do domowych kotów i z tego powodu nie stanowią dla widzów specjalnej atrakcji. Trzeba jednak pamiętać o tym, że żbiki są wpisane do „Czerwonej Księgi”, jako zwierzęta zagrożone całkowitym wyginieciem. Nasze są czyste rasowo i stanowią naprawdę dużą rzadkość, warto więc przy nich zatrzymać się dłużej.

Cały czas przebudowuje się drugą część ptaszarni. Otwarcie całosci należy się spodziewać w IV kwartale tego roku.

Trwa dalsze wykładanie alejek ogrodu betonową kostką. W tym roku powstały duże, nowe odcinki z tyłu za kwaterami słoni i fok oraz od strony klatek z szympansamami. Utwardzanie alejek kostką to duży koszt, ale do zakończenia całosci tych prac pozostało już stosunkowo niewiele i mijemy

nadzieję, że do końca 2003 roku wszystkie aleje gdańskiego ZOO będą pokryte piękną nawierzchnią.

WKW



Z DZIAŁALNOŚCI PTTK



Krutynia w pobliżu Stacji Wodnej PTTK im. Melchiora Wańkowicza

Fot. W. K. Wojewódzki

POŻEGNANIE MAZUR

Od prawie pięćdziesięciu lat wszystkie wakacje spędzałem na Mazurach. Do 1980 roku prowadziłem jako przewodnik wędrówne wczasy kajakowe PTTK na szlaku Krutyni i Jezior Mazurskich. Od roku 1981 spędzam wakacje indywidualnie, zatrzymując się w stanicach wodnych PTTK. Wybierałem zawsze maj i czerwiec, bo wtedy na Mazurach było jeszcze pusto, turystów stosunkowo mało, a cisza i spokój zapewniały wspaniały wypoczynek. Tak było, ale teraz wszystko uległo zmianie. Nowi dzierżawcy stanic wodnych PTTK rozreklamowali tak zwane „Zielone Szkoły”. To chwyciło. Przyjeżdża młodzież z różnych szkół na dwudniowy wypoczynek. Harmonogram jej pobytu w stanicach jest tak ułożony, że gdy jedna klasa wyjeżdża, już przyjeżdża następna. Stacje niegdyś też były pełne młodzieży, ale obecnie spokój znikł. Ogólnie wiadomo, że nasza młodzież nie potrafi mówić, tylko krzyczy, a więc w stanicach zapanował wrzask i skończył się majowy spokój.

Natomiast w soboty i niedziele jest najazd turystów z Warszawy. Są to młodzi ludzie, zasiadający w luksusowych samochodach, butni i pewni siebie. Obok domków stoją Audi, BMW, Hondy i Toyoty.

Jak tylko przyjadą, wystawiają grille i zaczyna się pieczenie. Gryzący, żrący, ostry i duszący dym rozchodzi się po całym obiekcie. Koniec ze świeżym powietrzem, stancje opanowują grille, a jak są grille to musi być alkohol. Zastanawiam się, dlaczego ci ludzie przyjeżdżają tutaj do przepięknych mazurskich rezerwatów przyrody po to, żeby się upić? Przecież mogą to również zrobić w Warszawie i nie trzeba by jechać prawie 200 kilometrów. W czasie ostatniej czterodniowej majówki związanej ze świętem Bożego Ciała, nasi kochani turyści kończyli swoje picie, okrzyki i ryki o trzeciej nad ranem. Do tego trzeba jeszcze dodać język jakim się posługują. Okropne to i nie nadaje się do powtórzenia.

W dawnych latach w stanicach na Mazurach obowiązywała cisza nocna w godzinach od 22 do 6, dzisiaj można to między bajki włożyć.

Na pustych dawniej o tej porze jeziorach było w tym roku bardzo dużo zorganizowanych grup kajakarzy po 30-40 osób. Ze względu jednak na bardzo hałaśliwe zachowanie trudno ich nazwać wodniakami. Prawie nikt z nich nie zna zwyczaju wodniackiego powitania, a na słowa „dzień



Pływająca wyspa na jeziorze Kruczy Lasek

Fot. W. K. Wojewódzki

dobry” można było długo czekać. Do tego trzeba jeszcze dodać duże zorganizowane grupy Niemców jeżdżących dziesiątkami autobusów po całych Mazurach. Są oni wszędzie, można ich spotkać w leśnych rezerwatach przyrody w łodziach na Krutyni i na jeziorach. Są bardzo krzykliwi i robią wszystko na pokaz, jakby do nich należał cały świat. Trudno doszukać się kultury w ich zachowaniu się.

W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych Mazury były oazą ciszy, spokoju i wypoczynku. Dzisiaj można o tym zapomnieć.

Dla dopełnienia goryczy tegorocznych majowych wakacji, spotkały mnie jeszcze dwie bardzo smutne wiadomości. Odeszli na zawsze dwaj moi przyjaciele. W dniu 14 maja zmarł Leon Łudwikowski - wieloletni opiekun i współwłaściciel klasztoru sióstr Filiponek w Wojnowie, a 6 czerwca odbył się w Rucianem pogrzeb Andrzeja Wagnera - wieloletniego działacza PTTK i od wielu lat kierownika, a potem dzierżawcy Ośrodka Turystyki Wodnej PTTK w Rucianem - Nidzie. Obaj byli ludźmi znanymi i cenionymi na Mazurach. Pozostał po nich smutek i żal.

Nie wiem, czy jeszcze kiedyś pojadę na Mazury? Może tegoroczny pobyt był moim pożegnaniem z tą ukochaną ziemią? Jedno wiem na pewno, że nie przyjadę już tutaj ani na wiosnę, ani w lecie. Dla mnie największą sztuką wypoczynku jest umiejętność organizowania samotności, a obecnie na szlaku Krutyni trudno byłoby tego dokonać. Dzisiejsze Mazury, to nie są moje Mazury z lat pięćdziesiątych, tamte odeszły bezpowrotnie wraz z jej mieszkańcami i muszę się z tym pogodzić.

WKW

O DZIAŁALNOŚCI Oddziału MORSKIEGO PTTK W GDYNI

Oddział Morski PTTK powstał 3 maja 1928 roku, to jest wkrótce po uzyskaniu przez Gdynię praw miejskich. Od samego początku ściśle współpracował z władzami miasta w zakresie rozwoju turystyki i krajoznawstwa w Gdyni i regionie. Od 1959 roku siedziba Oddziału mieści się przy ul. 3 Maja 27.

Corocznie Oddział jest organizatorem ponad 100 imprez turystycznych, rajdów, zjazdów, zlotów, spływów i innych dla wszystkich gdynian, w tym dla młodzieży szkół gdynskich. Dwukrotnie więcej imprez turystyczno-krajoznawczych i przyrodniczych organizują koła i kluby oraz komisje problemowe PTTK, w których uczestniczą mieszkańcy Trójmiasta, chętni do uprawiania turystyki i krajoznawstwa z PTTK. Najważniejszymi imprezami oddziałowymi

są sesje i rajdy z okazji świąt państwowych, regionalnych i miejskich oraz turystycznych, takich jak: Światowy Dzień Turystyki, Światowy Dzień Spaceru, Światowy Dzień Ochrony Środowiska i inne.

Wiele uwagi Oddział poświęca pracy z młodzieżą szkolną, zwłaszcza w czasie ferii zimowych i wakacji szkolnych. Przy Zarządzie Oddziału działa komisja młodzieżowa, zwana Radą Młodych, składająca się z uczniów szkół podstawowych, gimnazjów oraz pozostałych szkół średnich Gdyni i studentów UG, która organizuje imprezy dla młodszych kolegów, na przykład z okazji Dnia Dziecka poznajemy zabytki województwa pomorskiego, odbywamy marsze na orientację i inne.

Szczególną uwagę Oddział zwraca na szkolenie i doszkalanie kadry PTTK: przewodników turystycznych, organizatorów turystyki, przewodników turystyki pieszej, instruktorów ochrony przyrody, instruktorów krajoznawstwa i społecznych opiekunów przyrody PTTK. Dużo czasu poświęca się szkoleniu nauczycieli jako opiekunów szkolnych kół i klubów PTTK, animatorów krajoznawstwa i turystyki szkolnej. Rokrocznie organizowanych jest po kilka kursów ogólnodostępnych dla gdynian, dorosłych i młodzieży.

Wspólnie z władzami miasta, organizuje się w kwietniu każdego roku eliminacje miejskie Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Krajoznawczo-Turystycznego, podczas którego szkolne drużyny szkół podstawowych i średnich Gdyni rywalizują w konkursach wiedzy krajoznawczej i topograficznej oraz konkursach sprawnościowych, między innymi marsz na orientację, kolarski tor przeszkód, rozbijanie namiotu oraz pierwsza pomoc.

W każdą niedzielę, a także w soboty, odbywają się wycieczki piesze, krajoznaw-

cze i przyrodnicze, organizowane głównie przez KTP „Wanoga”, KTG „Górale”, KK „Wrzos”, Komisje: Krajoznawczą, Turystyki Pieszej, Górskiej, Ochrony Przyrody oraz Radę ds. Młodzieży i Radę Młodych. Dodatkowo Komisja Krajoznawcza prowadzi wycieczki krajoznawcze, autokarowe po kraju, a KK „Esperanto” - wycieczki zagraniczne.

Z okazji 70-lecia miasta i Oddziału, wspólnie przygotowano odznakę krajoznawczą „Miłośnik Gdyni”, w celu popularyzacji walorów krajoznawczo-przyrodniczych i promocji miasta. Jest ona dwustopniowa: błękitna i złota, którą przyznaje się również jako honorową za zasługi w rozwoju krajoznawstwa w Gdyni.

