

Helena Głogowska

"Blaski i cienie" międzywojennej Gdyni z perspektywy Wilna - w latach kryzysu gospodarczego i początku wojny (1930-1940)

Zeszyty Gdyńskie nr 5, 25-53

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Helena Głogowska

„Blaski i cienie” międzywojennej Gdyni z perspektywy Wilna - w latach kryzysu gospodarczego i początku wojny (1930-1940)

W okresie międzywojennym rozbudowująca się intensywnie Gdynia stawała się atrakcyjnym miejscem w II Rzeczypospolitej, ze względu na budowę portu i miasta. Dla turystów istotne znaczenie miało jej nadmorskie położenie. Dla Wilna, miasta kresowego, Gdynia przede wszystkim kojarzyła się poprzez kontakt z Morzem Bałtyckim. Budowa tego miasta spotykała się z zainteresowaniem miejscowych dziennikarzy i prasy. Urządzano wycieczki dziennikarzy do Gdyni. W ich wyniku powstawały reportaże.

Jedną z gazet wileńskich, w której tematyka gdyńska była obecna, był „Kurjer Wileński”, niezależny dziennik demokratyczny, który ukazywał się w latach 1924-1940. Po II wojnie światowej gazeta nie była przedmiotem szczegółowych badań. W 2001 r. Marta Janik napisała pracę magisterską pod kierunkiem Jerzego Jarowieckiego „Problemy kultury i życia literackiego na łamach „Kuriera Wileńskiego”¹. W 2004 r. we wspólnym artykule z promotorem stwierdzała, że dotychczasowe poglądy na temat tej gazety były nieadekwatne do treści². Autorzy podważyli dotychczasową, niezbyt pochlebną opinię o dzienniku („popularny” i „stosował niektóre chwytły pism brukowych”), wyrażoną przez Andrzeja Paczkowskiego³. Stwierdzili, że „Kurier Wileński” był jedną z trzech opiniotwórczych gazet wileńskich, obok konserwatywnego „Słowa” i nacjonalistycznego „Dziennika Wileńskiego”: „Należał do grona trzech największych dzienników wileńskich i wraz z nimi kształtował postawy społeczeństwa Wileńszczyzny”⁴. Najczęściej wyrażał poglądy stronnictw i partii demokratycznych i daleki był od tendencyjności dwóch wymienionych gazet wileńskich⁵. Credo gazety zawarto w tekście redakcyjnym w jubileuszowym jej dwutysięcznym numerze w 1931 r.: „Pismo nasze pozostaje wierne swemu naczelnemu

¹ Informacja za: M. Janik, J. Jarowiecki, „Kurier Wileński” (1924-1939), „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2004, t. VII, z. 2 (14), s. 80.

² M. Janik, J. Jarowiecki, op. cit., s. 80.

³ A. Paczkowski, Prasa polska w latach 1918-1939, Warszawa 1980, s. 67.

⁴ M. Janik, J. Jarowiecki, op. cit., s. 95.

⁵ Ibidem, s. 80.

zadaniu: budowania lepszej przyszłości kraju na fundamencie zgodnej współpracy wszystkich obywateli i walki z temi czynnikami, które przez swą zaciekłość czy to partyjną, czy klasową, czy nacjonalistyczną, rozsadzają społeczeństwo i państwo”⁶. Od 3 listopada 1931 r. redaktorem odpowiedzialnym był Witold Kiszki, a wydawcą Towarzystwo Wydawnicze „Pogoń” (Witold Abramowicz, Kazimierz Okulicz, Witold Staniewicz). „Kurjer Wileński” ukazywał się w nakładzie 4000 egzemplarzy⁷.

Na jego łamach pisano o Gdyni wielokrotnie. Zwracano uwagę na rozbudowę miasta i problemy związane z rozwojem gospodarki i portu, oraz występujące kwestie społeczne. W latach kryzysu gospodarczego dostrzegano jego ujemny wpływ także w Gdyni, gdzie skoncentrowana była dość liczna klasa robotnicza.

W. Tołł. (Władysław Tołłoczko?), obecny w Gdyni w grudniu 1933 r., w „Reportażu z wybrzeża we mgle” opisał jej główne problemy społeczne, m. in. bezrobocie. Artykuł zilustrowano wizerunkiem nowo wybudowanego Dworca Morskiego w Gdyni, którego „poświęcenie odbyło się (...) w ramach uroczystości poświęcenia portu gdyńskiego w związku z zakończeniem zasadniczego etapu rozbudowy portu”⁸. Autor, goszczący w Gdyni w latach światowego kryzysu gospodarczego, zadał sobie pytania, jak „kryzys światowy dotknął swem śmiertcionym tchnieniem nawet wybrzeże polskie? Tego wychuchanego, wypieszczonego benjaminka, dumę naszego państwa?”⁹

Postrzegał Gdynię jako jedyny port polski w korzystniejszej sytuacji na tle innych portów Bałtyku: „Gdynia jest ciągle czynna. Mimo napięcia kryzysowego okno Polski na morze jest tak niewielkie, że prąd powietrza ciągle jest silny. Można rzec: nawet w dzisiejszych ciężkich czasach praca Gdyni ciągle się wzmaga. Wobec 550 tys. ton (w zaokrągleniu) przeładunku w lipcu roku ubiegłego mamy 610 tys. ton w roku bieżącym. Składy portowe są wykorzystane niemal w 100 proc., co nie jest dogodnie – wykorzystanie przy normalnej eksploatacji winno być mniejsze. Gwałtowny wzrost magazynów nie wystarcza. W roku ub. Gdynia posiadała 80 tys. metrów kwadratowych składów i magazynów; do lipca r. b. liczba ta podskoczyła do 122 tys. Mimo to 20 tys. dalszych m. kw. było w budowie. Chłodnia eksportowa domaga się gwałtownie rozbudowy. Gdynia zdobyła urządzenia przeładunkowe i organizację handlową do przeładunku złomu. Z każdym miesiącem zdobywa dla siebie tranzyty państw, nieraz bardzo odległych. Oczywiście pewne objawy kryzysu dostrzec się dadzą. Przede wszystkim wyraża się to niemal zupełnym wstrzymaniem inwestycji portowych z wyjątkiem budowy wyżej wspomnianych magazynów, chłodni, Dworca Emigracyjnego, nieznacznej rozbudowy portu itp. Ale samej działalności portowej kryzys nie dotknął prawie wcale”¹⁰. Autor stwierdzał, że bezrobocie portu nie istnieje.

gorzej przedstawiała się – zdaniem autora – sytuacja we flocie. O tym poinformował go marynarz z załogi okrętu „Czajka” i dyrektor Floty Polskiej. Okręt „Czajka” latem organizował przeróżne wycieczki turystyczne po Zatoce Puckiej,

⁶ 2000, „Kurjer Wileński”, nr 58, z dn. 1931 r., s. 1.

⁷ M. Janik, J. Jarowiecki, op. cit., s. 89.

⁸ W. Tołł., Reportaż z wybrzeża we mgle, „Kurjer Wileński”, nr 334, z dn. 13.12.1933 r., s. 2.

⁹ Tamże.

¹⁰ Tamże.

„robiąc wydatną konkurencję „Żegludze Polskiej”, bijąc ją kilkakrotnie niższą ceną biletów. Jesienią, zimą i wiosną bieduje na kabotażu (czyli żegludze przybrzeżnej) między Królewcem, Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem. Marynarz, wcześniej pływający na statkach zagranicznych, wobec kryzysu gospodarczego, nie mógł nigdzie otrzymać pracy i wrócił do kraju. Stan we flocie określał jako „cmentarz”: „Cmentarz, panie – powiedział, robiąc ruch ręką dokoła widnokregu – wszędzie cmentarz”¹¹. Rozmowa z dyrektorem w jego „pięknym gabinecie przy ulicy Jerzego Wachingtona” wyjaśniła kwestię kryzysu w polskiej flocie: „Kwestii zatrudnienia polskich statków nie można rozpatrywać w oderwaniu od sytuacji światowej. Na całym świecie jest obecnie trzysta i pół miljonów ton statków przywiązanych. Wobec tak kolosalnego bezrobocia na morzu konkurencja jest niezmiernie silna. To się odbija ujemnie na pracy polskiej floty. Sytuacja może ulec zmianie dopiero wtedy, gdy statki uwiązane „stracą klasę” i nie będą mogły wytrzymać konkurencji ze statkami pływającymi. (...) Oto zestawienie ogólne przewozów floty polskiej ostatnich trzech lat: 1930 rok: 878.874 tonn, 1931 rok: 1.091.792 tonn, 1932 rok: 1.094.835 tonn. (...) Nie ulega wątpliwości, że wraz z całym światem flota polska przeżywa ciężkie czasy. Kilka statków zdeklasowanych, a więc nieopłacalnych stoi przywiązanych. Ogólnie można rzec jednak, że w porównaniu z innymi państwami morskimi nasza sytuacja jest jedną z lepszych”¹².

Autor zwracał szczególną uwagę na gdyńskich bezrobotnych. Pisał: „nie trzeba dowodzić, że pracujący port, urzędy, kolej, handel, przemysł zatrudnia tysiące robotników, urzędników, pracowników umysłowych wszelkich kategorii. Że (nie mówiąc o wpływie Gdyni na rolę gospodarczą dla całego państwa) port i miasto daje środki do życia kilkudziesięciu tysiącom ludzi”¹³. Opisał środowisko robotników portowych i bezrobotnych. Jeden z oczekujących na pracę w porcie „nazywa się Grzyb. Pracuje przeciętnie 4 dni w tygodniu. Zarabia 30 złotych tygodniowo. Dla niego i rodziny 30 zł. potrzebne jest na średnie wyżywienie się. Poza komornem, opałem, światłem ubraniami. (...) Kraniści, maszyniści dźwigowi, wszyscy pracownicy stali mają się lepiej. Pracownicy angażowani od wypadku do wypadku zależą całkowicie od widzimisię formanów. (...) Formani są to przodownicy partii robotników, angażujący ich do jakiegokolwiek pracy. Niejednokrotnie nadużywają swej władzy. Słyszałem liczne skargi, że wymagają „poczęstunku”. Inni mają robotników jako sublokatorów na pełnym utrzymaniu i ci popierają tych, którzy potem zarobione pieniądze odnoszą im w postaci komornego lub zapłaty za utrzymanie. Zdarza się, że „faworyci” pracują po dwie zmiany – a mniej szczęśliwi próżno szcękają zębami na molo. Obserwowałem taką akcję werbowania robotników. Przed olejarnią gdyńską podpływał okręt naładowany koprą, czy innym jakimś oleistym surowcem o wątpliwym zapachu. Statek przybył aż hen ze wschodnich pobrzeży oceanu Indyjskiego. Od paru godzin czekał na molo tłum robotników, złożony z blisko setki

¹¹ Tamże.

¹² Tamże.

¹³ Tamże.

zголоdniałych pracy ludzi. Młodzi lub w sile wieku mężczyźni ci, którzy przed kilku laty, gdy w brzeg gdyński wbijano pierwsze pale, odważyli się rzucić rodzinny zakątek i iść gdzieś aż nad Bałtyk szukać losu. Teraz chciwie wypatrywali miejsc pracy przy wyładowywaniu kopry. Zaangażowano dwudziestu kilku. Reszta czekała na molo zrezygnowana. Niektórzy próbowali jeszcze się przeszmygłować, wcisnąć się między wybranych. Tych wyrzucano po prostu z pokładu. W oczach mi utkwił mężczyzna czterdziestoletni, którego twarz zdołała para olbrzymich rudych beznadziejnych wąsów. Stał zgarbiony, z rękoma w kieszeniach. Głowę miał zadartą do góry i chciwie wypatrywał, co działo się na pokładzie. Inni odeszli, on stał jeszcze. Przyglądałem mu się z oddali: bez ruchu, bez drgnienia stał z zadartą do góry głową i tylko wąsy paliły mu się na twarzy, sprawiając efekt półkomiczny, półsmutny¹⁴.

W. Tołł. zwrócił uwagę na zjawisko niezgodnego z prawem przedłużania czasu pracy robotników, „nie dając im za to należnego wynagrodzenia”, oraz na nierówne traktowanie robotników. O pracę w porcie mogli ubiegać się wyłącznie robotnicy posiadający legitymacje portowe. Posiadało je około 2000 ludzi. Spośród nich regularnie pracowało 200-250 osób. „Inni nie odrabiają pełnych sześciu dni tygodnia. Zdarzają się zaś tacy nieszczęśliwcy, którym specjalnie się nie powodzi. Np. robotnik Marek pracował w styczniu r.b. 6 dni, w lutym r.b. 6 dni, w marcu r.b. 4 dni, w kwietniu r.b. nic, w maju r.b. 2 dni, w czerwcu r.b. 8 dni. Oczywiście nieszczęśliwiec mógł wegetować, nie żyć¹⁵”.