Bardzo dobrze układa się współpraca z gdynskimi szkołami, gdzie PTTK organizuje imprezy turystyczno-krajoznawcze, rajdy i wycieczki tematyczne. Trasy rajdów wiodą ścieżkami Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

Oddział uczestniczy w Targach Turystycznych „Kaszuby”. W latach 1997-1998 Oddział zorganizował na Targach dwie sesje naukowe, poświęcone ochronie przyrody w Gdyni i działalności turystyczno-krajoznawczej w mieście i regionie.

Ważną rolę spełnia Oddział w utrzymaniu znakowanych szlaków turystycznych w gminie Gdynia. W ostatnich latach odnowionych zostało ponad 60 km szlaków pieszych, a przy wsparciu Urzędu Miasta postawiono pięć tablic informacji turystycznej.

Oddział Morski PTTK poświęca wiele uwagi szerzeniu idei ochrony przyrody, organizuje sprzątanie wiosenne i jesienne szlaków turystycznych Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz organizuje patrol społeczny Straży Ochrony Przyrody, głównie w TPK i trzech rezerwatach przyrody



Topienie Marzanny we Wdzydzach Kiszewskich (23 III 2002)

w Gdyni. Społeczni Opiekunowie Przyrody PTTK opiekują się gdyńskimi pomnikami przyrody, a Społeczni Opiekunowie Zabytków dbają o poszanowanie skarbów budownictwa miejskiego.

Należy podkreślić, że działalność programowa Oddziału dokumentowana jest w prasie oraz kronikach Oddziału, Kół i Klubów, także młodzieżowych. Naszym atutem jest działalność szkolnych klubów turystycznych, z których na uwagę zasługują: SKT „Wyrpiarze” przy III LO, SKT „Dreptusie” przy XIV LO czy SKT „Warta” przy SP nr 7. Działalność ta jest możliwa dzięki lokalizacji Oddziału, od ponad 40 lat przy ul. 3 Maja 27. W tym miejscu zna nas cała Polska od 1959 roku.

Jako organizacja pozarządowa OM PTTK działa społecznie i współpracuje z władzami samorządowymi, na rzecz mieszkańców Gdyni i turystów przyjeżdżających do naszego miasta, organizując imprezy turystyczne, krajoznawcze i przyrodnicze.

Ryszard Wrzosek (Gdynia)

30-LECIE ODDZIAŁU ZAKŁADOWEGO PTTK PRZY STOCZNI GDYNIA S.A.

W listopadzie 1972 roku, z inicjatywy członków Koła nr 19 przy Oddziale Morskim PTTK w Gdyni, powstał przy obecnej Stoczni Gdynia S.A. - Oddział Zakładowy, którego pierwszym prezesem został **Mirosław Artych**, a w skład ówczesnego Zarządu weszli między innymi **Henryk Chmieliński**, **Barbara** i **Adam Urbanik** oraz **Ryszard Skowroński**, którzy są nadal czynnymi działaczami Towarzystwa. Jako główny cel działalności nowo powstałego Oddziału przyjęli popularyzowanie i rozwijanie turystyki kwalifikowanej, jako formy aktywnego wypoczynku dla załogi Stoczni i ich rodzin. Później temu Oddziałowi prezesowali: **Henryk Chmieliński** (12 lat) i od 1986 roku pisząca te słowa. Przez te wszystkie lata nad finansami Oddziału czuwała i nadal czuwa **Maria Tutka**. Obecnie Oddział ten zrzesza około 200 członków, a wśród nich są tak zwani „kadrowcy”: organizatorzy turystyki oraz przodownicy i instruktorzy turystyki kajakowej, pieszej i narciarskiej, a także krajoznawstwa. Za całokształt działalności został on odznaczony Srebrną Honorową Odznaką PTTK.

W ciągu 30 lat istnienia Oddział ten rozwijał działalność turystyczno-krajoznawczą, poprzez organizowanie licznych wycieczek, wypraw i rajdów oraz spływów kajakowych, które organizowały istniejące w jego ramach organizacyjne: Klub Turystyki Wodnej „Bałtyk”, Klub Turystyki Narciarskiej, dwa koła i Komisja Krajoznawcza.

Warto podkreślić, że na stałe w kalendarz jego imprez wpisały się między innymi „Spotkania oplatkowe”. Najliczniejszemu i najaktywniejszemu Klubowi „Bałtyk”, świetnie wyposażonemu w sprzęt pływający i bazę turystyczną w Wieżycy, prezesuje **Zbigniew Bulczak**. Od dłuższego czasu - członkowie tego Klubu - organizują liczne spływy, szkołę młodych kajakarzy i biorą udział w imprezach kajakowych organizowanych przez inne kluby. Obecnie Oddział i Klub „Bałtyk” są organizatorami największej i najpopularniejszej w województwie pomorskim imprezy - III Międzynarodowego Spływu Kajakowego „Złote Liście”, w którym corocznie bierze udział około 200 kajakarzy z Polski i z zagranicy. Prężnie działa również klub narciarski, którego prezesem jest **Jan Szwed**. Największą popularnością cieszą się organizowane przez niego rajdy na nartach śladowych i obozy narciarskie (ostatnio w Słowacji i Austrii). Natomiast Komisja Krajoznawcza, pod przewodnictwem **Edwarda Kotowskiego**, organizuje wycieczki zarówno po naszym regionie, jak i do ciekawych zakątków Polski z wypadami do Czech oraz na Słowację i Ukrainę.

Oddział Zakładowy PTTK przy Stoczni Gdynia S.A. współpracuje z Zarządem Głównym PTTK, Polskim Związkiem Kajakowym, Regionalnym Ośrodkiem Programowym PTTK w Gdańsku oraz bratnimi oddziałami PTTK w Gdyni: Marynarki Wojennej i Morskim. Jednakże tylko dzięki życzliwości dyrekcji Stoczni i działającym tu związkom zawodowym, za którym szło wspomnienie finansowe, Oddział mógł i nadal może prowadzić swoją działalność statutową. W tym miejscu trzeba podkreślić rolę licznych działaczy PTTK, którzy z zapałem tworzyli podstawy rozwoju turystyki w Gdyni, którzy najszlachetniejsze treści krajoznawstwa i czynnej rekreacji ruchowej wcielali i nadal wcielają w życie bezinteresownie.

Lucja Wróbel (Gdynia)

KOŁO PRZEWODNIKÓW I PILOTÓW PRZY ODDZIALE MORSKIM PTTK W GDYNI

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę i uzyskaniu dostępu do morza po pierwszej wojnie światowej, w naszym kraju nastąpiło wielkie nim zainteresowanie połączone z fascynacją. Decyzja o budowie portu w Gdyni, która przyczyniła się do przemiany małej dotąd kaszubskiej wioski rybackiej w dynamicznie rozwijające się miasto, spowodowała napływ mieszkańców z różnych regionów Polski w celu podjęcia tu pracy, a ponadto zwiększenie przyjazdowego ruchu turystycznego. Początkowo dział-

ające powstałego tu Oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w 1921 roku nie przywiązywali większej wagi do szkolenia kadry przewodnickiej. Oprrowadzaniem grup wycieczkowych po mieście i porcie zajmowały się więc osoby do tego nieprzygotowane, czyli amatorzy działający na własną rękę. Ponieważ stwierdzono u nich niedostateczną znajomość zagadnień morskich, dlatego Miejski Wydział Administracyjny przeprowadził egzamin, po którym wyselekcjonowane osoby otrzymały upoważnienia do oprowadzania wycieczek oraz opaski i odznaki.

Dopiero wielki entuzjasta turystyki **Bolesław Polkowski**, prezes Oddziału PTK i nauczyciel prywatnego Gimnazjum Kodyfikacyjnego w pobliskim Orłowie, które utworzono w 1927 roku, mając poparcie jego dyrektora dr. Teofila Zegarskiego, przeszkolił około 20 uczniów starszych klas tej szkoły jako przewodników. Niewątpliwie - w celu pogłębienia wiedzy - korzystali oni z opublikowanego w 1931 roku przez **Bolesława Koselnika**, kierownika Oddziału Ekonomicznego Urzędu Morskiego w Gdyni, opracowania pt. „Przewodnik po Gdyni i porcie”, potem z przewodnika wydanego własnym sumptem przez przedsiębiorcę turystycznego **Robert Wilkego**, właściciela prywatnej motorówki „Rekin”, którą turystów po porcie obwoził.

Wybuch drugiej wojny światowej przerwywał rozwój turystyki i przewodnictwa w Polsce. W połowie 1946 roku sytuacja w kraju na tyle się stabilizuje, że znowu nastąpiło zainteresowanie wybrzeżem, przede wszystkim Gdańskiem i Gdynią. W związku z tym, prof. Jan Kilarski, świetny znawca dziejów i zabytków Gdańska, wówczas jedyny i ponad miarę przepracowany przewodnik po Wybrzeżu, organizuje jeszcze w tym samym roku pierwszy kurs dla nauczycieli szkół średnich i podstawowych. Jego kontynuatorem w organizacji dwóch następnych kursów w 1949 i 1951 roku, dla nauczycieli i osób wywodzących się z różnych środowisk, jest absolwent pierwszego kursu **Franciszek Mamuszka**, później wybitny popularyzator walorów krajoznawczych Pomorza Gdańskiego i autor ponad 100 publikacji zwartych i artykułów, które ukończyli także mieszkańcy Gdyni, jednakże zależni od niebawem powstałego Koła Przewodników przy Oddziale Polskiego Towarzystwa Krajoznawczo-Turystycznego w Gdańsku, od 1955 roku jedyne oddziały w Trójmieście.