Autor uważał, że robotnicy, posiadający legitymacje portowe, nie mieszczą się w kategorii bezrobotnych, tak jak robotnicy budowlani: cieśle, murarze. Życie bezrobotnych opisał, odwiedzając ich w dzielnicach, gdzie zamieszkiwali. Wskazywał na kontrasty między ekskluzywnym centrum Gdyni a jej peryferiami, zamieszkałymi przez biedotę: „Są w Gdyni specjalne dzielnice bezrobotnych o nazwach brzmiących romantycznie – Chicago, Meksyk, Chińska Dzielnica – w rzeczywistości wyprane z wszelkiego romantyzmu. Idziemy za Grabówko, starą piękną aleją. Dzień jest szary i smutny. Za Grabówkiem spada teren naturalnymi tarasami. U góry, nad naszemi głowami – las. Nieco niżej domki, kupa domków, duże osiedle błyskające oczami szyb. Z dala wygląda to jak owe podniebne wioski gruzińskie, spopularyzowane w opisach z wojen rosyjsko-gruzińskich. Z bliska – są to niewielkie baraki drewniane, zbudowane ze starych desek i bali, z cegły, kamienia, blachy, z wszelkiego materiału, który można w każdym porcie ściągnąć lub kupić. Domki owe ustawione bez ładu i składu, bez ulic i często bez podwórków, wprost na sypkim piasku są miejscem najędzniejszym, ale i najmniej w Gdyni znanem. Gnieździ się tu wszelka hołota, wszelkie szumowiny portowe, ale obok nich – i to w większości – ludność tego samotnego osiedla to ci, co żyją ze skąpego zasiłku dla bezrobotnych, wydawanego przedewszystkiem w naturze. Cisza. To uderza od pierwszej chwili, gdy wchodzimy do ludnego osiedla, w którym mieszka kilkaset osób. Cisza. Ta cisza mówi od razu o ludności tej wsi. Powiadają, że tutaj w nocy można nieraz usłyszeć wrzaski, że czasem

¹⁴ W. Tołł, Reportaż z wybrzeża we mgle, „Kurjer Wileński”, nr 335, z dn. 14.12.1933 r., s. 2.

¹⁵ Tamże.

z rana można tu znaleźć zwłoki człowieka, który w nocy jeszcze krzyczał. Nie wiem, czy to jest prawda. Naczelnik Bezpieczeństwa Publicznego w Gdyni pokazywał mi ostre noże fińskie, niektóre z nich miały być odebrane właśnie mieszkańcom Meksyku. Być może. Ja w swej wędrówce po wybrzeżu zastałem tu ciszę. W porcie trzaskają łańcuchy dźwigów, słychać gwizdki, okrzyki pracujących, hałas pędzących wagonów i lokomotyw. W mieście gwar samochodów, krzyk gazeciarzy, odgłos radja z restauracji. Tu – czasem tylko dziecko zapłaczę. Zresztą piasek skrzypi pod stopami. (...) Tu i ówdzie ogródek przed domkiem. Nikogo prawie nie spotykamy. Oto niska chałupa z jednym okienkiem. Schylamy się w drzwiach. Wchodzimy¹⁶. Dalej autor opisuje wygląd wewnątrz tego domu i jego atmosferę: „Mężczyzna siedzi przy stoliku z łokciami opartymi o blat. Patrzy w okno. Nie interesuje się kto wszedł, nie odwraca głowy. Kobieta krząta się po izbie, widać, że sprzątała, gdyż jeszcze ma w ręku ścierkę. (...) Oglądam się po pokoju. Sprzęty biedne, ale jest wszystko, co najważniejsze. Sprawiane za czasów dobrej koniunktury. (...) W pokoju jest czysto i porządnie. Na ścianach niemieckim zwyczajem haftowane makatki z sentencjami. Zwracam uwagę na jedną. Napis, czerwonymi literami wyszyty, głosi: PRACA OSŁADZA ŻYCIE¹⁷. Gospodarz w ciągu roku pracował zaledwie w sumie cztery tygodnie: „Czasem kapnęło coś w sezonie. Czasem rodzina żony przyszła paczkę¹⁸. W następnym domu spotkał dwóch mężczyzn przy obiedzie: „Dwaj przyjaciele – razem biedują, dzielą się zarobionym groszem. Obecnie jeden z nich ma pracę. Drugi ma nadzieję na pracę. Pierwszy jest wesoły jak szczygieł, choć jego budowa już się kończy. Drugi ponury – choć obiecano mu stałą pracę. Pytam, ile pracowali. Wesoły w sumie pracował cztery tygodnie od początku roku. Smutny dwadzieścia tygodni. Co jedzą? Chleb, który dają jako zapomogę i zupę. Cóż mają jeść pozatem. Ziemi nie ugrzyżą¹⁹”. W kolejnym domu autor odwiedził bezrobotnego cieślę: „jest groźny, złorzeczy, wykrzykuje. Pracował kilka tygodni. Ale mógłby pracować więcej. Praca jest, ale ot – protekcja, stosunki. (...) Krzykliwie rozprawia o swej biedzie. Siadam na zydel i słucham. Słucham czarnej jego kroniki dzień po dniu. Od dnia jak tu przyjechał, znęcony rozbudową Gdyni. Jak zarabiał doskonale przy budowlach, żył jak pan. Jak ożenił się i założył sobie dom. Jak przyszły złe czasy, czasy chude. Jak ciągle było mniej pracy, ciągle więcej rąk głodnych. Jak przyszedł wreszcie do nędzy dzisiejszej²⁰”.

Autor opisał też tzw. „bunkrowanie węgla”, czyli jego kradzież z jadących węglarek. „Długi żółty nasyp kolejowy. Jest noc, wiatr wyje w drutach telegraficznych. (...) Tor powoli włazi pod górę. Zdala błyska światło lokomotywy. Pociąg nadbiega. Węglarki rytmicznie grają. Pociąg sapie, szybko wpelza na górę. Przy końcu idzie nieco wolniej. Do toru podbiegają wówczas liczne cienie. Pędzą, by się zrównać z biegiem pociągu. Chwytają się pędzących wagonów. Niektórym udaje się uczepić. Podciągają się do

¹⁶ Tamże.

¹⁷ W. Tołł, Reportaż z wybrzeża we mgle, „Kurjer Wileński”, nr 336, z dn. 15.12.1933 r., s. 2.

¹⁸ Tamże.

¹⁹ Tamże.

²⁰ Tamże.

góry, włączą na bryły węgla. Po chwili bryły te sypią się na ziemię, jak grad. Wówczas prędko podchodzą do toru inne cienie. Mają zgóry przygotowane worki. Ładują w nie zrzuceniu węgla²¹.

Zwracając uwagę na duże bezrobocie w Gdyni, autor tłumaczył je dużym napływem siły roboczej w drugiej połowie lat 20. i kryzysem gospodarczym, który wielu robotników pozbawił pracy: „Bezrobocie Gdyni powstało z racji gwałtownej rozbudowy portu i miasta, wobec tego ma charakter przejściowy; nie wpływa bowiem z niedomagań samego organizmu Gdyni²². Gwałtowny rozwój Gdyni wiązał się z napływem mnóstwa robotników, chętnych do pracy przy jej budowie. „Gdynia powstała w ciągu kilku - można rzec - lat, bo intensywna rozbudowa Gdyni, datuje się, jak wiemy, od r. 1926. Do wybudowania tego kolosu, miasta i portu na terenach, gdzie niedawno były piaski i torfowiska potrzeba było masy robotników z całego kraju. W Gdyni przez długie lata wciąż brakło rąk pracy, i każdy, kto nie był zadowolony z warunków bytu na miejscu, jechał do Gdyni. Do dziś dnia wałęsa do Gdyni dziesiątki i setki bezrobotnych z kraju i gdyński Komisariat Rządu wiele ma z nimi kłopotu, gdyż Gdynia nie może przyjąć i wykarmić całego bezrobocia z całej Polski. Rok 1929 był rokiem największej rozbudowy miasta. Potem przyszły lata ciężkie i inwestowanie kapitałów w Gdynię zaczęło się zmniejszać. Zwłaszcza przestały płynąć kapitały prywatne. Praca wnet odczuła tę sytuację. Kto miał do czego wracać - wracał. Kto nie miał - musiał zostać, biedować, utrzymywać się łada jak i byle z czego. Podobnie się działo na terenie portu. Pierwotnie budowano w dużej mierze przy pomocy „podręcznych” dźwigów okrętowych, gdzie praca ludzka była znacznie bardziej potrzebna. Obecnie wszystkie te, mocno zresztą nierentowne sposoby zostały zmechanizowane. To znowu odtrąciło szereg rąk, powstała konieczność regulowania stosunków tam, gdzie dawniej wystarczało do ich realizacji samo życie²³.”

W 1935 r. „Kurjer Wileński” donosił o budowie w Gdyni nowego elewatora zbożowego, który miał stanąć przy nabrzeżu indyjskim, pomiędzy placami „Olejarni Gdynińskiej” a zbiornikami firmy „Polski Melas²⁴”.

Na jego łamach informowano m.in. o inauguracji międzynarodowych wykładów akademickich im. Józefa Piłsudskiego w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, która odbywała się 14 lipca 1935 r. Otwierał je rektor kolegium prof. Tadeusz Hilarowicz, komisarz rządu na miasto Gdynię Franciszek Sokół, poseł Rumunii w Polsce prof. Victor Cadere, prof. Svetozar Ilesic z Zagrzebia, dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej kom. Adam Mohuczy. Po przemówieniach odbywał się wykład inauguracyjny byłego ministra Ignacego Matuszewskiego „Gospodarstwo publiczne”. Wykłady zaplanowano w dwóch działach: w Instytucie międzynarodowym wykładów nauk administracyjnych i gospodarczych (w języku polskim) i w Instytucie wykładów o kulturze narodów słowiańskich (w języku polskim, francuskim i niemieckim)²⁵.

²¹ Tamże.

²² Tamże.

²³ Tamże.

²⁴ Wzdłuż i wszerz Polski, „Kurjer Wileński”, nr 75, z dn. 17.03.1935 r., s. 8.

²⁵ Wzdłuż i wszerz Polski, „Kurjer Wileński”, nr 189, z dn. 13.07.1935 r., s. 5.

W 1935 r. „Kurjer Wileński” był jednym ze współorganizatorów wycieczki Prasy Wileńskiej do Gdyni. Pierwsza taka wycieczka miała miejsce w 1934 r. Czytelnikom w promieniu 150 km od Wilna oferowano ulgi dojazdowe do Wilna oraz zabranie po drodze uczestników z Grodna, Druskiennik i Białegostoku²⁶. Cena biletu III klasy wynosiła 20,50 zł, II klasy – 28,50 zł. W cenę biletu wchodziły noclegi w Hotelu Emigracyjnym w Gdyni. Komisja Turystyczna redakcji organizowała uczestnikom także ulgowe zwiedzanie portu, przejażdżki po pełnym morzu oraz inne wycieczki²⁷. W 1935 r. dyrekcja kolei udostępniła 14 wagonów na 3-dniową wycieczkę nad morze. Wyjeżdżano z Wilna 3 sierpnia. Do Gdyni jechano przez Warszawę. Na miejscu pociąg był następnego dnia rano. Wrażenia z wyprawy turystycznej do Gdyni odnotowano na łamach gazety. Zwracano uwagę, że hotel emigracyjny „nie na wszystkich zrobił dobre wrażenie. Panie nie utyskiwały, ale mężczyźni słusznie awanturowali się. Przeraził nas przede wszystkim tłok przy odbieraniu poświadczeń na łóżka(?) oraz poobdzierane tapety i brudne ściany w klatce schodowej. Łóżek właściwie niema, lecz nary piętrowe – wąskie, twarde. Znaleźliśmy nary zwolnione przez uprzednią wycieczkę – niesprzątnięte, a pościel nie robiła wrażenia czystej. Dano nową zmianę - niby czystą, ale wielu podejrzewało, że więcej tu działało żelazko niż para i mydło. Służba opryskliwa. Byliśmy świadkami skarg. Wentylacja słaba: ratowały otwarte przez całą noc okna. Miejmy nadzieję, że w przyszłości znajdziemy lepszy ład i wyraźniejszą czystość”²⁸.