W 1962 roku z Oddziału PTTK „Trójmiasto” z siedzibą w Gdańsku wyodrębnił się Oddział Morski PTTK w Gdyni, którego działacze z prezesem **Tadeuszem Kostikiem** i przede wszystkim wiceprezesem **Stefanem Falkowskim** na czele, mając na uwadze wzrastający ruch turystyczny w tym mieście, za główny cel przyjęli zorganizowanie pierwszego po wojnie kursu dla przewodników po Trójmieście i Półwyspie Hels-

kim (poprzedził go kurs organizatorów turystyki zakładowej w 1962 r.), który w latach 1964-1965 ukończyło 17 osób, w tym tak znani później popularyzatorzy wiedzy krajoznawczej, jak **Edward Klamann**, **Kazimierz Małkowski** i **Wiesław Ring**. Z inicjatywy tych osób, w dniu 17 czerwca 1965 roku powołano do życia przy tym Oddziale Koło Przewodników, którego pierwszym prezesem został K. Małkowski.

W latach 1976-1981 funkcję tę pełnił **Stanisław Kazimierzak**, absolwent jednego z kursów zorganizowanych przez pierwszego prezesa. Od 1981 roku do chwili obecnej jest nim **Halina Rzepiak**, działaczka PTTK od 1970 roku, która weszła w skład Zarządu Oddziału Morskiego PTTK i w latach 1993-1997 pełniła funkcję skarbnika Oddziału oraz była inicjatorem organizacji wielu szkoleń, kursów i wycieczek krajoznawczych dla członków podległego jej Koła Przewodników PTTK.

Obecnie gdyńskie Koło liczy 105 członków, z których czynnie zajmuje się przewodnictwem około 80 osób. Większość przewodników, bo na to pozwalają obecnie obowiązujące przepisy, pracuje na własny rachunek, prowadząc działalność gospodarczą, nie mając już niemal żadnych więzi z ich macierzystym Kołem. Ze względu na małą powierzchnię biurową Oddziału Morskiego PTTK, spotkania przewodników zrzeszonych w Kole odbywają się w Centrum Organizacji Pozarządowych w Gdyni raz w miesiącu, to jest w pierwszy wtorek każdego miesiąca. Podczas nich odbywają się szkolenia i przekazywane są najistotniejsze informacje dotyczące działalności Koła i jego Zarządu. Warto odnotować ważny fakt, że ostatnio w ramach wyjazdowego szkolenia zwiedzono Bibliotekę Gdańską PAN w Gdańsku, Twierdę Wisłoujście, Muzeum Mieszczańskie w Domu Uphagena w Gdańsku i inne ważne miejsca, na przykład w ciągu dwóch dni zwiedzono ważniejsze obiekty krajoznawcze ziemi słupskiej i koszalińskiej oraz w ciągu jednego dnia interesującą trasę Wejherowo-Żarnowiec-Piaśnica.

Przedostatni kurs przewodnicki, który ukończyło 17 osób, odbył się w latach 1995-1996, ostatni zaś w 1997 roku, którego absolwentami zostało 15 osób. Ze smutkiem należy zauważyć, że młodzi stażem przewodnicy w niewielkim stopniu angażują się w prace Koła lub szkolenia, co częściowo spowodowane jest brakiem motywacji (mała liczba wycieczek).

W ciągu 37 lat istnienia Koła zmarło aż 25 jego członków, w tym szczególnie lubiana sekretarz Koła i przewodnik „niemiecki” **Bożena Dończyk**, wieloletnia przewodniczka **Anna Döring** oraz członek Zarządu Koła i także przewodnik „niemiecki” **Edward Hoppe**. Natomiast na szczególne wyróżnienie za zaangażowanie w pracy przewodnickiej i działalności Koła, a zwłaszcza

za udzielanie pomocy młodszym kolegom, zasługują (w nawiasie rok uzyskania licencji przewodnickiej): **Henryk Maniecki** (1965), **Czesław Miller** (1968), **Barbara Dudek** (1968), **Halina Rzepiak** (1970), **Jerzy Gordowski** (1970), **Franciszek Tracz** (1975) i **Janina Szymczak** (1987).

Halina Rzepiak i Janina Szymczak
(Gdynia)

30 LAT DZIAŁALNOŚCI KOŁA PTTK PRZY ZESPOLE ELEKTROCIĘPŁOWNI WYBRZEŻE S.A.

W dniu 18 maja 2002 roku, w Ośrodku Szkoleniowo-Wypoczynkowym, nad Jeziorem Ostrzyckim, na Pojezierzu Kaszubskim odbyło się spotkanie z okazji 30-lecia działalności Koła PTTK przy Zespole Elektrociepłowni Wybrzeże S.A. w Gdańsku. Uroczystość tę zaszczycili swoją obecnością: wojewoda pomorski **Jan Ryszard Kurylczyk**, prezes Zarządu Oddziału Gdańskiego PTTK **Stanisław Sikora**, honorowy przewodniczący Komisji Turystyki Kajakowej Ziemi Gdańskiej **Andrzej Michalczyk**, prezes Zarządu Elektrociepłowni Wybrzeże S.A. **Waldemar Dunajewski**, wiceprezes Zarządu **Jean Jacques Zint** z małżonką i dyrektor do Spraw Produkcji Elektrociepłowni Wybrzeże S.A. **Krzysztof Świtlik**. Przybyli też licznie członkowie Koła PTTK, niektórzy wraz z rodzinami.

Na początku zapoznano zebranych z krótką historią Koła, które powstało w dniu 13 marca 1972 roku, przy udziale przedstawicieli Zarządu Oddziału Gdańskie-

go PTTK. Jego pierwszy zarząd stanowili: **Tadeusz Kledzik** - prezes, **Lidia Milecka** - sekretarz, **Zofia Kadłubaj** i **Edmund Wiśniewski** - członkowie zarządu oraz **Edmund Freud** i **Teresa Kaczorowska** - komisja rewidacyjna.

Działalność Koła zainaugurowano udziałem jego członków w rajdzie po Górach Świętokrzyskich, spływem kajakowym na Wdzie i Raduni oraz Rajdem Energetyków. Do dziś w Kole uprawiana jest kwalifikowana turystyka kajakowa, górską i pieszą. Od pewnego czasu działa także sekcja narciarska. Dominuje jednak turystyka kajakowa, przy czym wielu członków Koła uprawia te trzy dyscypliny równocześnie, uczestnicząc w spływach kajakowych, rajdach pieszych i górskich. Pionierami i założycielami sekcji kajakowej „Trzcinia” byli: **Edmund Freud**, **Zofia Kadłubaj**, **Tadeusz Mindykowski** i **Andrzej Toboła**. Inicjatorem i wielkim entuzjastą organizowania własnych wędrowek kajakowych był E. Freud. Był on wspaniałym organizatorem, toteż wybrany został pierwszym prezesem tej sekcji. Po wielu latach jej ster przejął i do dziś świetnie ją prowadzi **Wiesław Pierchala**. Aktualnie pozostałym sekcjom przewodniczą: pieszej - **Zbigniew Cok**, górskiej - **Henryk Mleczo** i narciarskiej - **Stanisław Nawrot**. Bogata i znana z wysokiego poziomu organizacyjnego jest działalność programowa Koła i jego Sekcji. Rokrocznie organizują oni bardzo ciekawe imprezy turystyczne na terenie całego kraju. W górach - zimą i latem, a na Pojezierzach - po ciekawych szlakach wodnych i pieszych. Tradycją Koła jest organizowanie dorocznych Spływów Kajakowych Energetyków Wybrzeża i udział organizacyjny w Ogólnopolskich Spływach Energetyków.



Uczestnicy obchodów jubileuszowych. Na pierwszym planie (od lewej): wiceprezes Zarządu Elektrociepłowni J. J. Zint z małżonką, prezes Zarządu W. Dunajewski, wojewoda pomorski J. R. Kurylczyk, prezes Zarządu O/Gdańskiego PTTK S. Sikora, honorowy prezes KTK Ziemi Gdańskiej A. Michalczyk, dyrektor do Spraw Produkcji K. Świtlik

Starannie prowadzona kronika działalności Koła przedstawia się imponująco i ciekawie. Dba o nią od 30 lat, wzorowo kierujący Kołem, prezes Tadeusz Kledzik. To dzięki jego zabiegom i umiejętnością zjednywania sobie kierownictwa zakładu i jego służb socjalnych Koło może tak aktywnie działać i zapewniać wielu pracownikom aktywne spędzanie wolnego czasu oraz poznawanie coraz to nowych regionów Polski, ich przyrody i miejscowości o znaczeniu historycznym. W imprezach Koła udział biorą od lat całe rodziny z dziećmi, dzisiaj już dorastającą młodzieżą, która stale chętnie uczestniczy w spływach, rajdach i wędrownkach.

W czasie oficjalnej części obchodów jubileuszowych zasłużonym działaczom Koła wręczono odznaczenia, dyplomy, wyróżnienia i nagrody. Wojewoda Pomorski odznaczył Tadeusza Kledzika Złotym Krzyżem Zasługi. Na jego też ręce przekazał dla Koła - za wieloletnią, aktywną działalność, herb Województwa Pomorskiego - Gryfa Pomorskiego. Prezes Gdańskiego Oddziału PTTK Stanisław Sikora wręczył T. Kledzikowi przyznany mu przez Zarząd Główny PTTK Medal 50-lecia PTTK. Medal taki otrzymał także Andrzej Toboła. Zarząd Koła ufundował dla T. Kledzika pamiątkowy puchar, a Zarząd Zespołu Elektrociepłowni Wybrzeże S.A. przyznał wieloletnim i zasłużonym działaczom Koła odznaczenia „Zasłużony dla Elektrociepłowni Wybrzeże S.A.”: Zbigniewowi Cokowi, **Bogdanowi Maroniowi**, Henrykowi Mleczko, Stanisławowi Nawrotowi, Wiesławowi Pierzchale i **Ryszardowi Sobańskiemu**. Natomiast Zarząd Główny PTTK przyznał Złote Honorowe Odznaki OTTK Henrykowi Mleczko, Stanisławowi Nawrotowi, Wiesławowi Pierzchale, Ryszardowi Sobańskiemu i Krzysztofowi Świtlikowi, a prezesowi Zarządu Zespołu Elektrociepłowni - Srebrną Honorową Odznakę PTTK.