W programie wycieczki było zwiedzanie portu na motorówce „Orbis”, wycieczka „Gdańskiem” na Hel – razem za 3,50 zł. Trzeci dzień był przeznaczony na wycieczki indywidualne. W trakcie pobytu w Gdyni na terenie wystawy przemysłowo-rzemieślniczej odbywało się „Święto Pieśni”. Uczestniczyło w nim 1200 śpiewaków z Pomorza oraz chóry z Radomia i Częstochowy. W konkursowym jury zasiadali prof. Stanisław Kazuro, ks. kan. W. Sawankowski z Pelplina i prof. Feliks Nowowiejski²⁹.

Wycieczki z Wilna do Gdyni i na Hel urządzano corocznie. Na łamach „Kurjera Wileńskiego” zamieszczano ogłoszenia o nich, podając cenę, termin oraz sposób dojazdu (w 1938 r. wycieczka kosztowała 29 zł 50 gr, wyjazd z Wilna 1 sierpnia, powrót - 6 sierpnia, podróż specjalnym pociągiem z wagonem restauracyjnym i dancinikiem)³⁰.

Relacje i wrażenia z wycieczek zamieszczano na łamach gazety. Ich uczestnicy zachwycali się tempem rozbudowy Gdyni, ale też dostrzegali ujemne strony szybkiego tempa rozwoju miasta. A. Miller zwracał uwagę na „szalone” tempo rozwoju miasta-portu: „Ulica 10 lutego i Święto-Jańska są już prawie zabudowane. W nocy ul. Św. Jana przypomina ulice wileńskie. Wystawy i szyldy oraz oświetlenie tworzą harmonię,

²⁶ Uwaga, czytelnicy z prowincji wyjeżdżający pociągiem prasowym nad Bałtyk, „Kurjer Wileński”, nr 189, z dn. 13.07.1935 r., s. 6.

²⁷ Noclegi w Gdyni dla naszych czytelników są już zarezerwowane, „Kurjer Wileński”, nr 194, z dn. 18.07.1935 r., s. 6.

²⁸ A. Miller, Wycieczka prasy wileńskiej do Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 217, z dn. 10.08.1935 r., s. 8.

²⁹ Tamże.

³⁰ „Kurjer Wileński”, nr 189, z dn. 12.07.1938 r., s. 2.

wykazując planowość estetyczną miasta. Plac Kościuszki imponuje kwiatami”³¹.

Gdynia, jako szczególne miasto w II Rzeczypospolitej, było też niezwykle promowane. W „Kurjerze Wileńskim” informowano o objazdowej wystawie „Historia rozwoju Gdyni”, składającej się z obrazów, szkiców, fotografii, wykresów, modeli budownictwa, która w styczniu 1936 r. zaczęła wędrować po Polsce i połączona była konkursem dla młodzieży szkolnej na najlepszy rysunek o tematyce morskiej³².

Szczególną okazją do pisania o Gdyni była 10. rocznica istnienia miasta. Z tej okazji Eugeniusz Gulczyński napisał cykl artykułów „Blaski i cienie rosnącej Gdyni”. Przedstawił w nich obraz miasta w 1936 r. Rozpoczął od wizji, zawartej w utworze Stefana Żeromskiego „Wiatr od morza”: „Żaden z pisarzy naszych nie skupił w sobie tyle tęsknoty narodu do ekspansji, do wielkości budowanej na piaszczystym, nieznanem, zapuszczonem do niedawna wybrzeżu, co Stefan Żeromski”³³. Cykl rozpoczął się opisem domku Stefana Żeromskiego: „W samem centrum wielkiej Gdyni, między wielopiętrowymi gmachami przytulił się mały parterowy z czerwonej cegły domek, - niby dworek kaszubski. Dzisiaj domek ten niknie między drapaczami nowoczesnego miasta i nikt by nań nie zwrócił zapewne uwagi gdyby nie wmurowana brązowa tablica z płaskorzeźbą Żeromskiego i napisem, że tu wielki pisarz w roku 1920 tworzył „Wiatr od morza”³⁴.

Eugeniusz Gulczyński zwrócił uwagę na specyfikę Gdyni, porównując ją z Wilnem. Pisał o szybkim tempie życia i budownictwa, co uwidaczniało się w chaosie architektonicznym na niestabilnym rynku pracy. Zwracał uwagę na nader pozytywne pierwsze wrażenie w kontakcie z miastem: „Zewnętrznie biorąc Gdynia porywa na pierwszy rzut oka. Rozmachem, wielkością, szerokością zarysowanego planu, zresztą ostatecznie niedopracowanego. Miasto jest wciąż *In statu nascendi*, wciąż się buduje, wciąż rośnie. Imponują wielkie gmachy. Place tutaj są drogie, więc nie opłaca się budować domów małych. Wszystkie nowopowstające są najmniej 5-piętrowe. Najdłuższa ulica: Świętojańska, ciągnąca się na przestrzeni 21 km składa się z takich drapaczy. Tak samo przecinająca ją ul. 10 lutego. Wybudowany przed 10 laty dworzec kolejowy wygląda obecnie na mały kiosk w stylu kaszubsko-pomorskim – tak zmalął przy wielkich gmachach nowoczesnego miasta. Tempo życia codziennego, ruch tak różny od senności i powolności Wilna rzuca się w oczy od razu. Ruch ten to nie chorobliwa nerwowość podtrzymywana sztucznie, lecz zdrowe tętno organizmu, który się normalnie rozwija i wyrasta ponad otaczający go poziom. Gdynia pod niektórymi względami podnosi poziom polskiego życia, kształtuje psychikę polską. Tu giną nareszcie przesady, które zabobonnym nalotem przyćmiły szlachecko-inteligencką mentalność t. zw. dzisiaj „towarzystwa”. Na jednym z naszych statków pasażerskich spotkałem d. urzędnika bankowego z Wilna. Pracuje jako zwykły steward. Śmiał się szczerze, gdy mu zadał pytanie, czy się nie wstydzi swej pracy. Widziałem również młodego człowieka, który ma sześć klas gimnazjum d. typu i jest

³¹ A. Miller, Wycieczka prasy wileńskiej do Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 217, z dn. 10.08.1935 r., s. 8.

³² Wzdłuż i wszczegz Polski, „Kurjer Wileński”, nr 19, z dn. 11.01.1936 r., s. 5.

³³ E. Gulczyński, Blaski i cienie rosnącej Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 229, z dn. 21.08.1936 r., s. 3.

³⁴ Tamże.

zwyczajnym dozorcą mola, zbiera do kosza papierki i odpadki pozostawione przez kulturalnych wycieczkowiczów z głębi kraju. Jeden z dyrektorów największej polskiej linii żeglugaowej był w młodości chłopcem okrętowym. Te przykłady to nie wyjątki. Absolwenci politechniki i inżynierowie pracują w porcie jako iraniści³⁵.

Autor oglądając Gdynię, zwrócił uwagę na skromność znajdujących się tam belgijskiej i niderlandzkiej placówek dyplomatycznych, wskazując na nie jak na przeciwwagę dla „nadętej” polskiej reprezentacyjności: „A oto coś dla wydymanej, pozbawionej często sensu polskiej „reprezentacyjności” – tego idiotycznego fetysza polskiego protokołu, który posiada paszczę Molocha i pożera na „reprezentację” miliony wyciśnięte z podatków: dwa konsulaty krajów wcale nie biednych, belgijski i niderlandzki mieszczą się tu w dzielnicy portowej w drewnianych parterowych, płaskich, jak baraki, domkach. Przed lilipuciami domkami kwitną słoneczniki i pelargonie i suszy się na sznurku rozwieszona bielizna. Polak z trudem uwierzy, że w tak prostych domkach też można skutecznie strzec interesów swego kraju, że w tych ogródeczkach mieści się reprezentacja bogatego królestwa Niderlandów. Przed tymi domkami stoją limuzyny, ale nie dla pucu. Gdynia jest jedynym miastem, gdzie środki lokomocji są zupełnie zmechanizowane. Niema tu ani jednej dorożki konnej³⁶.

Eugeniusz Gulczyński podkreślał, jak nowoczesność, amerykańizacja i pieniądze zmieniają oblicze społeczne Gdyni: „Zmiana psychiki idzie narazie wyłącznie po linii t. zw. amerykańizacji życia. Ceni się wartość czasu i pracy, rodzi się szacunek dla każdego wysiłku połączonego z przedsiębiorczą energią i inicjatywą. Ma to swoje zalety i wartości, ale nie należy się łudzić, myśląc, że motorem i celem jest tu coś innego niż pieniądz. Gdynia – miasto na tutejszym brzegu jest swego rodzaju polską kopją wzorów miast amerykańskich. W drugiej połowie zeszłego wieku wyrastały one na tamtej półkuli jak grzyby po deszczu. Jest tu szybkość, tempo i rozmach, ale jest i powierzchowność, brak stylu, brak życia kulturalnego. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że nowocześni polscy konkwestatorzy mniej lub więcej zasobni w kapitał mniej lub więcej polski, zdążyli tu ze wszystkich stron kraju nie poto oczywiście, żeby się zabawiać w kosztowne mecenasostwo sztuki. Nie było po temu ani czasu, ani ochoty ani warunków. Trzeba było bagrować płytki brzeg, kopać baseny, wbijać kesony i budować na nich mola, trzeba było przekładać tory kolejowe, wznosić nad nimi wiadukty, ryc tunele. To – jeśli chodzi o ingerencję państwa. A ludzie prywatni niesieni tu od 10 lat falą koniunktury mieli rzecz prosta w sobie cechy bussinesmanów: osiedlali się tu po to, żeby zarobić pieniądze³⁷.

Eugeniusz Gulczyński przeciwstawiał budującemu się i zarabiającemu pieniądze miastu jego walory turystyczne, zwłaszcza w sezonie letnim, kiedy Gdynia zamieniała się w kurort: „W sezonie letnim, który trwa aż do połowy września, pewien ton nadają miastu liczne rzesze przyjezdnych kuracjuszków, letników, wycieczkowiczów. Ta Gdynia sezonowa, rok rocznie nawracającą nową falą czasowych przybyszów o

³⁵ Tamże, s. 3-4.

³⁶ Tamże, s. 4.

³⁷ Tamże.

większych lub mniejszych możliwościach finansowych zwiedza miasto i port. Ci turyści weseli, rozradowani nadają miastu pewien pozór zamożności i beztrioski. Gdynia właściwa nie ma jednak z nimi wiele wspólnego. Z końcem sezonu wszystko to odpływa z powrotem”³⁸.

Autor charakteryzował też stałych mieszkańców miasta, zwracając uwagę na ich zróżnicowanie regionalne. Wskazywał na trudności związane z kształtowaniem więzi lokalnych wśród nich i poczucia tożsamości gdyńskiej oraz na ich zróżnicowanie materialne: „Gdynia właściwa, autochtoniczna też nie jest jednolita. Nie tylko dlatego, że rozmaite elementy charakteru polskiego nie wytworzyły jeszcze trwałego i wyraźnego amalgamatu. Chyba dopiero tu w Gdyni, przy sprzyjających okolicznościach narodzi się typ nowoczesnego Polaka. Są tu na stałe Wielkopolanie, Małopolanie, Królewiaci, Wilnianie, wszyscy mieszkają w Gdyni i są do niej życiowo adscripti, ale właściwie niema jeszcze Gdynian. Pozatem trudności naszego ustroju i tu już zaczynają się ujawniać, a kontrasty społeczne uwydatniły się jaskrawo bardziej niż gdzieindziej w kraju. Pieniądz jest wszystkim, jest celem, do którego się tu dąży, środkiem wszystkich uciech i przyjemności, jakie dać może przekwitająca cywilizacja. Ale smak wyrafinowanej kultury poznają tylko ci, którzy mają pieniądze ponad konieczne minimum. Wartość pieniądza jest tu wartością absolutną i nadrzędną w stosunku do wartości pracy. Praca rąk ludzkich, która dźwignęła z piasków nadmorskich to miasto jest godna szacunku i podziwu, ale i tu jest traktowana jako obiekt giełdowych obrotów. Praca robotnika w Gdyni jest tylko pewną sumą fizycznego wysiłku i to mniej cenionego, niż takąż sumą wysiłku uzyskana z mechanicznych dźwigów. Jednakże nie miasto samo daje właściwe pojęcie o tem, czem jest ten brzeg nadmorski i poco włożono tu tyle pracy, pieniędzy, ludzkiej energii, entuzjazmu i nadziei. O tem, czem Gdynia jest, mówi dopiero port” – wskazywał Eugeniusz Gulczyński, opisując jego zdaniem najważniejszy element w ówczesnej Gdyni³⁹. Infrastruktura portu imponowała autorowi: „Nowy port o największym przeładunku na morzu Bałtyckim. 16 i pół kilometra nabrzeży betonowych i falochronów (Stockholm 16,8; Leningrad 16; Ryga 3,5; Szczecin 24; Kopenhaga 35 km). Najgłębsze baseny z portów Bałtyku. Nowocześnie urząd. magazyny o powierzchni 192000 m. kw. Chłodnia portowa o pojemności 1.200 wagonów, 76 nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, port drzewny, port rybacki, 53 linje regularne, 10 stałych połączeń okrętowych i td i td. Możliwoby w ten sposób mnożyć cyfry i przykłady, a jeszcze nie dadzą one laikowi żadnego wyobrażenia, dopóki naocznie nie zobaczy pracy jaka dzień i noc wre w porcie. Żeby zajrzeć do portu wcale nie potrzeba się zmuszać. Wystarczy raz tu przyjść żeby stale powracać. Coś tu ciągnie i nie daje odejść. Baseny i nabrzeża, dźwigi i składy, praca robotników, „zamorskie” okręty”, kolorowe bandery, ruchliwość śmigłych i krępych holowników służących do cumowania majestatycznych i ciężkich statków – wszystko to ma w sobie właściwości urocze, rzuca na patrzącego nieznany urok. Można tu dzień w dzień

³⁸ Tamże.