Uczestnicy spotkania przeszli następnie na brzeg jeziora, gdzie przy ognisku pieczono kiełbaski i popijano znakomitym piwem: Przy wspianiałym akompaniamentie gitary klubowego barda **Wacława Kokota** śpiewano znane i lubiane piosenki turystyczne. Wieczorem w sali klubowej zabawa taneczna zakończyła jubileuszowe spotkanie.

Andrzej Michalczyk (Gdańsk)

XXIX WOJEWÓDZKI FINAŁ OMTT-K

W dniach 11-12 maja 2002 roku odbył się w Wejherowie, pod patronatem pomorskiego kuratora oświaty i Urzędu Miasta Wejherowo, XXIX Wojewódzki

Finał Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Turystyczno-Krajoznawczego PTTK. Turniej ten, do którego zgłosiło się sześć drużyn ze szkół podstawowych, dziewięć drużyn z gimnazjów i pięć drużyn ze szkół średnich, odbył się na terenie Leśnego Kompleksu Promocyjnego Lasów Oliwsko-Darżlubskich Nadleśnictwa Wejherowo. Reprezentowały one Gdańsk, Gdynię, Rumie, Redę i Starogard Gdański, przystępując do następujących konkurencji: kolarskiego toru przeszkód, naprawy roweru i znajomości przepisów ruchu drogowego, udzielania pierwszej pomocy, pisemnego rozwiązywania testów oraz udziału w marszach na orientację. Odbył się też konkurs na plakat, folder lub kronikę. Prócz

nagród w poszczególnych konkurencjach, w eliminacjach drużynowych pierwsze miejsce w każdej z kategorii szkół zajęli: Szkoła Podstawowa nr 35 SKKT-PTTK w Gdańsku w składzie: **Paweł Białobrzewski, Grzegorz Brzoskowski i Piotr Kołodziej**; Gimnazjum nr 4 w Rumi w składzie: **Dominik Opanowicz, Bartosz Sławianowski i Paulina Zych**; ze szkół średnich Klub InO „Neptun” PTTK w Gdańsku w składzie: **Piotr Kaczyński, Michał Sadowski i Sławomir Zawadzki**. Miejsca drugie zajęły drużyny z Publicznej Szkoły Podstawowej nr 6 w Starogardzie Gdańskim, Gimnazjum nr 31 w Gdańsku i I Liceum Ogólnokształcącego w Gdańsku, natomiast miejsca trzecie przypadły drużynom ze Szkoły Podstawowej nr



Uczestnicy turnieju podczas konkursu naprawy roweru



Uczestnicy turnieju podczas konkursu pierwszej pomocy



Fot. R. Dobrzyński

10 w Rumi, Gimnazjum nr 24 w Gdańsku i II Liceum Ogólnokształcącego w Gdańsku. Pierwsze trzy drużyny wezmą udział w ogólnopolskim finale w Biłgoraju. Młodzież uczestnicząca w wejherowskim turnieju otrzymała wiele nagród i cenne materiały szkoleniowe-promocyjne.

Jotes

42. CENTRALNY ZLOT I RAJD TURYSTÓW ZMOTORYZOWANYCH PTTK „KASZUBY 2001”

W dniach 8-10 czerwca 2001 roku w Bachorzu nad Jeziorem Charzykowskim, odbył się po raz 42 Centralny Zlot i Rajd Turystów Zmotoryzowanych, zorganizowany przez Oddział Gdański PTTK. Jego celem było między innymi wymiana doświadczeń organizacyjnych, upowszechnianie krajoznawstwa, popularyzacja bezpiecznej i kulturalnej jazdy oraz zdobycie 100 punktów do odznaki MOT. Ponadto organizatorzy postawili sobie za cel zapoznanie uczestników imprezy z regionem południowych Kaszub, szczególnie zaś z Parkiem Narodowym „Bory Tucholskie” i Zaborskim Parkiem Krajobrazowym. W ramach Zlotu odbyły się obrady Komisji Turystyki Motorowej ZG PTTK, natomiast zadaniem Rajdu, poza stroną rekreacyjną, było przejechanie wyznaczonej trasy przez interesujący pod względem krajobrazowym obszar Kaszub i Borów Tucholskich oraz zwiedzenie Pomnika 18. Pułku Ułanów w Krojantach, Kręgów Kamiennych w Odrach i Akweduktu w Fojutowie.

W Zlocie i Rajdzie uczestniczyło 216 osób z różnych regionów Polski, w tym 184 zawodników w 74 załogach, często w składzie rodzinnym. Wyłoniono zwycięzców,

rozdano puchary, nagrody i materiały krajoznawcze. Uczestnicy mieli zapewnione noclegi i wyżywienie oraz atrakcje rekreacyjne. Było ognisko i występ zespołu kaszubskiego. Zrealizowano wszystkie założone cele przy dobrej organizacji całości imprezy. Warto dodać, że jej komendantem był **Andrzej Kuligowski** - wiceprzewodniczący Komisji Turystyki Motorowej ZG PTTK, organizacyjnie związany z Oddziałem Gdańskim PTTK, i że do jej powodzenia przyczynili się działacze turystyki motorowej zrzeszeni przy Gdańskiej Stoczni Remontowej oraz pracownicy i działacze Oddziału Gdańskiego PTTK.

Ryszard Betcher (Gdańsk)

Od Redakcji: Informację o odbytej imprezie turystycznej dostarczono Redakcji z rocznym opóźnieniem. Mimo to, z uwagi na jej

rangę i organizatora - Oddział Gdański PTTK, zdecydowaliśmy się ją opublikować.

III RAJD KASZUBSKO-POMORSKI „KLUKA 2002”

Od 29 maja do 2 czerwca 2002 roku, po raz trzeci już, Komisja Turystyki Pieszej Oddziału Gdańskiego PTTK zorganizowała dla piechurów, rowerzystów i miłośników kolei prawdziwy „festiwal turystyczny” jakim się już stał Rajd Kaszubsko-Pomorski „KLUKA”.

Dwa lata temu w powiecie kartuskim było nas tylko około siedemdziesiąt osób na pięciu trasach, z których dwie i tak się połączyły. W zeszłym roku na terenie zachodnich Kaszub liczba uczestników podwoiła się, nie było już mowy o łączeniu tras. W tym roku liczba zgłoszeń przerosła oczekiwania organizatorów.

Łącznie z członkami zespołu prezentującego co wieczór muzykę turystyczną i poezję śpiewaną oraz zaproszonymi i nie zaproszonymi gośćmi było nas ponad dwie i pół setki. Do liczby tej dodać należy jeszcze przedstawicieli władz terenowych, które znacznie, i co należy podkreślić, również materialnie przyczyniły się do sukcesu tegorocznej KLUKI, a więc Samorząd Województwa Pomorskiego, Starostwa Puckie i Wejherowskie, Urzędy Miast w Rumi, Pucku, Władysławowie, Helu i Jastarni, Urząd Gminy Krokowa oraz Gminny Ośrodek Kultury, Sportu, Turystyki i Ochrony Przeciwpowodzi przy Urzędzie Gminy Puck. Ponadto Zarząd Główny PTTK.

Rajd rozpoczął się w środę na dziedzińcu Gimnazjum nr 4 w Rumi Szmelcie, skąd skąd jego uczestnicy wyruszyli na wę-



Andrzej Szmit - prezes KTP „Trampy” wręcza dyplom pierwszemu komendantowi „Kluki” Ryszardowi Betcherowi
Fot. S. Strojny

drówkę. Wszyscy mieli możliwość zwiedzania Wejherowa i Kalwarii Wejherowskiej oraz Kolekcji Kaktusów w Rumi. Poszczególne trasy piesze miały długości 17, 19 i 33 kilometry. Ta ostatnia, przeznaczona dla miłośników turystyki ekstremalnej, proponowana jest co roku, dla osób, które nie potrzebują przewodnika, a spotykają się na niej uczestnicy marszów na sto kilometrów w ciągu doby. Podobnie rowerzyści na trasie piątej, to „przełajowcy” jeżdżący po drogach polnych i leśnych duktach, zdecydowanie różniący się od uczestników czwartej trasy, którzy prowadzeni przez **Stanisława Strojnego** prezentowali „klasyczną” turystykę kolarską o odcinkach dziennych zbliżonych do 70 kilometrów. Wieczorem wszyscy spotkali się przy ognisku i bigosie. Konkurs krajoznawczy o Rumi z cennymi nagrodami przeprowadził **Tomasz Piepiora**. Urząd Miasta Rumi był sponsorem pięknej odznaki rajdowej zawierającej rysunek koła młyńskiego, będącego częścią herbu miasta. Drugiego dnia uczestnicy wędrowali do Pucka początkowo przez powiat wejherowski, którego starostwo ufundowało uczestnikom nadruk na koszulkach rajdowych. Zwiedzano pałac w Rzucewie, klif, zabytki i Pomnik Zasłużbin Polski z Morzem w Pucku. Na placu Publicznego Gimnazjum było ognisko, występ kapeli kaszubskiej, a także - jak co wieczór - zespołu „Vergil van Troff”. Starostwo Puckie i Urząd Miejski zafundowały cenne nagrody w konkursie krajoznawczym, a gmina Puck koszulki dla uczestników. Dzień trzeci to trasy przez Puszczę Darżlubską ze zwiedzaniem Jaskini Mechowskiej, a dla rowerzystów również Elektrowni Szczytowo-Pompojej, Zagrody Kaszubskiej w Nadolu i Klasztoru w Żarnowcu. Był to pierwszy etap dla uczestników trasy drezynowej na odcinku z Gnieźdźewa do Krokowej, gdzie uczestnicy wszystkich tras zwiedzili zamek i muzeum. Wieczorem zapłonęło ognisko i można było zjeść „do woli” grochówki z wkładką. Występ zespołu „Vergil van Troff”, mimo prośb słuchaczy, trwał tym razem tylko do północy. Wykonawcy nadrobili to następnego dnia we Władysławowie, gdy - już po grochówce - turystyczne przeboje zespołów „Starego Dobrego Małżeństwa”, „Wolnej Grupy Bukowina”, „Bez Jacka” i „Słodkiego Całusa Od Buby”, ponadto szanty, starsze utwory turystyczne oraz własne kompozycje były grane i śpiewane, przy ogromnym aplauzie, co warto podkreślić, i udziale „klukowiczów” prawie do czwartej. Właśnie utwór „Czwarta nad ranem” zakończył występ. Piątego dnia turyści docierali pieszo, pociągami i na rowerach do Helu (zwiedzanie Muzeum Rybołówstwa, Fokarium i zabytkowych obiektów militarnych), gdzie odbyło się nie za bardzo uroczyste (organizatorzy i uczestnicy nie przepadają za zbyt wielką pompą) zakończenie Rajdu z ogniskiem na plaży (i kiełbasami) oraz rozdaniem pamiątkowych upo-