³⁹ Tamże.

przychodzić i nigdy nie zaznać nudy. Człowiek jest jak urzeczony. Na nabrzeżach między torami kolejowymi, na których stoją pociągi z towarami, przed składami, przy okrętach tłoczą się zwłaszcza w okresie letnim gromady przyjezdnych turystów z kraju. Taki szczer łądowy wciśnie się wszędzie i wszystko wprawia go w zachwyt. Obskurnie wyglądający wielki różowiec pływający pod flagą brytyjską, który dopiero co przybył z Indyj przywożąc 10000 tonn ryżu jest przedmiotem podziwu, jest oglądany jak jakiś okręt z bajki, jak znane cudo z ruszczyckiego obrazu (chodzi o obraz F. Ruszczyca „Nec megitur” – przyp. H. G.). Szczerczący zęby Malajczyk i czarny o świecących oczach Hindus – obaj z załogi transportowca – budzą sensację nie mniejszą niż murzyn na ulicach poczciwego Wilna. Wycieczkowicz, bez względu na to, czy będzie nim inteligent, harcerz, student czy podtatusiały jegomość, jest pełen niemego nabożeństwa wobec wszystkiego, co mu się w porcie nasuwa przed oczy. Dopiero tu, patrząc na pracę polskiego robotnika pomagającego dźwigom ładować polski węgiel na polski statek, który popłynie do Skandynawji i stamtąd zabierze szwedzką rudę i złom żelazny dla polskiego hutnictwa na Górnym Śląsku, widzi się celowość wysiłku włożonego w Gdynię. Gdyby nie było Gdyni, pieniądze zaoszczędzone poszłyby na opłacenie tranzytu przez Niemcy. Polska byłaby w gospodarczej orbicie Niemiec i zapleczem niemieckich portów i kolei” – podkreślał gospodarcze znaczenie portu gdyńskiego dla Polski⁴⁰.

Wskazywał na różnice między miastem a portem, także własnościowe: „Port gdyński, który trzeba odróżnić od miasta Gdyni, jest własnością państwa. Administracja i eksploatacja portu, zarówno jak jego budowa za pośrednictwem Franko-polskiego konsorcjum jest w ręku Urzędu Morskiego, władzy II instancji, podległej bezpośrednio Min. Przemysłu i Handlu. Z pośród państw europejskich, poza Rosją tylko niektóre porty francuskie są urzędami, a jedynym wielkim portem europejskim, będącym urzędem w ścisłym tego słowa znaczeniu jest Gdynia. Miało to licznych przeciwników, zwłaszcza wśród sfer przemysłowych. Krytyka gospodarki państwowej w porcie nie zawsze słuszna, miała podłoże egoistyczne, była wynikiem krótkowzroczności tych sfer obawiających się konkurencji obcej. Konieczność planowej ingerencji państwa ujawniła się w dobie rozwoju Gdyni. Zapomniano, że Gdynia może służyć nie tylko polskiej gospodarce, ale że mogą się posługiwać nią kraje sąsiednie, zwiększając tym samym obroty i ruch w porcie. Kiedy przez polskie porty szły tranzyty zboża i drzewa rosyjskiego, przemysł i ziemiaństwo wołało, że zagraża to naszemu eksportowi, bo stwarza konkurencję. To samo krzyczano o drzewie i cukrze z Czech idącym przez Gdynię, o nafcie rumuńskiej, o rudzie szwedzkiej do Czechosłowacji. Dostosowanie się do tych pretensyj nicby gospodarstwu polskiemu nie pomogło, bo drzewo czeskie jeśli nie polskimi kolejami do polskiego portu to poszłoby niemieckimi do portów niemieckich lub Triestu, ruda szwedzka do Czech jechałaby przez Szczecin i Odrę. Straciłaby na tem tylko Gdynia, nic w zamian nie zyskałby ani polski przemysł ani polski eksport. Tymczasem rozszerzanie zaplecza gospodarczego portu zwiększa jego obroty i ruch. Już dziś tranzyt państw sąsiednich

⁴⁰ E. Gulczyński, W polskim porcie, „Kurier Wileński”, nr 233, z dn. 25.08.1936 r., s. 3.

przez Gdynię zajmuje znaczną pozycję. Portowe urządzenia techniczne, sprawność i szybkość przeładunku jest czynnikiem ściągającym obcego klienta⁴¹.

Opisując znaczenie gospodarcze i międzynarodowe portu w Gdyni, autor podkreślał jego nowoczesność i stan zaawansowania budowy: „Właściwy port w Gdyni posiada już wykończone i używane 3 baseny zewnętrzne utworzone przez sypanie mola w otwartym morzu i 2 wewnętrzne wybagrowane w głębi lądu, prócz tego kilka rezerwowych basenów wchodzących głęboko w ląd. Nową linią kolejową Śląsk – Gdynia idą setki pociągów z węglem. Płynie stąd potem do państw bałtyckich i skandynawskich i południowo-europejskich. Przy nabrzeżach mola węglowego i południowego stoją obce i polskie statki. Olbrzymie Dźwigary niezmordowanie wciąż wyciągają i opuszczają swoje ramiona, słychać ich przeciągły, jęklivy ni to śpiew ni to zgrzyt, słychać huk sypanego węgla, nawoływania ludzi. Węgiel kamienny i bunkrowy, drobny i miałki, koks, ze Śląska, z Dąbrowy Górniczej idzie setkami tysięcy tonn wywożony dzień w dzień dziesiątkami statków handlowych. Przoduje im bandera szwedzka, potem duńska, norweska, włoska, grecka, krajów bałtyckich. Na molach basenu węglowego królują potężne koncerty węglowe. Miljony tonn rocznie przeładowuje się z podjeżdżających pociągów na statki. Miljony złotych płyną do kas nie koniecznie polskich baronów węglowych ze Śląska. Ilu robotników polskich w porcie ma z tego chleb?... Na szwedzkim nabrzeżu zainstalowano specjalne urządzenia taśmowe dla ładowania węgla. Gdy w r. 1926 zawitał do Gdyni „Kentucky” i zabrał powrotem ładunek węgla pracowało przy tem 100 robotników. Ale wtedy nie było jeszcze Gdyni. Dziś technika obsługi mechanicznej poszła tak daleko, że na załadowanie 15000 tonn węgla w ciągu doby wystarczy 6 ludzi. Praca specjalnej instalacji taśmowej wciągającej węgiel na statek systemem transmisyjnym kosztuje 300 złotych na godzinę i teoretycznie może przeładować w tym czasie 600 tonn. Praca w porcie jednego robotnika opłacana jest niewiele ponad jeden złoty za godzinę. Gdy wmontowano wspomniane urządzenie i wywrotnicę wagonową, która podnosi w powietrze cały wagon jak szufelkę i sypie węgiel wprost z wagonu do komory statku, kilkuset robotników straciło zarobek. Technika znacznie przyspieszyła absolutną sprawność i szybkość pracy w porcie, ale stworzyła dla robotnika niezwykłą konkurencję, która z nieubłaganą konsekwencją spada na barki tysięcy pozbawionych pracy ludzi. Ta mechanizacja jest wszędzie. Na nabrzeżu indyjskiem przylegającym do basenu Piłsudskiego znajduje się największe przedsiębiorstwo przemysłowe – łuszczarnia ryżu. Zajmuje 8600 m. kw. powierzchni. Przerabia rocznie około 1000 tys. tonn ryżu, którym się potem objadają kraje skandynawskie i bałtyckie, Czechosłowacja, Rumunja, Węgry, Niemcy, Anglia. Sama fabryka stanowi wielki znany nam dobrze z ilustracji 6 piętrowy budynek w białoczerwone pasy. Tę olbrzymią fabrykę obsługuje 5 (pięciu) robotników⁴².

Wycieczka po porcie, który znajdował się w obowiązkowym programie zwiedzania Gdyni, u reportera wzbudzała refleksje nad zyskiem przedsiębiorstwa i

⁴¹ Tamże, s. 3-4.

⁴² Tamże, s. 4.

jego właścicielem oraz nad katastrofalną sytuacją materialną robotników: „Chodzę po porcie, zaglądam nawet tam, gdzie „nie wolno” przysłuchuję się rozmowom, przyglądam się pracy robotnika. Czyta się często o korzyściach rozwoju Gdyni dla gospodarki narodowej. Czy wystarczy ten ogólnik i co się w nim kryje? Czy pojęcie „gospodarka narodowa” nie musi obejmować sobą także stosunku jej do ludzi fizycznej pracy i odwrotnie. Trzeba długo chodzić po porcie, widzieć jak robotnik portowy na 8 godzin pracy ma 20 minut na zjedzenie śniadania. Myśli turysty wypełnione „inteligenckimi tęsknotami” snują się chaotycznie a wśród nich z siłą obsesji, z uporem nawraca jedna i świdruje nieznośnie: Kto zbiera rentę, kto obcina kupony od akcyz wielkiego gdyńskiego przedsiębiorstwa portowego, komu się ono przede wszystkim opłaciło? Polski przemysł hutniczy i handel? Ale polski przemysł i handel to jest poza towarem wielokrotnie sto tysięcy polskiego proletariatu i kilkudziesięciu czy kilkuset panów – w małym procencie polskiego pochodzenia – dzierżących dyspozycje w swem ręku i kapitał w swoich (= zagranicznych i dobrze zaasekurowanych) bankach. Idą przez Gdynię w daleki świat smakowite szynki i bekony, cukier co krzepi zagranicę po cenach dumpingowych, słodka melasa, sól z Wieliczki, poznańskie i mazurskie ziemniaki, drzewo z lasów białowieskich, nawozy sztuczne, rudy, metale, sandomierska pszenica i inne zboża, łódzkie tkaniny, borysławska nafta, śląski dąbrowicki węgiel, lokomotywy dla francuskich kolonij, idzie wszelaki dorobek rąk robotnika polskiego. W roku zeszedłem za to wszystko wpłynęło do odpowiednich kas 270 milionów złotych. I w zamian płyną do kraju bawełna i wełna dla fabryk łódzkich i bielskiego przemysłu, brazylijska kawa, kakao i herbata z angielskich kolonij i Holandii, owoce ze słonecznych plantacyj Italii i Hiszpanji, musujące wina z pół francuskiej Szampanji, przetwory chemiczne, kauczuk, ryż z Indyj brytyjskich. Kosztowało to w roku ubiegłym około 400 milionów. Taki obrót wykazuje port gdyński w dziesiątym roku swego istnienia. W związku z tem nie będzie może obojętne i pozbawione wszelkiego znaczenia spróbować dojrzeć ile na tem pośrednictwie w fluktuacji setek Miljonów złotych przepływających przez Gdynię zarabia polski robotnik i w jakich warunkach. Wystarczy tematu na nowy odcinek. Lojalnie jednak uprzedzam, że nie będzie to artykuł dla snobów, patrzących na Gdynię z tarasu „Morskiego Oka” lub „Polskiej Riwiery” i którym wiele rzeczy zagłusza jazz Gołda i Petersburskiego”⁴³.

W kolejnym odcinku cyklu reportaży Eugeniusz Gulczyński opisał kwestię robotniczą i bezrobocie w Gdyni. Odwiedził osiedla robotnicze, znajdujące się poza centrum Gdyni, położone na stokach wzgórz okalających Gdynię, opisywanych w przewodnikach, jako atrakcja turystyczno-krajoznawcza. Podkreślał kontrasty występujące w ówczesnej Gdyni: „Z wyniosłych wzgórz okalających Gdynię od strony południowo-zachodniej roztacza się widok na miasto, na port, na Małe morze Puckiej zatoki, na wydłużoną linię półwyspu helskiego, z którego od zmroku do świtu błyska z wysokości „Szwedzkiej Góreczki” latarnia morska. Lesiste wzgórze z tej strony Gdyni poprzecinane są siecią ścieżek. Początkowo były to ścieżki

⁴³ Tamże, s. 5.

spacerowe. Można było niemi dojść aż na sam krawędź wzgórz, skąd w pogodny dzień widać niemal całe wybrzeże polskie i zwłaszcza jak na dłoni rozłożoną Gdynię z jej wielopiętrowymi, wspaniałymi gmachami oraz port i jego baseny, nabrzeża i mola. Widok niewątpliwie piękny i niezapomniany. Panorama jakich mało w Polsce. „Przechadzkę tę, - czytam w pewnym entuzjastycznie skreślonym przewodniku, - najlepiej odbyć w pełnym blasku słońca, kiedy widoki posiadają najpełniejsze barwy”. Odbyłem taką przechadzkę nie raz i nie dwa. W „pełnym blasku słońca” i w godzinach kiedy zmierzch zaciera kontury przedmiotów. Wąskie drożyny zawiodły mnie do zupełnie odmiennego świata, którego widok przekonał dostatecznie, że te wąskie ścieżki dawno już przestały być miejscem spacerów. Sieć wąskich wydeptanych dróżek odchodzących od wyasfaltowanej szosy, na której pędzą szykowne limuzyny i śmigłe sportowe auta, stały się drogą życia setek i tysięcy ludzi. Rano i wieczorem, w pogodę i deszcz wędrują tędy ludzie w szarych roboczych bluzach, wędrują tam i z powrotem. Tam, to znaczy czasem do pracy, częściej jednak do Biura Pośrednictwa, by jutro odbyć tę samą drogę z nową nadzieją i nowym zawodem. Powrotem, to znaczy do miejsca swego zamieszkania⁴⁴.

Autor scharakteryzował znajdujące się na peryferiach Gdyni osiedla robotnicze: „Miejsce zamieszkania” będzie określeniem najbardziej odpowiednim. Bo trudno mi powiedzieć, że powracają do swoich domów. Nie chcę także napisać, że powracają do swych bud i lepierek, a nie chcę w obawie, że ekspresja tego wyrażenia skojarzyłaby w umysłach czytelnika widoki zanadto „posiadające najpełniejsze barwy”. Naprawdę trudno nazwać odpowiednio i wiernie to skupienie niskich prostokątów i kwadratów przycupniętych u podnóża lesistych wzgórz Chyłońskich. Małe drewniane baraki, zbite z klepek do skrzyń i pak, niekiedy powleczone zzewnątrz wapnem, niekiedy cementową obmurówką, o najrozmaitszych rozmiarów okienkach i drzwiach, w zależności od „wielkości” samego budynku. Wszystkie kryte smolistym materiałem, t. zw. papą. Gdzieś z rogu, a często z okna wystaje zadymiona rura, która symbolizuje komin. Taki jest Grabówek, przedmieście Gdyni, taki jest Mały Kack i Obłuże, osobne miasteczka robotnicze, gdzie króluje nędza i bezrobocie, gdzie wegetują ludzie, którym los wyznaczył niepewne życie na deka, podczas gdy obok przelewa się i perli radością i entuzjazmem życie na tonny. Same lepiarki, budy, budki, baraki, chałupki dziwacznym kształtów, szare, brzydkie okropne, jeszcze więcej niehigieniczne, rzadko budynek, o którym można powiedzieć: dom. Wznoszone na paru kwadratowych metrach gruntu wydzierżawionego za 80 groszy na rok. Wielu z tych, co tu przybyli w okresie lepszej koniunktury i większych zarobków zdołało nabyć sobie małe parcele i zbudować małe domki. Takich jest sporo, ale ogromna przytłaczająca większość, to prymityw ludzkiego osiedla, który mimo swej niezaprzeczalnej „oryginalności” (taki przymiotnik tego zbiorowiska biedy znalazłem w przewodniku) wątpliwe, czy nadaje się do oglądania i pokazywania zwłaszcza w „pełnym blasku słońca”. I to nawet swoim, nie tylko cudzoziemcom. To się nadaje tylko do puszczania z dymem pożarów⁴⁵.

⁴⁴ E. Gulczyński, Nieznane ścieżki obok wielkich dróg, „Kurjer Wileński”, nr 236, z dn. 29.08.1936 r., s. 3.

⁴⁵ Tamże.

Eugeniusz Gulczyński opisał w reportażu także warunki, w jakich żyją mieszkańcy tych podgdyńskich osiedli, głównie ludność napływowa, która przyjechała do pracy w porcie. Przedstawił ich starania o pracę, warunki życia w oczekiwaniu na nią oraz egzystencję bezrobotnych, pozbawionych źródeł zarobkowania: „Na razie (od dobrych lat kilku) gnieźdzą się tam ludzie przybyli ze wszystkich stron kraju, zwabieni możliwością zarobków i wegetują z pomocą świadczeń socjalnych w postaci 2 funtów chleba na tydzień. Tak mieszka około 8000 bezrobotnych. Port daje pracę około 2700 ludziom. Ale nie każdy ma prawo pracy w porcie. Najpierw trzeba uzyskać t. zw. kartę portową. Wydaje ją Komisja Kwalifikacyjna urzędująca przy Urzędzie Morskim. Komisja ta składa się z przedstawiciela Urzędu morskiego jako przewodniczącego, kierownika Biura Pośrednictwa Pracy ex officio, przedstawiciela pracodawców i przedstawiciela związków robotniczych. Z 3 związków tutejszych – ZZZ, Związku Transportowców i Zjedn. Zaw. Pol. Robotników i Rzemieślników, tylko ten ostatni zdołał sobie pozyskać względy i sympatie możnych tego świata. Jakimi sposobami nie trudno się domyśleć z rozmów robotników, gdy ci, mówiąc o zeszłorocznym strajku wrześnieowym, wspominają z goryczą strzeżone przez policję pociągi, wiozące lamistrajków... Komisja tedy ustala roczny kontyngent robotników portowych dla obsługi portu i w określonych granicach wydaje karty portowe. W czynnościach Komisji, a przynajmniej w teoretycznych założeniach przebijają górne ambicje. Czytamy naprzykład, że dążeniem jej jest „stworzyć typ idealnego i wykwalifikowanego obywatela – robotnika, wydającego z siebie maximum wysiłku przy dobrem wynagrodzeniu, na którym to robotniku bezwzględnie polegać można, skoro do jego funkcji należy tak ważne zadanie, jakim jest obsługa portu. To też nie każdemu robotnikowi danem jest szczyścić się mianem robotnika portowego, a wybiera się spośród robotników ludzi bez przeszłości kryminalnej, ludzi wyróżniających się spośród masy szarego robotnika kwalifikacjami moralnymi i fachowemi, zaletami fizycznymi oraz zasługami względem ojczyzny”. W jaki sposób są dokumentowane zasługi względem ojczyzny, czy ustępują one przed kwalifikacjami moralnymi i fachowemi lub też odwrotnie, jest już troską komisji. – Najlepiej można dostać kartę, gdy się jest strzelcem i wysłużonym w wojsku kapralem, - taką zyskuje sobie interpretację punkt ten wśród robotników. Co dzień w biurze Komisji gromadzą się tłumy robotników, ubiegających się o kartę portową. Trzeba wiele cierpliwości i taktu, a jeszcze więcej zrozumienia ich przeżyć, by wytłumaczyć każdemu z osobna, że nie sposób obdzielić pracą wszystkich. Jakież argument przemówi do człowieka, który od szeregu miesięcy, a nieraz i lat przerzuca się od złudnej nadziei do ostatecznej rozpaczki? Najgorzej jest z przybyszami z głębi kraju. Ci są nieustępliwi, domagają się gwałtownie, niecierpliwie. – Pan codziennie przychodzi, tak? – tłumaczy członek komisji, - panu się karta nie należy, pan nie tutejszy, a mimo to zjawia się pan co dzień, tak? (...) Jeszcze przykrzej, jeszcze boleśniej powiedzieć jest człowiekowi tutejszemu, który na skrawku wybrzeża się urodził i tu żył. – Pańskie podanie, panie Kąpiel, jeszcze nie było rozpatrywane, niech pan się zgłosi za tydzień. – O jej, to tak długo ale trwa. – Prędeż nie można, nie zdąży się. – Już sztyry lata czekom,

oczekuje, cierpliwości ale już brak. Stary człowiek o twarzy pooranej i niezdrowej cerze ściemniałej od pyłu węglowego, obraca bezradnie czapkę w grubych dłoniach i patrzy ze smutkiem na przygarbionego urzędnika: - Panie, to jest tak długo. Żeby choć na ćwierć roku zaszeregowali, bo ja przepadnę, panie. Ten robociarz jest stąd, miejscowy. Jego prawo moralne do kawałka chleba nie jest mniejsze od prawa tych tysięcy, którzy tu zjechali i porobili majątki i karjery. Takiemu nie można kazać upajać się pojęciem polskiej ekspansji morskiej. Jest w nim za dużo goryczy, zadumo smutku i troski codziennej o zwykły chleb powszedni. Dziw bierze, że wśród tych prostych ludzi wspomnienia dawnych „lepszyc” czasów niemieckich nie stanowią żadnej atrakcji. Przeciwnie, niechęć, wyraźnie nieprzyjazne stanowisko względem „zachodniego sąsiada” są tu powszechne⁴⁶.

Kwestia bezrobocia ujawniła się w Gdyni w latach kryzysu gospodarczego. Zdaniem autora reportażu stanowiła ona poważny problem społeczny przedwojennej Gdyni, którego władze nie potrafiły rozwiązać: „Dzisiaj zainteresowanie odpowiednich czynników regulujących sprawy robotnicze na terenie Gdyni jest dalekie od ideału ojcowskiej troski. Dotychczas stosowano, tu znaną dobrze z Wilna z lat dawnych policyjną metodę trzymania „elementu robotniczego” w „czornom tle”. Ale dziś zagadnienie pracy i bezrobocia w Gdyni nabrało tak dramatycznego napięcia, że doprowadziło do krwawej tragedji, jaka rozegrała się w końcu maja na „ulicach” i między „murami” (o gorzka ironio stylu!) barakowego Grabówka. W tych dniach odbywał się epilog tej tragedji w sądzie gdyńskim. Ale przecież nie wszystko da się wytłumaczyć „agitacją wywrotową”. Być może, że Gdynia stanowi poważny i ważny obiekt zakusów wiadomych nam państw ościennych. Ale też dlatego wymaga troskliwej, specjalnie baczonej, niebiurokratycznej opieki. Muszą być przedewszystkiem złagodzone ostro socjalne kontrasty w warunkach bytowania ludności, musi być uznana zasada większego udziału szerokich mas ludności w korzyściach powstania i istnienia Gdyni. W przeciwnym razie wypadki takie jak w maju zagłuszają raz na zawsze w duszy robotnika gdyńskiego wszelką radość tworzenia Polski na morzu, wszelki entuzjazm w uczestniczeniu wznoszenia wielkiego dzieła. A przecież większość z nich – pominawszy element świeżo napływowy, co jest osobną kwestją – „bierze udział w budowaniu Gdyni znosząc dołę i niedołę, kosztem własnych zarobków, własnych wygod i w ogóle nieraz ludzkiej egzystencji”, - jak to wyraźnie stwierdził w swem noworocznym przemówieniu Komisarz Rządu⁴⁷.

Eugeniusz Gulczyński przytaczał przykłady jaskrawych kontrastów w Gdyni, które „wciąż się zaostrzają i na każdym miejscu”: „Odbywa się obecnie wystawa przemysłu gastronomicznego i cukierniczego w Gdyni. „Uroczyste” otwarcie, flagi na kolorowych masztach, oracje – i pięknie a suto zastawione stoły. Jednocześnie pisma tutejsze zanotowały „nowy skandaliczny fakt, godzący w robotnika i będący jaskrawym przykładem tego wyzysku, którego końcową ofiarą jest sama Gdynia”, - w ubiegłym tygodniu na pewnej budowlu zemdlało z głodu kilku robotników. Nie byli to

⁴⁶ Tamże.