minków dla uczestników wyróżniających się turystyczną postawą. Przy okazji prezes Klubu Turystów Pieszych „TRAMPY” **Andrzej Szmit** wręczył pierwszemu komendantowi Rajdu Kaszubsko-Pomorskiego „KLUKA” **Ryszardowi Betcherowi** dyplom za *działalność społeczną i wkład pracy w poznawanie przez pokolenia młodzieży, mieszkańców i gości Gdańska tradycji, kultury, historii i perspektyw Pomorza oraz kształtowanie postaw patriotycznych poprzez ukazywanie walorów krajoznawczych Ziemi Gdańskiej...* podpisany przez wicewojewodę **Stanisława Kochanowskiego**.

Duża liczba osób zapowiedziała się na przyszły rok. Nie należy się dziwić, bo jest to chyba najlepiej zorganizowany rajd w kraju, a na pewno z największą liczbą świadczeń dla uczestnika, przy stosunkowo niewielkim wpisowym (53 zł). Organizatorzy od lat uczestniczą w Ogólnopolskich Wysokokwalifikowanych Rajdach Pieszych i innych tego typu imprezach. Od najlepszych uczą się jakich nie popełniać błędów. Sami byli organizatorami imprez, na przykład OWRP '98 „Ziemia Gdańska”. Tak więc rozumieją, jak ważne jest zapewnienie każdego dnia przysnicio, posiłków, wrzątku, ognisk, przewozu bagażu każdego dnia i osób na rozpoczęcie i po zakończeniu specjalnym „klukobusem”, dostępu do sprzętu sportowego dla młodzieży oraz zapewnienie występów, które spodobać się większości uczestników imprezy, a także wstępy do wszystkich ciekawych pod względem krajoznawczym obiektów na trasie. Największym atutem organizacyjnym KLUKI jest silna konsolidacja kadry. Mimo, iż w tym roku wywodziła się ona z trzech klubów turystyki aktywnej: KTP „Bąbelki” (75% stanu osobowego), KTK „Przestrzeń” i KTK „Tendrzak” działających w ramach struktur Oddziału Gdańskiego PTTK, nie dała się nikomu rozbić, ani osłabić. Największym zaś osiągnięciem uczestników było stworzenie wspaniałej atmosfery, jaką znajdziecie tylko na KLUCIE.

Na koniec czytelnikowi należy się wyjaśnienie co oznacza nazwa Rajdu. Otóż kluka jest to rodzaj *kija-laski*, za pomocą, której kaszubski sołtys lub starszy gromady zwoływał ludzi na naradę. Parobek zanosił ją do najbliższej checzy (chałupy), przekazywał wiadomość i wracał do pracy, a sąsiedzi przekazywali ją dalej i w ten sposób cała okolica zapoznawała się z wieścią. Tak samo organizatorzy Rajdu Kaszubsko-Pomorskiego cieszą się, że informacje o naszej KLUCIE, za pośrednictwem „Jantarowych Szlaków” i „Dziennika Bałtyckiego” - patronów medialnych imprezy, oraz „Gościńca” docierają do wielu środowisk turystycznych w całym kraju, promując nasz pomorski region i samą imprezę.

R. B.

OGÓLNOPOLSKA LETNIA IMPREZA NA ORIENTACJĘ „SKWAR 2002”

W tak zwany „długi weekend” od 15 do 18 sierpnia 2002 roku w Przywidzu odbywała się po raz pierwszy nie tylko na Pomorzu, ale w całym kraju wakacyjna impreza na orientację rangi ogólnopolskiej. Zorganizował ją Oddział Gdański PTTK i przedstawiciele gdańskiego środowiska orientacji w terenie pod kierownictwem **Krzysztofa Kuli**. Do współpracy udało mu się namówić **Ryszarda Betchera**, **Marka Packa**, **Tomasza Jankowskiego** i **Sławomira Zielonego**. Założeniem imprezy było stworzenie warunków do wypoczynku z całymi rodzinami miłośników imprez na orientację, którzy zwykle od września do czerwca jeżdżą średnio co dwa lub trzy tygodnie na Mistrzostwa Polski i poszczególne eliminacje Pucharu Polski. Spędzają kilkanaście godzin w pociągach, z dworca ruszają na dwa etapy dzienne, potem dwa etapy nocne kładą się spać w śpiworze na przepelnionej sali gimnastycznej na dwie godziny i wracają do domu znów kilkanaście godzin. Organizatorzy „Skwaru 2002”, ludzie co najmniej po trzydziestce, rozumieją jak ważne jest, aby udział w imprezie zachęcał rodziny do orientacji w terenie, a nie powodował rozdrażnień i kłótni w domu. Najsilniejsze „inowskie” środowisko trójmiasta to KInO „Neptun”, gdzie członkami są głównie uczniowie gimnazjów, licealiści i studenci, a osoby pracujące zbliżają się dopiero do „trzydziestki”. Stąd inna forma imprezy, inne potrzeby organizatorów i potencjalnych uczestników, niż te do których przyzwyczail nas gdański „potentat”, wielokrotny Drużynowy Mistrz Polski w Marszach na Orientację.

Tym razem impreza trwała cztery dni. Codziennie odbywał się jeden etap w kategorii seniorów i juniorów, a po obiedzie można było wraz z rodzinami wziąć udział na trasach: rekreacyjnej - podchodach, kajakowej i score-drinko-laufie, czyli imprezach nie branych pod uwagę w punktacji ogólnej. Starczyło czasu na plażowanie, grę w siatkówkę, ognisko z kiełbaskami do późnej nocy przy akompaniamencie gitar. Tym razem uczestnicy mieli możliwość korzystania z noclegów w domkach kempingowych ośrodka wypoczynkowego. Etapy miały przeciętny stopień trudności, przekształcenia map nie odbiegały od tego co zwykle można zobaczyć na imprezie dla zaawansowanych, wyjątek stanowiły mapy na imprezę rekreacyjną i score-drinko-lauf zrozumiące również dla początkujących. Mimo stosunkowo trudnej mapy etapu kajakowego, nawet ośmioletni **Arek Kwiesielewicz** z UKS „Posejdon” wziął w nim udział, a na trasie rekreacyjnej, obok dwóch jedenastoletków **Agnieszki Ziętkowskiej** z War-

szawy i **Olgi Betcher** z Gdańska, „startowała” kilkumiesięczna **Nadia Malowana** ze Starogardu Gdańskiego niesiona przez mamę w nosidełku. Na „SKWAR 2002” zawitało pięcioro juniorów z Klubu „Protektory” z Kozienic, prezes Klubu „Prego” ze Szczecina, przedstawiciele i sympatycy radomskich „Skrótów”, członkowie Kocińskiego Klubu Turystycznego ze Starogardu Gdańskiego, „Certusa”, SKPT, „Posejdon”, „Neptuna” i „Bąbelków” (drużyna kobieca) z Gdańska. Łącznie z organizatorami na imprezie było 37 osób, co pozwoliło osiągnąć miłą rodzinną atmosferę wypoczynku nad Jeziorem Przywidzkim. Zwycięzcami w kategorii seniorów zostali **Przemysław Tkacz** i **Wiktor Gajdus**, drugie miejsce zajął **Piotr Porzeziński**, a trzecie **Piotr Malowany**. W kategorii juniorów pierwsze miejsce zajęli **Kamil Lukasek** i **Krzysztof Miturski**, drugie **Aleksandra Synowiec** i **Monika Markiewicz** (ponownie drużyna kobieca), a trzecie **Jacek Szumski**. W klasyfikacji generalnej (starty we wszystkich etapach imprezy) pierwsze miejsce zajął **Piotr Porzeziński**. Wszyscy ci zawodnicy oraz dzieci biorące udział w etapach otrzymali nagrody częściowo sponsorowane przez Oddział Gdański PTTK. Dyplomy wręczano do szóstego miejsca.

Frekwencja i zainteresowanie były - jak na pierwszą tego typu imprezę w Polsce - dość dobre, co wróży „Skwarowi” dalsze edycje w następnych latach, zważywszy na to, że zorganizowany był fachowo i poziomem nie odbiegał od innych imprez rangi ogólnopolskiej organizowanych w kraju.