⁴⁷ Tamże.

nawet bezrobotni, lecz pracujący robotnicy, którym przedsiębiorstwo nie wypłacało zarobków. Nadużycia takie są częste. Nadzór władz nad ruchem budowlanym, jedną z najważniejszych komórek rozbudowy miasta pozostawia wiele do życzenia, skoro – znów cytuję pismo – „Komisariat Rządu zebrał w tej sprawie więcej skarg niż uznania”. Zemdlonych odwieziono do szpitala. Po paru dniach wyjdą i pójdą udeptanymi ścieżkami do swoich nor w Małym Kacku lub Grabówku... A o kilkaset metrów obok przebiegają dalekobieżne pociągi wiozące eleganckich podróżnych, spełniających swój patriotyczny obowiązek spędzenia kilku tygodni nad polskim morzem. Na dancingu w snobistycznej Juracie czy „Bałtyku” nocnym lokalu rozrywkowym zainstalowanym świeżo w piwnicach 8 piętrowej wyniosłej i pięknej kamienicy, nikomu nie zechce się myśleć, że ten luksusowy blichtr budowali ludzie gnieźdzący się w barakach Grabówka. Co najwyżej ktoś „stwierdzi” z melancholijnym uśmiechem, że wszędzie „zagranicą” nie jest lepiej i inaczej, bo zawsze byli i są „bogaci” i „biedni”⁴⁸.

Pisał o dominującej propagandzie sukcesu Gdyni, która przesłaniała jej prawdziwe oblicze, z poważnymi problemami społeczno-ekonomicznymi: „Szerokie, najszersze sfery, masy polskie o Gdyni wiedzą niewiele. Upowszechnienie więc hasła „Polska na morze” nie osiągnęło jeszcze swoich możliwości. Zdobyło jednak rzecz ważną: w najszerszych kołach polskiej inteligencji zrosło się nierozdzielnie pojęcie gospodarki polskiej z pojęciem morza. Dziś niema jako tako uświadomionego Polaka, któryby wyobrażał państwo polskie bez tego skrawka wybrzeża”⁴⁹.

Pobyt reportażysty w Gdyni uświadomił skalę różnorodnych problemów, m.in. znikomy udział bandery polskiej w żegludze międzynarodowej, brak kapitału prywatnego w rozbudowie polskiej floty handlowej: „Na 50 przeszło stałych linii żeglugowych łączących Gdynię przeszło ze 120 portami świata, tylko 10 obsługuje bandera polska. Nieliczna polska flota handlowa poza przynoszeniem korzyści materialnych wciąż jeszcze spełnia wielką rolę propagandową. Niestety, do tej pionierskiej roboty nie kwapi się wcale kapitał prywatny. (...) Inicjatywy prywatnej w dziale rozbudowy polskiej floty handlowej ciągle jeszcze brak”⁵⁰.

Dostrzegał takie ujemne zjawiska w Gdyni, jak hochsztaplerstwo, chęć dorobienia się za wszelką cenę, nadmierna eksploatacja pracowników i podejrzliwość o malwersacje w stosunku do nich, brak wzajemnego zaufania w miejscu pracy, inercja inteligencji i niski poziom kultury. Konstatował: „Naturalnie, że to co się dzieje w samej Gdyni nie jest ani pożądane, ani nie może być tolerowane na dłuższą metę. Musi tam przyjść energiczna miotła, która oczyści miasto z nalotu swoistego hochsztaplerstwa, z pokrywki zlatującego tu – obok sumiennych i uczciwych ludzi pracy – elementu nie mającego nic do stracenia. Zdrowa i zrozumiała chęć zarobku powinna iść w parze z pewnymi imponderabiliami. Zamało aktywna jest w Gdyni inteligencja. Prawda, że większość jej, rekrutując się ze sfer urzędniczych czuje się wprost zahukana. Przedewszystkiem nawałem pracy. Nigdzie tak ludzie nie pracują,

⁴⁸ Tamże, s. 4-5.

⁴⁹ E. Gulczyński, Propaganda Polski, propaganda ojczyzny..., „Kurier Wileński”, nr 241, z dn. 2.09.1936 r., s. 3.

⁵⁰ Tamże.

jak w Gdyni, nigdzie nie widziałem takiej eksploatacji pracowników biurowych jak tam. Atmosfera zaś podejrzliwej kontroli zaglądnącej niemal do rodzinnej alkowy, do kuchennych rondli, żeby sprawdzić, czy przypadkiem nie smaży się w nich o jedno pół kurczę zadużo, niżby na to pozwalał budżet urzędnika takiej a takiej kategorii, sprawia, że wypicie przez urzędnika kufła piwa w restauracji może stać się powodem do wersji, że urzędnik ten prowadzi życie nad stan, a spożycie kolacji w towarzystwie przybyłych z hitlerlandu w porze wakacyjnej dawnych przyjaciół wystarczy, żeby wersję tę utwierdzić, a nierzadko stworzyć jeszcze nieodwołalne iunctim z jakąś malwersacją, choćby się było Bogu ducha winnym. T. zw. rozrywek kulturalnych niestety żadnych. A trudno sobie wyobrazić, żeby urzędnik po 10 godzinach nużącej pracy studiował u siebie statystykę importu-eksportu lub delektował się propagandą nudnej lektury oficjalnego organu organu Ligi M. i K. W rezultacie zarabiają Sopoty i Gdańsk, notabene tańsze od Gdyni. Prób organizacji życia kulturalnego tak jakby nie było. Sporadyczne imprezy w sezonie letnim jak naprzykład Wakacyjny Instytut Sztuki – są owocem wysiłków zewnątrz. W Gdyni brak ludzi, którzyby o tem pomyśleli. Głos społeczny jest całkiem zmajoryzowany, nie słycać go zupełnie. Specyficzne cechy nadgranicznego miasta, w którym z konieczności dominuje władza bezpieczeństwa, celnik i cały ten aparat administracyjno-policyjny, odsuwają na szary koniec czynnik obywatelsko-społeczny. A przecież powinny się one uzupełniać. Współpraca byłaby korzystna, ale jest możliwa pod warunkiem wzajemnego zaufania. A tego właśnie brak. Już nie celnik, nie policjant, nie szeregowiec straży granicznej, ale urzędnik z tego samego biura wilkiem patrzy na swego kolegę. (...) Zawieść, nieufność, obawa, podejrzliwość. Nigdzie indziej tak nie rzuca się w oczy odsunięcie pierwiastka społecznego od wpływu na bieg spraw jak w Gdyni. Z drugiej jednak strony społeczeństwo Gdyni nie przejawiało zbyt widocznych tendencji w tym kierunku. Dlatego rola inteligencji mogłaby być doniosła. Inteligencja – w znaczeniu istotnym, a nie formalnym – mogłaby się stać materiałem, spawającym dzisiejszą społeczność Gdyni. Mówię – dzisiejszą – bo pokolenie następne będzie już prawdopodobnie jednolite. Inteligencja jest dzisiaj u nas bodaj jedyną warstwą rozumiejącą i ceniącą wartość imponderabiliów. Niemalże znaczenie może mieć przywiązanie, sentyment, niemal patriotyzm własnego regionu. Bez tego sentymentu, bez szczerego ukochania Gdyni, miasto to będzie tylko zbiorowiskiem wielkich gmachów, nędznych robotniczych przedmieść i rojowiskiem ludzi z ryzykanckim hasłem: vogue la galere. Hasło dostatecznie morskie, ale mało przezorne...⁵¹

Eugeniusz Gulczyński oceniając przemiany społeczno-gospodarcze dokonujące się w Gdyni wskazywał na swoiste paradoksy: „Nie wiele przesadzę, gdy powiem, że Gdynię szczerze i bezinteresownie kochają u nas wszyscy, tylko nie ci, co tam mieszkają. Jakiś przykry paradoks. Czy jest do pomyślenia, żeby Wilnianin nie kochał Wilna? Nad całością brak czujnej, gospodarczej ręki. (...) Bo jakże się ma rozwijać gospodarka miasta, gdy brak jednolitej linii, gdy całość rozszczepia się na niezależne od siebie agendy. Do faktu niezżycia się ze sobą ludności dochodzi

⁵¹ Tamże, s. 4.

jeszcze brak koordynacji poszczególnych działów gospodarki. Zamiast jednolitego organizmu miasta portowego, rozrastają się obok siebie – miasto, port, szkolnictwo, kolej, władze skarbowe, straż graniczna, sądownictwo i t. d. Warszawa i Toruń nadzorują nad finansami (budżety), urząd skarbowy podlega Izbie w Grudziądzu, port zależny jest od Min. Przem. i Handlu, szkolnictwo od kuratorium w Poznaniu, władze graniczne i celne od Inspektoratu w Bydgoszczy. Taki stan oczywiście hamuje i zniekształca rozwój tego organizmu jakim jest Gdynia, który – związany z życiem całego kraju – jest jednak we własnym obrębie niezależny. Odzywają się więc głosy o konieczności zmiany ustroju Gdyni, o wyodrębnienie jej i rozszerzenie kompetencji władz administracyjnych. Dotychczas podobno ujemnie odbijała się ambitna rywalizacja Torunia, który jako miasto wojewódzkie nie chciał uszczuplać swych prerogatyw na wybrzeżu”⁵².

Ten obszerny cykl reportaży Eugeniusza Gulczyńskiego świadczy o zainteresowaniu gazety Gdynią i zachodzącymi w niej przemianami. Autor starał się znaleźć w niej pozytywne i negatywne aspekty – „blaski i cienie”, wbrew rozpowszechnianej propagandzie. Wycieczki organizowane przez redakcję unaoczniały mieszkańcom biednych i nie doinwestowanych północno-wschodnich województw II Rzeczypospolitej politykę władz państwowych w stosunku do Gdyni w porównaniu z ich ziemiami.

Gazeta informowała o wycieczkach do Gdyni, m. in. 300-osobowej delegacji Białorusinów z województwa białostockiego⁵³. Reklamowano w niej „wyjątkowo tanie przejazdy do Gdyni” z okazji Święta Morza, obchodzonego w Gdyni od 31 lipca 1932 r. Od 1933 r. zyskało ono rangę ogólnopolską i świętowano je na przełomie czerwca i lipca. W 1937 r. zmieniono nazwę na „Tydzień Morza”, a w 1938 r. na „Dni Morza”⁵⁴. Z tej szczególnej okazji „Kurjer Wileński” reklamował wyjazdy do Gdyni, np. w 1938 r.: „Od 23 bm. do 1 lipca, r[oku]b.[ieżącego] każdy wilnianin może za kilkanaście złotych pojechać na uroczystości, związane z Tygodniem Morza w Gdyni. Kto zgłosi się do Ligi Morskiej i Kolonialnej w Wilnie przy zauf.[ku] Ś[wię]to-Jerskim 3 (w godzinach od 8 do 15), okaże legitymację z fotografią i wykupi za 4 zł kartę uczestnictwa, może pojechać do Gdyni pociągiem pospiesznym lub osobowym, klasą II lub III, przy czym za przejazd do Gdyni zapłaci 66% normalnego biletu, a z powrotem przyjedzie do Wilna darmo i po zgłoszeniu się w biurze Ligi Morskiej i Kolonialnej otrzyma jeszcze 1/3 kosztu przejazdu kolejną. Ponadto karta uczestnictwa upoważnia podróżnego do bezpłatnego wstępu na uroczystości gdyńskie i do zwiedzenia z wycieczką urządzeń portowych w Gdyni. A więc, kto jedzie II klasą do Gdyni, ten zapłaci zł. 30,30, a po powrocie otrzyma w biurze Ligi Morskiej i Kolon.[ialnej] w Wilnie zwrot zł 10,10, kto jedzie III klasą, płaci zł 20,20 i otrzymuje, po powrocie do Wilna, około 6,60”⁵⁵. Jak wynika z tego ogłoszenia, organizacją wycieczek do Gdyni zajmowała się głównie Liga Morska i Kolonialna, organizacja powstała w 1930 r., która działała także w

⁵² Tamże, s. 4.

⁵³ Wycieczka białoruska na Zamku i w Belwederze, „Kurjer Wileński”, nr 236, z dn. 30.08.1934 r., s. 1.

⁵⁴ M. Widernik, Życie polityczne Gdyni w latach 1920-1939, Gdańsk 1999, s. 110.

⁵⁵ „Kurjer Wileński”, nr 172, z dn. 25.06.1938 r., s. 8.

województwach północno-wschodnich II Rzeczypospolitej⁵⁶.

Aby zachęcić do odwiedzania Gdyni z okazji „Dni Morza” w „Kurierze Wileńskim” zamieszczano relacje Polskiej Agencji Telegraficznej z ich obchodów. Miały one rangę państwową, z udziałem władz państwowych oraz duchownych. W 1938 r., pod koniec czerwca, na Placu Grunwaldzkim w Gdyni w asyście oddziałów wojskowych, pocztów sztandarowych i organizacji społecznych „o godz. 9. przybył p.[an] wicepremier Kwiatkowski (Eugeniusz – przyp. H. G.) w towarzystwie wojewody Raczkiewicza (Władysława – przyp. H. G.) i prezesa LMiK gen. Kwaśniewskiego (Stanisława – przyp. H. G.) i zajął miejsce na honorowej trybunie. Uroczystą mszę odprawił w asyście duchowieństwa biskup Okoniewski (Stanisław – przyp. H. G.). Po nabożeństwie prezes LMiK gen. Kwaśniewski (Stanisław – przyp. H. G.) wygłosił przemówienie. Głównym naszym zadaniem nad Bałtykiem – mówił gen. Kwaśniewski – jest czynienie współpracy z państwami bałtyckimi, zdobycie rynków zagranicznych, które w oparciu o Bałtyk może zabezpieczyć tylko silna flota wojenna. Ponieważ środki na cele rozbudowy są niewystarczające, Liga Morska i Kolonialna woła dziś na cały kraj o powszechny obowiązek świadczeń na rozbudowę polskiej floty wojennej. Przemówienie swe zakończył gen. Kwaśniewski okrzykiem na cześć Pana Prezydenta R. P. i Wodza Naczelnego Marszałka Rydza-Śmigłego. Następnie biskup Okoniewski udzielił błogosławieństwa morzu i polskiej flocie. Flota wojenna podczas błogosławieństwa stała na redzie portu gdyńskiego. O godz. 12 wicepremier Kwiatkowski w otoczeniu przedstawicieli władz przyjął defiladę marynarzy, oddziałów lądowych i organizacji⁵⁷. Zamieszczono także zdjęcie, przedstawiające fragment z defilady jednostek Polskiej Marynarki Wojennej na wodach Bałtyku⁵⁸.

Do reklamowania wyjazdów turystycznych do Gdyni wykorzystywano każdą okazję. Na ile wycieczki te były popularne wśród mieszkańców województw północno-wschodnich, zwłaszcza na Wileńszczyźnie, trudno obecnie jednoznacznie stwierdzić. Tym niemniej były to dość atrakcyjne ze względów finansowych propozycje zorganizowanego wyjazdu nad morze: „Udział w wycieczce prasowej do Gdyni kosztuje 29 zł 50 gr i pokrywa całkowicie: przejazd w obydwie strony, zakwaterowanie w hotelu Emigracyjnym w Gdyni, przejazd morski z Gdyni na Hel i z powrotem oraz zwiedzanie portu łodziami motorowymi⁵⁹. Zapisy przyjmowała administracja „Kurjera Wileńskiego” przy ulicy Biskupa Bandurskiego 4-7 w Wilnie, Także telefonicznie (tel. 99 i 49) w godz. 9-20⁶⁰. Czytelnikom sugerowano, że to na ich prośbę, pamiętających wycieczki nadmorskie, urządzone „ku powszechnemu zadowoleniu w latach ubiegłych”, redakcja uzyskała przy pomocy Ligi Popierania Turystyki w Wilnie możliwość zorganizowania takiej podróży również i w 1938 r. 19 lipca 1938 r. na łamach „Kurjera Wileńskiego” informowano: „Z dniem dzisiejszym

⁵⁶ T. Białas, Liga Morska i Kolonialna 1930-1939, Gdańsk 1983.

⁵⁷ Obchód „Dnia Morza”. W Warszawie. W Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 177, z dn. 30.06.1938 r., s. 1.

⁵⁸ W dniu „Święta Morza”, „Kurjer Wileński”, nr 179, z dn. 2.07.1938 r., s. 4.

⁵⁹ Jeszcze mamy możliwość ulokować kilkanaście osób w naszym pociągu do Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 195, z dn. 18.07.1938 r., s. 2.

⁶⁰ Tamże.

zaczynamy zapisy uczestników. Koszt udziału w wycieczce wynosi zł 29 gr 50. (...) Pociąg wycieczkowy odjeżdża z Wilna w dniu 1 sierpnia o godz. 10.40. Przyjazd do Gdyni o godz. 4.39 2 sierpnia. Odjazd z Gdyni 4 sierpnia o godz. 19.35, przyjazd do Wilna o godz. 13.40 w dniu 5 sierpnia⁶¹. Przedstawiano program wycieczki i zasady uczestnictwa. Jak informowały ogłoszenia w gazecie pod koniec lipca 1938 r., były jeszcze wolne miejsca: „Wycieczka nad Bałtyk! 1 sierpnia rb. odchodzi z Wilna do Gdyni tani pociąg wycieczkowy przeznaczony dla czytelników „Kurjera Wileńskiego” Korzystajcie z okazji! (...) Ostatnie chwile zapisów. W pociągu wycieczkowym znajduje się restauracja i dancing⁶². Na cztery dni przed wyjazdem zachęcano: „Wypoczynek nad morzem. Dziś wszyscy mogą go zażyć, Mało kto w normalnych warunkach może sobie pozwolić na podróż. Wszak bilet z Wilna kosztuje z górą 30 zł w jedną tylko stronę. Hotel pochłonie drugie tyle. Dzięki „Kurjerowi Wileńskiemu”, który corocznie organizuje popularne wycieczki do Gdyni, pobyt nad morzem stał się dostępny prawie dla każdego. Tegoroczna wycieczka, z powodu dotkliwego braku wagonów na kolejach, nie będzie tak ludna jak poprzednia. Dostaliśmy zaledwie 200 miejsc i dopiero w ostatniej chwili, dzięki przypadkowi, przydzielono nam jeszcze trochę ulgowych biletów⁶³.

Liga Morska i Kolonialna zorganizowała w dniach 23-26 sierpnia 1938 r. masową wycieczkę do Gdyni dla włościan z Nowogródziny. Cieszyła się ona dużym powodzeniem. Zgłosiło się na nią 620 chętnych. Jak informował „Kurjer Wileński”: „Zarząd Okręgu Ligi Morskiej i Kolonialnej Ziemi Nowogródzkiej podaje do wiadomości, że na skutek masowo napływających w ostatniej chwili próśb o przedłużenie terminu zgłoszeń na wycieczkę włościańską LMK z Nowogródziny do Warszawy i nad polskie morze przesuwają ostateczny i nieodwołalny termin zgłoszeń na dzień 16 sierpnia 1938 r. Pociąg popularny wyrusza z Lidy w dniu 23 sierpnia rb. o godzinie 18.55. (...) Gdynia przyjazd dnia 25 sierpnia rb. 8.02. Z powrotem: Gdynia odjazd dnia 26 sierpnia rb. 19.35; (...) Lida przyjazd 18.15⁶⁴. Podawano także ogólnie program wycieczki: „W Gdyni uczestnicy wycieczki wezmą udział w wycieczce statkiem na Hel, zwiedzą miasto i port motorówkami od strony morza i pieszo od strony lądu, oraz złożą wieniec na grobie gen. Orlicz Dreszera (Gustawa – przyp. H. G.) na Oksywiu⁶⁵. Pełne utrzymanie w Gdyni, wycieczki, nocleg oraz obiad w Warszawie były wliczone w cenę 30 złotych⁶⁶. Pociąg, złożony z 17 wagonów, wyruszył z Lidy. Był udekorowany brzoźkami, zatkniętymi na wszystkich wagonach, oraz biało-amarantowymi flagami, „bogato okalającymi pociąg”. „Napisy „Nowogródzyna nad Polskie morze”, paski FOM i barwne afisze, propagujące hasła morsko-kolonialne dopełniały całości” – pisał w obszernej

⁶¹ Wycieczka do Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 196, z dn. 19.07.1938 r., s. 5.

⁶² „Kurjer Wileński”, nr 203, z dn. 26.07.1938 r., s. 8.

⁶³ „Kurjer Wileński”, nr 204, z dn. 27.07.1938 r., s. 5.

⁶⁴ Masowa wycieczka włościańska Ligi Morskiej i Kol. Nowogródziny do Warszawy i do Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 222, z dn. 14-15.08.1938 r., s. 6.

⁶⁵ Tamże.

⁶⁶ Tamże.

relacji z wycieczki jej organizator Józef Siemek⁶⁷. Miała ona niecodzienną oprawę i była ważnym wydarzeniem propagandowym, mającym zainteresować oraz zbliżyć włościan z Nowogródzczyzny do polskiego morza: „620 osób zwiedziło Warszawę i Gdynię. W Gdyni witało wycieczkę społeczeństwo gdyńskie z orkiestrą Marynarki Wojennej, Komisariatem Rządu, Ligą Morską i Kolonialną, pocztami sztandarowymi organizacyj wojskowych i społecznych. Na serdeczne przemówienie dr. Leona Michalskiego, reprezentanta P. Kom. Rządu (Przedstawicielstwa Komisariatu Rządu – przyp. H. G.) i dyr. Wachowiaka (Andrzeja – przyp. H. G.), reprezentanta LMK, odpowiedział równie serdecznie w imieniu wycieczki mgr. Siemek (Józef, główny kierownik wycieczki – przyp. H.G.). Program pobytu w Gdyni obejmował dokładne zwiedzenie portu motorówkami i pieszo, wycieczkę statkiem „Gdańsk” do Jastarni, zwiedzenie miasta i grupowe wycieczki do Gdańska, Juraty i do Helu. Kulminacyjnym punktem programu było złożenie wieńca na grobie Gen. Orlicz-Dreszera na Oksywiu przez delegację wycieczki, w skład której wchodziło włościanie wszystkich powiatów. Następnie ta sama delegacja została przyjęta przez Dowództwo Floty oraz załogę największej naszej jednostki morskiej, stawiacza min „Gryfa”, któremu w czasie tegorocznych „Dni Morza” Okręg LMK Ziemi Nowogródzkiej ofiarował regionalny kilim nowogródzki t. zw. pasy bieniańskie. Załoga okrętu RP „Gryf” przygotowała delegacji serdeczne przyjęcie na pokładzie i w kajucie oficerskiej oraz motorówką wojskową obwiozła ją po wojennym porcie”⁶⁸.

Liga Morska i Kolonialna, która działała m.in. w województwach północno-wschodnich II Rzeczypospolitej, organizowała także odczyty o Gdyni. O jednym z nich – w Baranowiczach - informowano na łamach „Kurjera Wileńskiego”: „Odczyt o Gdyni urządziła L. M. i K. W sali kina „Apollo” staraniem miejscowej L. M. i K. został urządzony wieczór poświęcony Gdyni. Odczyt wygłosił prof. Józef Imbach z Gdyni. Prelegent wyświetlił kilka przeźroczy, przedstawiających dorobek polskiego portu”⁶⁹.

Szczególnie reklamowano wycieczki do Gdyni latem 1939 r. Pierwsza taka wycieczka miała miejsce na przełomie czerwca i lipca. Klub Dziennikarzy i Publicystów Radiowych w Wilnie uzgodnił z organami kolejowo-turystycznymi plan wycieczki: „Odjazd z Wilna nastąpi w godzinach popołudniowych 28 czerwca. Dnia 29 i 30 czerwca oraz 1 lipca wypełni pobyt nad morzem. Odjazd powrotny z Gdyni wyznaczony jest na wieczór 1 lipca. (...) Zapisy rozpoczną się w poniedziałek we wszystkich placówkach biura podróży „Orbis”, które uprzejmie dopomogą Klubowi Dziennikarzy Radiowych w technicznej organizacji podróży. W wycieczce mogą wziąć udział wszyscy radiosłuchacze i czytelnicy prasy wileńskiej”⁷⁰. Reklamowano szczególnie pociąg turystyczny Wilno-Warszawa-Gdynia (wszystkie miejsca

⁶⁷ J. Siemek, „Nowogródzczyzna nad polskie morze”. Za nami pozostają czarne krzyże dźwigów portowych. „Kurjer Wileński”, nr 242, z dn. 4.09.1938 r., s. 6.

⁶⁸ Powrót masowej wycieczki włościańskiej L.M.K. Ziemi Nowogródzkiej. „Kurjer Wileński”, nr 241, z dn. 3.09.1938 r., s. 4.

⁶⁹ Kronika. Baranowicka, „Kurier Wileński”, nr 127, z dn. 9.05.1939 r., s. 7.

⁷⁰ Jedziemy nad Bałtyk z publicystami radiowymi, „Kurjer Wileński”, nr 159, z dn. 11.06.1939 r., s. 5.

sypialne), a w nim także kabaret i dancing⁷¹. Podczas trzydniowego pobytu w Gdyni proponowano bezpłatne kwatery w Hotelu Turystycznym, zwiedzanie portu od strony morza i lądu oraz wycieczkę morską do Jastarni⁷². Zapisy tylko dla prenumeratorów i czytelników gazety prowadziła administracja „Kurjera Wileńskiego” przy ulicy Biskupa Bandurskiego 4-7, w godz. 10-20⁷³. Ogłoszenia o tej wycieczce pod hasłem „Tylko za 33 zł. Trzy dni nad morzem...” zamieszczano w wielu numerach gazety⁷⁴.