Ryszard Betcher (Gdańsk)

DREZYNOWA WYCIECZKA

Zarząd Oddziału Gdańskiego PTTK zorganizował dla swoich członków interesującą wycieczkę turystyczną dwiema drezynami po torach nieczynnych linii kolejowych w okolicach Gdańska. Odbyła się ona w niedzielę dnia 9 czerwca 2002 roku na dwóch odcinkach tych linii: z Kokoszek przez Leżno do Starej Pily - dawniej, nie istniejącej od 1945 roku trasy wiodącej z Gdańska Wrzeszcza w kierunku Kartuz oraz ze Starej Pily przez Niestępowo i Łapino do Kolbud - na trasie prowadzącej z Pruszcza Gdańskiego do Kartuz. Przy sprzyjającej pogodzie, wśród urozmaiconego krajobrazu połodowcowego wschodniej części Pojezierza Kaszubskiego, uczestnicy wycieczki pokonywali przestrzeń pojazdami poruszającymi siłą własnych mięśni. Prócz odczuć jej krajobrazowego piękna, było więc jak w siłowni. W czasie raczej wolnego pokonywania trasy i na przystankach była okazja obserwacji obficie o tej

porze ukwieconych łąk i pól oraz urozmaiconej rzeźby terenu w dolinie Raduni i na jej obrzeżach. Przy zbliżaniu się do miejsc skrzyżowania torów kolejowych z drogami, i nie tylko, często dawano znać o przejeździe drezyn sygnałową trąbką. Była to przygoda i relaks połączony z fizycznym wysiłkiem, ale równocześnie sprawdzian na ile tego rodzaju wycieczka może być atrakcją turystyczną.

J. Sz.

OKOLICZNOŚCIOWE SEMINARIUM

„Jantarowe Szlaki” obchodziły uroczystości swoje 45-lecie na okolicznościowym seminarium zorganizowanym w dniu 25 maja 2002 roku w Ratuszu Głównego Miasta w Gdańsku. W części oficjalnej obecni przedstawiciele władz wojewódzkich i samorządowych oraz Gdańska, Gdyni i Sopotu, przekazali na ręce redaktora naczelnego kwartalnika **doc. dr. Jerzego Szukalskiego** listy gratulacyjne, pamiątkowe odznaczenia i dyplomy. Plakietę z oficjalnym herbem województwa pomorskiego - Gryfem wręczył w imieniu Wojewody zastępca Dyrektora Wydziału Infrastruktury i Rozwoju UW **Antoni Jaszczak**. Natomiast zastępca redaktora naczelnego i długoletni autor **Edward Klamann** został wyróżniony Złotą Honorową Odznaką PTTK, nadaną przez Zarząd Główny Stowarzyszenia. Zarząd Koła Przewodników Miejskich i Terenowych im. Franciszka Mamuszki przy Oddziale Gdańskim PTTK serdecznie gratuluje czasopiśmu i jego redaktorom życząc równocześnie dalszego rozwoju.

WCH

ŚWIĘTO GÓR W GDAŃSKU

Komisja Turystyki Górskiej przy Oddziale Regionalnym PTTK i Studenckie Koło Przewodników Turystycznych w Gdańsku, Zarząd Zespołu Karpackich Parków Krajobrazowych w Krośnie oraz Klub Imprez na Orientację PTTK „Neptun” i Biuro Turystyki Aktywnej „Kompas” w Gdańsku, realizując pomysł **Dariusza Łosia Podbereskiego**, autora artykułów między innymi publikowanych w „Jantarowych Szlakach”, zorganizowały w dniach 2-8 sierpnia 2002 roku imprezę pt. *Tydzień Bieszczadów i Beskidu Niskiego nad morzem*.

Pierwszy jej dzień rozpoczął się poranną mszą św. w obrządku greckokatolickim w kościele św. Bartłomieja przy ulicy Gnilej, a po niej jej uczestnicy wysłuchali wy-

kładu na temat dziejów Kościoła Greckokatolickiego w Polsce. W następnych dniach odbył się kolejno: koncert pt. *Bieszczadzkie Anioły* w wykonaniu zespołu „Stare Dobre Małżeństwo”, pokaz przeźroczy pt. *Na bieszczadzkim szlaku* w budynku Wydziału Elektronicznego Politechniki Gdańskiej i *Ukraińskie Bieszczady* w Filii nr 6 Biblioteki Publicznej Wojewódzkiej przy ulicy Pilotów 3, koncert pt. *A w Beskidzie* w wykonaniu między innymi zespołów „Słodki Całus od Buby”, „Na Bani”, „Vergil van Troff”, spotkanie członków Stowarzyszenia Mitośników Dobrego Wojaka Szwajka w Pubie „Duszek” przy ulicy Św. Ducha 119/121 i marsze na orientację po Trójmiejskim Parku Krajobrazowym o nagrodę dyrektora Zarządu Zespołu Karpackich Parków Krajobrazowych. Ostatni dzień tej imprezy zakończono nocnym graniem i śpiewaniem w znanym już Pubie „Duszek”. Podczas jej trwania można było zakupić ciekawe książki, płyty i kasy oraz inne rzeczy w wyznaczonych placówkach handlowych.

Edward Klamann (Gdańsk)

ZEBRANIE SPRAWOZDAWCZE KOŁA PRZEWODNIKÓW

W dniu 16 maja 2002 roku odbyło się w Klubie Turysty PTTK w Gdańsku, zebranie sprawozdawcze Koła Przewodników Miejskich i Terenowych im. Franciszka Mamuszki przy Oddziale Gdańskim PTTK. Około 30 uczestników wysłuchało krótkiego sprawozdania z działalności Zarządu Koła i realizacji przyjętych na bieżącą kadencję planów działania, przedstawionego przez prezesa **Stanisława Sikorę**. Najwięcej emocji ujawniło się w dyskusji na temat roli Koła i pracy jego członków w dzisiejszych realiach prawnych i gospodarczych, a także roli PTTK, jako jednego z kilkuset (!) biur podróży, działających na rynku turystycznym.

WCH



Wielkie Jeziora Mazurskie. Mapa turystyczna 1:100 000. Przedsiębiorstwo Fotogrametryczno-Kartograficzne FOTKART, Warszawa, brak roku wydania.

Prócz dwóch map głównych w wymienionej wyżej skali, obejmujących okolice jeziora Śniardwy i otoczenie dużych jezior położonych na północ od tego akwenu, ta interesująca publikacja kartograficzna zawiera plany miast: Giżycko, Kętrzyn, Mikołajki, Mrągowo, Orzysz, Reszel, Ryn, Ruciane-Nida i Węgorzewo w skali 1:15 000. Zarówno mapy, jak i plany miast, prezentują dokładny, choć uproszczony obraz kartograficzny bez podkładu warstwowego i punktów wysokościowych. Na powierzchniach dużych jezior umieszczone zostały zarysy stosunków głębokościowych, ale bez podania wartości izobat i punktów maksymalnej głębokości. Całość uzupełnia szkice (bez podania skali) ukazujący przebieg głównych szlaków turystycznych: kajakowy, żeglarski i Żegluga Mazurskiej. W krótkim tekście zawarte są opisy miast oraz miejsc godnych zwiedzenia, również w tłumaczeniu na niemiecki i angielski (niestety z błędami), a dla większych miast - spisy ulic. Umieszczona jest też baza noclegowa i krótki opis szlaków turystycznych.

J. Sz.

Turystyka wodna na Zalewie Wiślanym i obszarach przyzalewowych. Przewodnik. Wydawca: Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych, Elbląg 2001.

Przewodnik przeznaczony dla miłośników turystyki wodnej, szczególnie dla żeglarzy. Powstał on w wyniku współpracy Komunalnego Związku Gmin Nadzalewowych i administracji Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej. Zawiera wstęp w języku angielskim. Celem publikacji jest popularyzacja wśród turystów żeglarzy akwenu zwanego po polskiej stronie Zalewem Wiślanym, po rosyjskiej zaś Zalewem Kaliningradzkim. Stąd w treści, ujętej w charakterystycznym „wodniackim” stylu, przeważają różnego rodzaju wiadomości techniczne dotyczące możliwości żeglowania, cumowania u nabrzeży małych i większych portów oraz podejścia do nich. Nie pominięto informacji krajoznawczych o walorach rzek uchodzących do Zalewu Wiślanego i miejscowości położonych u jego brzegów. Tu niestety czytelnik znajdzie trochę błędów geograficznych, zwłaszcza w odniesieniu do strefy krawędziowej Wysoczyzny Elbląskiej i jej podnóża oraz genezy Mierzei i Zalewu Wiślanego. Przewodnik jest

bogato ilustrowany barwnymi fotografiami i planami większych portów. Jego strony, rzecz dziwna, nie są ponumerowane, a zdjęcia nie podpisane. W załączeniu są dwie mapy zatytułowane: *Drugi wodne śródlądowe i Zalew Wiślany - Kaliningradzki*.

Jotes

Zbigniew Klotzke: Parafia i kościół pod wezwaniem św. Wawrzyńca w Luzinie. Wydawca: Parafia rzymskokatolicka w Luzinie, Luzino 2002.

Książka poświęcona parafii i kościołowi św. Wawrzyńca w Luzinie, napisana przez emerytowanego nauczyciela historii, autora monografii dwóch miejscowości położonych w gminie Luzino - Barłomino i Sychowo. Jej treścią są dzieje parafii i kościoła, informacje o duchowieństwie związanym z parafią, obiekty sakralne w kościele oraz wiadomości o życiu religijnym i parafialnym wsi. Poprzedzają słowo wstępne gdańskiego abpa Tadeusza Gocłowskiego i recenzja prof. Gerarda Labudy. Warto dodać, że na temat położonego w powiecie wejherowskim Luzina opracowano i wydano już trzy monografie autorstwa Stefana Fikusa, Gerarda Labudy i Feliksa Sikory. Jest to więc kolejna książka dotycząca tej wsi, co stanowi niewątpliwą rzadkość i wskazuje równocześnie na duże nią zainteresowanie.

Jotes

Gawron. Przyroda - przygoda - podróże. Kwartalnik Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, nr 2 (23), 2002.

Od kilku lat Zarząd Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego w Gdańsku wydaje ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ten interesujący redagowany kwartalnik przyrodniczy. Skromnej objętości czasopismo w formacie B5 jest częściowo barwnie ilustrowane i rozprowadzane bezpłatnie. W bieżącym numerze Dariusz Konopko pisze na temat systematyki roślin nawiązując do początków jej zastosowania, Izabela Majewska i Sebastian Nowakowski prezentują najpospolitsze paprocie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, Beata Burda z Parku Narodowego „Bory Tucholskie” porusza aktualny o tej porze roku temat „Królestwo grzybów” i pisze krótko o nietoperzach ze szczególnym uwzględnieniem gatunków występujących w Borach Tucholskich, Dagmara Macioch przypomina o istnieniu Gołubińskiego

Ogrodu Botanicznego w Kaszubskim Parku Krajobrazowym, a Edward Marszałek o kresowej stancy w Bieszczadach - drewnianej imitacji rycerskiej stancy Chreptiów zbudowanej w 1968 roku z jodłowego drewna tamtejszych lasów dla potrzeb filmu pt. *Przypadki pana Michala*. Ciekawa, godna polecenia lektura.

J. Sz.

Ermland und Masuren. Touristische Karte 1:300 000. Przedsiębiorstwo Fotogrametryczno-Kartograficzne FOTKART, Warszawa, brak roku wydania.

Mapa turystyczna wydana z przeznaczeniem dla niemieckojęzycznego turysty, obejmująca rozległy obszar od Żuław Wiślanych i Doliny Dolnej Wisły na zachodzie po Puszcę Augustowską i Krajobrazowy Park Puszczy Knyszyńskiej na wschodzie, na północy zaś od granicy z Obwodem Kaliningradzkim po Działdowo i Łomżę na południu. Obraz kartograficzny jest uproszczony, bez podkładu warstwowego, ale z zaznaczeniem mezoregionów fizycznogeograficznych, parków krajobrazowych, miejsc godnych zwiedzenia i rodzajów obiektów zabytkowych. Większość nazw miejscowości i większych jezior na obszarze byłych Prus Wschodnich podana została również w języku niemieckim. Zestaw nazw niemiecko-polskich w ujęciu alfabetycznym umieszczono na dolnym marginesie mapy, natomiast na jej rewersie, również w porządku alfabetycznym zestawiono nazwy polsko-niemieckie. Jest to pożyteczne również dla polskich turystów, zwłaszcza tych o szerszych zainteresowaniach krajoznawczych. Większość rewersu mapy poświęcona jest krótkiemu opisowi 49 wybranych miejscowości, tych zaznaczonych na mapie jako miejsca godne zwiedzenia. Każde z nich wyposażone jest w rysunek obrazujący jakiś charakterystyczny dla danej miejscowości obiekt, jak kościół, zamek, pałac i inne. Opis ten przetłumaczono też na język niemiecki i angielski. Zabrakło w nim jednak takich miast, ściśle związanych z tytułem mapy, jak Szczytno, Prabuty, Kwidzyn, czy Lubawa. Umieszczono natomiast Suwałki, Sejny i Szczuczyn. Mapę tę wydrukowano na zbyt grubym papierze. Dość trudno będzie się nią posługiwać w terenie.

J. Sz.



Kaszuby jeziorne. Powiaty: bytowski, chojnicki, kartuski, kościerski. Folder. Studio Berda 2002.

Obszerny folder wydany dzięki wspólnej inicjatywie starostów powiatów: bytowskiego, chojnickiego, kartuskiego i kościerskiego w wersji dwujęzycznej polskiej i niemieckiej. Tekst obejmuje charakterystykę regionu, któremu nadano kilka nazw: *Kaszuby jeziorne*. *Kraina kaszubskich jezior*. *Pojezierze*, *Szwajcaria Kaszubska* i po niemiecku - *Kaschubische Seenplatte*, czyli Pojezierze Kaszubskie oraz najczęściej - *Kaschubische Schweiz*, czyli Szwajcaria Kaszubska, a żadna z nich nie odpowiada obszarowi, w granicach którego leżą wymienione powiaty, bo mieszczą się one w obrębie Pojezierza Kaszubskiego, Pojezierza Bytowskiego, Równiny Charzykowskiej i Pojezierza Krajńskiego. Poza tym tekst folderu zawiera krótki opis, już tylko w języku polskim, owych czterech powiatów wraz ze zwięzłą informacją turystyczną. Mapa województwa pomorskiego i barwne fotografie zachęcają do zapoznania się z treścią publikacji. Szkoda tylko, że w niemieckim tłumaczeniu całe Kaszuby nazwane zostały *Kaschubische Schweiz*, czyli Szwajcaria Kaszubska, bo to już bezgraniczna przesada.

J. Sz.

Materiały do monografii przyrodniczej regionu gdańskiego, tom 4. Wdzydzki Park Krajobrazowy. Problemy trójochrony (przyroda - kultura - krajobraz). Praca zbiorowa pod red. Macieja Przewoźniaka Wydawnictwo Gdańskie, Gdańsk 2001.

Kolejny tom Materiałów do monografii przyrodniczej regionu gdańskiego został wydany z inicjatywy Wojewódzkiej Komisji Ochrony Przyrody w Gdańsku i gdańskiego Wojewódzkiego Konserwatora Ochrony Przyrody, a sfinansowany przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Jego treść prezentuje aktualny stan wiedzy o Wdzydzkim Parku Krajobrazowym w zakresie wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych, oparty o materiały zebrane w ramach Planu ochrony Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego wykonanego w latach 1997-1999. Na 286 stronach tekstu uzupełnionego obszerną bibliografią, 40 barwnymi zdjęciami i mapą w załączniku, podzielonego na pięć części, przedstawiona została diagnoza stanu Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego i główne problemy jego trójochrony, warunki przyrodnicze (prócz klimatu), dziedzictwo kulturowe, wybrane zagadnienia zoologiczne, zagospodarowanie przestrzenne, plan ochrony parku i spis literatury według stanu na koniec 1997 roku. Poszczególne

Odcinek dla pocztu		zł		gr		Odcinek dla banku		zł		gr		Odcinek dla posiadacza rachunku		zł		gr		Potwierdzenie dla wpłacającego		zł		gr				
słownie złotych		Wpłacający		słownie złotych		Wpłacający		słownie złotych		Wpłacający		słownie złotych		Wpłacający		słownie złotych		Wpłacający								
na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:		na rachunek:								
Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”		Redakcja: 80-827 Gdańsk, ul. Długa 45 Millenium, BIG Bank Gdański IV Oddział Gdańsk nr 56-1160-2202-0000-0000-5163-5127 „Jantarowe Szlaki”						
datownik	podpis przyjm.	opłata	datownik	podpis przyjm.	opłata	datownik	podpis przyjm.	opłata	datownik	podpis przyjm.	opłata	datownik	podpis przyjm.	opłata	datownik	podpis przyjm.	opłata	datownik	podpis przyjm.	opłata	datownik	podpis przyjm.	opłata			
Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie			Wypełnić na odwrocie		

części opracowania zawierają mapy, wykresy i tabele oraz zaopatrzone są w streszczenia w języku angielskim. Jest to publikacja naukowa w pełnym tego słowa znaczeniu, która może jednak ze względu na sposób ujęcia treści, być pożyteczna dla osób zajmujących się popularyzacją wiedzy o przyrodzie województwa pomorskiego, a także dla miłośników przyrody. Warto przypomnieć, że w pierwszym tomie Materiałów zaprezentowano nadmorskie rezerwy przyrody, a tomy drugi i trzeci poświęcono Kaszubskiemu Parkowi Krajobrazowemu i Nadmorskiemu Parkowi Krajobrazowemu. Wszystkie zostały opracowane na wysokim poziomie i wydane z wyróżniającą się starannością.

J. Sz.

Roman Landowski: Nowy bedeker kociewski. Wydawnictwo Polnord Oskar, Gdańsk 2002.

Kompendium wiedzy o Kociewiu, przeznaczone nie tylko dla mieszkańców tego regionu Pomorza, ale dla wszystkich, którzy będą chcieli tę interesującą krainę geograficzną poznać. Na treść publikacji składa się 266 haseł zawierających informacje krajoznawcze z zakresu geografii, historii, kultury i współczesności oraz biogramy zasłużonych Kociewiaków. Ukazane są miasta, wsie gminne, miejscowości znaczące dla historii regionu lub atrakcyjne pod względem turystycznym, które warto zwiedzić. Zasadniczą część publikacji uzupełniają szeroko potraktowane informacje praktyczne. Po wydaniu w 1986 roku Bedekerze kociewskim autorstwa Franciszka Biernackiego i Józefa Milewskiego, którego nakład został już dawno wyczerpany, jest to godne odnotowania i oczywiście nabycia wydawnictwo.

Jotes

Aktualia ochrony przyrody. Zeszyt informacyjny Zarządu Okręgu Ligi Ochrony Przyrody w Słupsku, nr 1 (18), czerwiec 2002.

Kolejny numer słupskich Aktualii ochrony przyrody, redagowanych niestrudzenie przez Józefa Cieplika, przynosi jak zwykle kilka interesujących publikacji w postaci artykułów oraz informacje o wydawnictwach regionalnych i młodzieżowych konkursach przyrodniczych organizowanych przez Zarząd Okręgowy Ligi Ochrony Przyrody w Słupsku. Podobnie jak w poprzednich numerach zeszyt otwiera dział zatytułowany: *Gospodarka - Strategia - Ochrona środowiska*, a w nim dwa krótkie artykuły pióra Stanisława Kaczmar-

Opłata za prenumeratę
„Jantarowych Szlaków”
za rok 2002

wynosi 30 zł + kosztą przesyłki = 38 zł
Pojedynczy egzemplarz - cena 7,50 zł



Opłata za prenumeratę
„Jantarowych Szlaków”
za rok 2002

wynosi 30 zł + kosztą przesyłki = 38 zł
Pojedynczy egzemplarz - cena 7,50 zł



Opłata za prenumeratę
„Jantarowych Szlaków”
za rok 2002

wynosi 30 zł + kosztą przesyłki = 38 zł
Pojedynczy egzemplarz - cena 7,50 zł



Opłata za prenumeratę
„Jantarowych Szlaków”
za rok 2002

wynosi 30 zł + kosztą przesyłki = 38 zł
Pojedynczy egzemplarz - cena 7,50 zł



Tylko prenumerata

zapewnia systematyczne

otrzymywanie

„Jantarowych Szlaków”

Tylko prenumerata

zapewnia systematyczne

otrzymywanie

„Jantarowych Szlaków”

Tylko prenumerata

zapewnia systematyczne

otrzymywanie

„Jantarowych Szlaków”

Tylko prenumerata

zapewnia systematyczne

otrzymywanie

„Jantarowych Szlaków”

ka pt. *Wpływ człowieka na zespoły ekologiczne w różnych okresach historycznych i Stan aktywności obywatelskiej w ochronie środowiska*. Wśród informacji wydawniczych na uwagę zasługuje IV tom *Materiałów do poznania regionalizmu słupskiego* i mapa zatytułowana *Ruch ekologiczny w Polsce*, a w części dotyczącej konkursów - wiadomości o eliminacjach regionalnych XVII Olimpiady Ekologicznej 2002 w Słupsku, w ramach których sześciu uczniów szkół średnich ze Słupska, Łęborka i Warcina zakwalifikowało się do etapu wojewódzkiego w Gdańsku.

J. Sz.

Robert Śmigieński: Przewodnik turystyczny po gminie Ustronie Morskie. Wydawnictwo Pasadena, Kołobrzeg 2001.

Przewodnik turystyczny po jednej z najbardziej interesujących gmin naszego Wybrzeża, napisany przez autora, który już wcześniej opublikował przewodniki po Kołobrzegu i okolicy oraz po Trzęsaczu. Recenzowaliśmy je na łamach „Jantarowych Szlaków”. Na treść publikacji składa się krótki opis gminy i jej walorów przyrodniczych, ze szczególnym uwzględnieniem warunków klimatycznych, dzieje Ustronia Morskiego jako kąpieliska, charakterystyka uprawianej kultury, rozrywki i sportu, opis szlaków turystycznych i znajdujących się wzdłuż ich tras obiektów krajoznawczych, informacje o wędkowaniu, opis walorów spaceru nadmorską plażą i możliwości realizowania agroturystyki. Są też informacje praktyczne. Warto dodać, że ten godny uwagi przewodnik, przeznaczony dla turystów udających się na wybrzeże województwa zachodniopomorskiego, wydany został z inicjatywy władz gminy Ustronie Morskie i dofinansowany z Funduszu Małych Projektów w ramach programu współpracy przygranicznej PHARE CBC.

Jotes

Zeszyty Kwidzyńskie, nr 7, Kwidzyn 2002.

Numer siódmy Zeszytów Kwidzyńskich, wydawanych przez Towarzystwo Miłośników Ziemi Kwidzyńskiej, jest w całości poświęcony 50. rocznicy działalności Oddziału Miejskiego PTTK w Kwidzynie. Na jego treść składa się podsumowanie tego, co zrobiono w tym oddziale PTTK przez minione 50 lat i liczne wspomnienia jego działaczy. I tak przypomniano prezesów Oddziału i jego kadre, wymieniając wiele osób wyróżniających się w działalności turystyczno-krajoznawczej w regionie. Poza

zbiorowym opracowaniem części sprawozdawczej, **Henryk Michalik** przedstawił znakowane szlaki piesze i spacerowe w powiecie kwidzyńskim oraz przebieg Międzynarodowej Trasy Rowerowej „EuroRoute R-1” przez północną Polskę i bardziej szczegółowo - przez powiat kwidzyński. Wspomnienia napisali: **Genowefa Cybulska, Jerzy Jakubowski, Sabina Kielkiewicz, Halina Klein, Barbara Łukaszewicz, Eugeniusz Michalik, Henryk Michalik, Jerzy Richter, Jerzy Rudnik, Marian Tomaszewski i Mariusz Wesołowski**. Wspomnieniowy charakter mają też liczne zdjęcia zamieszczone na końcu publikacji, która ukazała się dzięki dofinansowaniu Urzędu Miejskiego w Kwidzynie.

J. Sz.

Czesława Betlejewska: Meble gdańskie od XVI do XIX wieku. Wydawnictwo: DiG, Warszawa-Gdańsk 2001, ss. 204.

Na rynku wydawniczym pojawiła się cenna pozycja albumowa uznanej w gdańskim środowisku naukowym znawczyni przedmiotu Czesławy Betlejewskiej, kustoszka Muzeum Narodowego w Gdańsku. Obszerna to praca, bowiem przekracza ramy czasowe określone w tytule, która zawiera *Wstęp* oraz następujące rozdziały: *Cechy stolarskie, Meblarstwo późnogotyckie, Renesansowe meble i wnętrza, Meble i wnętrza barokowe, Meble i wnętrza rokokowe oraz Meble w XIX wieku*. Ponadto znajdujemy w niej spis bibliograficzny, w którym autorka powołuje się na prace 64 autorów i na wiele zespołów akt dawnych przechowywanych w Archiwum Państwowym w Gdańsku. Do tego załączony jest *Aneks* zawierający 111 nazwisk mistrzów stolarskich działających w Gdańsku i na Żuławach Gdańskich, ponadto streszczenie w języku niemieckim i spis aż 280 czarnobiałych i kolorowych ilustracji, a poza tym nie wymieniony w *Spisie treści* wykaz nazwisk fotografów i nazwy placówek, w których znajdują się meble ujęte na reprodukowanych zdjęciach, jak Metropolitan Museum of Art w Nowym Jorku, Muzeum Historii Miasta Gdańska i Państwowe Zbiory na Wawelu, a także wykaz fotografii pochodzących z cennego dzieła Willega Drosta pt. *Kunstendmaler der Stadt Danzig* (t. 1, 2, 3, 4 i 5, Stuttgart 1957, 1958, 1959, 1963 i 1972).

Edward Klamann (Gdańsk)

Zaprosili nas

- Marszałek Województwa Wielkopolskiego, Firma Jubilejska Wojciecha Kruka, Biblioteka Raczyńskich oraz Arkady Radosław i Marek Fiedlerowie

na uroczystość wręczenia Nagrody im. Arkadego Fiedlera „Bursztynowy Motyl” Beacie Pawlikowskiej w dniu 27 maja 2002 roku do Muzeum Arkadego Fiedlera „Pod Totemem” w Puszczykowie.

- Słupskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne. Rada Krajowa Regionalnych Towarzystw Kultury, Związek Literatów Polskich - Oddział w Słupsku, Miejska Biblioteka Publiczna im. Marii Dąbrowskiej w Słupsku i Stowarzyszenie Bibliotekarzy Polskich Zarząd Okręgu w Słupsku, na sympozjum pt. „Mała Ojczyzna w piśmiennictwie regionalnym” w dniu 7 czerwca 2002 roku do siedziby Miejskiej Biblioteki Publicznej w Słupsku.
- Szkoła Podstawowa nr 45 im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku i Nadbałtyckie Centrum Kultury w Gdańsku, na uroczyste odsłonięcie znaku wysokiej wody i wykład doc. Jerzego Makowskiego pt. „Znaki wysokiej wody” w dniu 12 lipca 2002 roku.
- Muzeum Poczty i Telekomunikacji Oddział w Gdańsku, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze oraz Towarzystwo Przyjaciół Gdańska, na uroczyste otwarcie wystawy pt. „W międzywojennym Gdańsku” w dniu 1 sierpnia 2002 roku do historycznego budynku Poczty Polskiej w Gdańsku.

Za zaproszenia dziękujemy!



Na pierwszej stronie okładki: Widok na port jachtowy w Gdyni. Fot. H. Wasielke-Cieślak

Numery bieżące można nabyć:
w **Gdańsku**: Oddział PTTK, Długa 45 (parter); w księgarniach Gdańskiego Domu Książki: nr 5 (ul. Długa) i nr 17 (ul. Miszewskiego); w księgarni p. M. Pospischila (ul. Piwna), w księgarni pp. H. Rachlewicza i M. Łangowskiego (ul. Grobla II) oraz w Gdańskiej Księgarni Naukowej (ul. Łągiwniki), w Redakcji „Jantarowych Szlaków”;
w **Gdyni**: Oddział Morski PTTK, ul. 3 Maja 27;
w **Sopocie**: Oddział PTTK, ul. Jana Jerzego Haffnera nr 17/19.

Numery archiwalne można zakupić w Regionalnej Pracowni Krajoznawczej PTTK w Gdańsku, ul. Ogarna 72.



CENTROSTAL

*Żelazny
repertuar*

ISO 9002

CENTROSTAL S.A., 80-298 Gdańsk, ul. Budowlanych 42
tel. (0-58) 341 12 81, 341 23 27, fax: (0-58) 341 77 30
www.centrostal.gda.pl, e-mail: centrostal@centrostal.gda.pl

Oddział w GDYNI, tel.: (0-58) 663 00 50, fax: 663 00 83, Oddział w GDAŃSKU-OLIWIE, tel.: (0-58) 552 05 44, fax: 552 24 14

Oddział w SŁUPSKU, tel.: (0-59) 842 58 74, fax: 842 50 33, Oddział w ELBLĄGU, tel.: (0-55) 233 64 20, fax: 233 42 29

Oddział w OLSZTYNIE CENTROSTAL ZAPTOR, tel.: (0-89) 533 82 96, fax: 533 82 97,

Oddział w KWIDZYNIE, tel.: (0-55) 279 99 25, fax: 279 99 26,

Oddział Usług Serwisowych, tel.: (0-58) 349 40 71, tel./fax: 34 75 293