Chcąc dodatkowo zachęcić do wyjazdu do Gdyni, przywoływano znanych wilnian, którzy miasto to wybrali na miejsce pracy. Jednym z nich był dr Wacław Korabiewicz, absolwent medycyny USB, który po studiach pracował jako lekarz w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni oraz na statku „Batory”⁷⁵.

Dzień przed wycieczką informowano o dodatkowych atrakcjach podróży: „Wszyscy uczestnicy otrzymają do swej dyspozycji po jednej ławce z materacami. Jeżeli zabiorą z sobą poduszeczki i koce, będą mieli wygodne spanie. W składzie pociągu, który w Gdyni będzie zastępował wycieczce hotel, znajdzie się wagon rozrywkowy z estradą, na której odbędzie się rewia w wykonaniu zespołu „Piccolo” ze słynnym Jarem na czele. W przerwach – aparatura radiowa nadawać będzie muzykę taneczną⁷⁶.

Jeszcze w lipcu 1939 r. zachęcano do wczasów nad Bałtykiem od 12 sierpnia za 28 zł 90 gr łącznie z noclegami w Gdyni, publikując w „Kurjerze Wileńskim” ogłoszenia: „Wycieczka jest tania, mimo, iż korzystać będzie z luksusowego pociągu turystycznego, w którym wszyscy pasażerowie mają miejsca sypialne. (...) Jest to ostatnia w tym sezonie wycieczka nadmorska, obliczona przy tym na bardzo niewielką liczbę podróżnych⁷⁷. Zapowiadano powrót do Wilna na 16 sierpnia rano. W czasie pobytu w Gdyni noclegi zapewniano w pociągu⁷⁸.

Relację z prywatnej wycieczki do Gdyni w sierpniu 1938 r. i problemy związane ze znalezieniem kwatery w niej przedstawił na łamach „Kurjera Wileńskiego” Stefan Okulicz: „Muszę przyznać ze wstydem, że mieszkając w Polsce od lat 13, dopiero w tym roku wybrałem się nad morze. Myślę jednak, że wstrzymywały mię od wyjazdu również informacje o... kosztach pobytu nad polskim morzem. Po namyśle jednak zignorowałem wreszcie wszystkie prywatne informacje, objaśniając je skłonnością moich rodaków do przesady i pojechałem razem z żoną, która miała ujrzeć morze po raz pierwszy w życiu. Pojechaliśmy naturalnie do Gdyni, ażeby ją obrać za bazę i stąd

⁷¹ Trzy dni nad morzem – Dzień w Stolicy, „Kurjer Wileński”, nr 162, z dn. 14.06.1939 r., s. 2.

⁷² Tamże.

⁷³ Tamże.

⁷⁴ „Kurjer Wileński”, nr 164, z dn. 16.06.1939 r., s. 8; nr 170, z dn. 22.06.1939 r., s. 8; nr 171, z dn. 23.06.1939 r., s. 8; nr 172, z dn. 24.06.1939 r., s. 4; nr 173, z dn. 25.06.1939 r., s. 8; nr 174, z dn. 26.06.1939 r., s. 4.

⁷⁵ Wszyscy nad morze. „Kilometr” dr Korabiewicz leczy załogę „Daru Pomorza”, „Kurjer Wileński”, nr 168, z dn. 20.06.1939 r., s. 6.

⁷⁶ W środę o godzinie 2.25 p.p. rusza pociąg radiowy, „Kurjer Wileński”, nr 175, z dn. 27.06.1939 r., s. 2.

⁷⁷ „Kurjer Wileński”, nr 201, z dn. 23.07.1939 r., s. 4.

⁷⁸ Pociąg turystyczny do Gdyni odjazd z Wilna 12 VIII. wiecz., „Kurjer Wileński”, nr 210, z dn. 1.08.1939 r., s. 3; nr 211, z dn. 2.08.1939 r., s. 8; nr 212, z dn. 3.08.1939 r., s. 8; nr 214, z dn. 5.08.1939 r., s. 8; nr 215, z dn. 6.08.1939 r., s. 8; nr 216, z dn. 7.08.1939 r., s. 4; nr 217, z dn. 8.08.1939 r. s. 6.

robić wypadu na całe wybrzeże, rozumując, że w innych osiedlach wybrzeża trudniej będzie o jakieś locum. Tutaj nastąpiło nasze pierwsze rozczarowanie. Gdynia posiada tak znikomą ilość hoteli w stosunku do ogromu ruchu turystycznego, że o znalezieniu pokoju nie mogło być mowy, w czym nas utrwałała niemożliwość uzyskania wolnego lokalu za żadną cenę w 6-7 hotelach. Pozostawiamy rzeczy na dworcu i rozpoczynamy bezładną i beznadziejną wędrówkę po mieście w gronie masy innych podobnych nam pechowców. Przy dworcu „Orbis” proponuje się wpłacić po 3 zł 50 gr od osoby, wówczas wskaże nam miejsce naszego zamieszkania, nie udzielając dyskretnie bliższych informacji, decyzja ma być prędką, bo amatorów na ten „pokój” jest wielu. Na taką kombinację kupna przysłowiowego „kota w worku” nie zgadzamy się i wędrujemy dalej. Spotykają nas na ulicy scenki tchnące nieco... Wilnem, z tą różnicą, że w Wilnie w pewnych dzielnicach zachwalają „gotowe ubranie”, zaś w Gdyni „pokoje do wynajęcia”. Proponują pokoje natrętnie podejrzani osobnicy, nie brak nawet wśród nich chłopców w wieku szkolnym. Wpadam w złość. „Cała ta Gdynia zaczyna mi się nie podobać” – mówię do żony rozgoryczony i poirytowany tym, że tyle przyjemności naobiecowałem, a tymczasem nie ma ochoty nawet iść patrzeć na morze, kiedy słońce praży, niemiłosiernie, zaś od 4 godzin wałęsam się beznadziejnie po mieście nie mogąc znaleźć dachu nad głową. Nareszcie... o szczęśliwy losie! – znajdujemy na ul. Starowiejskiej w prywatnym domu pokój za cenę 10 zł dziennie (bez utrzymania naturalnie). Lokujemy się w nim pośpiesznie pod presją, że gości jest dużo, oraz pod warunkiem zwolnienia pokoju po upływie 3 dni, ponieważ jest on już zarezerwowany z powodu przyjazdu do Gdyni jakiejś bardzo licznej wycieczki. Trudno, godzimy się na wszystko w przewidywaniu znalezienia gdzieś tańszego lokalu. Stanąwszy „twardą stopą” poczuliśmy się od razu raźniej, zaczęliśmy więcej uwagi zwracać na to, co się wokoło nas dzieje; widząc zaś w mieście ruch olbrzymi, śliczne gmachy, wzorowo utrzymane ulice i porównując to, co widzimy obecnie do tego, co pisano o Gdyni. Zachwyt nasz, aczkolwiek wielki, nie można jednak nazwać zbyt trwałym, ponieważ niemiłym zgrzytem nurtuje wciąż myśl, że po upływie 3 dni cała ta „bajka morska” musi się dla nas skończyć, ponieważ tańszego pokoju nie dostałem. Jako długoletni członek L. M. i K. (Ligi Morskiej i Kolonialnej – przyp. H. G.), próbuję interweniować w swojej organizacji. Tu nowy zawód nas spotyka: lokowanie się w ogólnych salach (po 20 osób) Hotelu Turystycznego, co prawda taniego, lecz nie dogodnego dla ludzi starszych, lub przybywających na dłuższy pobyt. Co zaś dotyczy ulg przejazdu statkiem do Helu, byłem formalnie zaskoczony, dowiedziawszy się w kasie Dworca Morskiego, że członkowi L M i K przy przejazdach statkiem do Helu przysługuje łączna zniżka w sumie... 50 gr! Z podróży na statku wobec tego rezygnuję, kryjąc w sercu niechęć do L. M. i K. (...) Zbudujmy tanie schroniska, hotele na polskim wybrzeżu tak jak w Szwajcarii, gdzie nieomal koło każdej stacji kolejowej jest kilka tanich, czystych hoteli. Niech zbuduje je Liga Morska, państwo, przedsiębiorstwo prywatne. Ustalmy kontrolę cen, nie dopuszczajmy do nadużyć. Niech w przyszłości każdy, a nie tylko wybrany, będzie mógł pojechać na wywczasu nad nasze polskie wybrzeże. Niech polskie morze należy do całego narodu, a nie tylko do tych, którzy

z groszem nie potrzebują się rachować”⁷⁹.

W „Kurjerze Wileńskim” zamieszczano także zdjęcia z Gdyni, na których utrwalono postępy rozwoju miasta oraz ważne wydarzenia okolicznościowe. Wśród nich znalazło się zdjęcie, przedstawiające nowy port rybacki w Gdyni⁸⁰. Na fotografiach ukazywano nowo powstałe obiekty, np. pomnik ku czci Henryka Sienkiewicza w Gdyni, „odsłonięty ostatnio uroczyście”⁸¹. Ważne wydarzenia, które odbywały się w Gdyni, utrwalano na fotografiach, które publikowano w „Kurjerze Wileńskim”. Na pierwszej stronie opublikowano zdjęcie, przedstawiające składanie wieńca na grobie śp. generała Gustawa Orlicz-Dreszera na cmentarzu wojskowym na Oksywiu, w dniu inauguracji „Święta Morza”, przez wojewodę pomorskiego Władysława Raczkiewicza w towarzystwie przedstawicieli Ligi Morskiej i Kolonialnej⁸². Po uroczystościach związanych z „Dniem Morza” na placu Grunwaldzkim w Gdyni nastąpiło w dniu 29 czerwca 1939 r. w godzinach popołudniowych uroczyste otwarcie Kongresu Eucharystycznego. Na zdjęciu, zamieszczonym w „Kurjerze Wileńskim”, przedstawiono J. E. biskupa morskiego Stanisława Okoniewskiego, otwierającego Kongres Eucharystyczny⁸³. Zamieszczono także zdjęcie żaglowego okrętu szkolnego jugosłowiańskiej marynarki wojennej „Jardan”, który 12 lipca 1939 r. przybył do Gdyni z oficjalną wizytą z załogą w składzie: 23 podchorążych, 40 uczniów szkoły podoficerskiej, 63 podoficerów i marynarzy załogi stałej, oraz 14 oficerów⁸⁴.

Wydarzeniom, mającym miejsce w Gdyni, starano się nadać charakter ogólnopolski. Przybliżano je także czytelnikom „Kurjera Wileńskiego”. Jednym z nich była tragiczna śmierć generała Gustawa Orlicz-Dreszera i jego pochówek na cmentarzu w Oksywiu. Informując o tych wydarzeniach czytelnikom przedstawiono jego postać: „W Oksywiu nad naszym morzem złożono na wieczny spoczynek zwłoki ś.p. gen. Orlicz Dreszera. Generał Dreszer zginął na polskim aparacie w falach polskiego Bałtyku. Można powiedzieć zginął śmiercią lotnika i śmiercią żeglarza zarazem. Trudno wyobrazić zgon więcej romantyczny. (...) Był inspektorem obrony przeciwlotniczej i prezesem Ligi Morskiej. Uosabiał w ten sposób nasze najwyższe aspiracje. Dążenia do potęgi morskiej i pragnienia wybudowania potężnej siły lotniczej. Zginął na aparacie lotniczym w polskim morzu. Jaki szczególny los”⁸⁵.

Z okazji 19 rocznicy odzyskania przez Polskę wolnego dostępu do morza 10 lutego 1939 r. przybył do Gdyni ORP „Orzeł”, pierwszy polski okręt wojenny, zbudowany ze składek społeczeństwa. Kilka dni przed tą uroczystością w „Kurjerze Wileńskim” informowano o jej programie z udziałem reprezentanta prezydenta RP, inspektora armii generała broni Kazimierza Sosnkowskiego, przedstawicieli rządu,

⁷⁹ S. Okulicz, Znad polskiego morza, „Kurjer Wileński”, nr 218, z dn. 10.08.1938 r., s. 5.

⁸⁰ Port rybacki w Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 137, 20.05.1938 r., s. 7.

⁸¹ „Kurier Wileński”, nr 145, z dn. 27.05.1939 r., s. 3.

⁸² Hołd pamięci wielkiego pioniera idei morskiej gen. ś. p. Orlicz-Dreszera, „Kurjer Wileński”, nr 181, z dn. 3.07.1939, s. 1.

⁸³ Inauguracja Kongresu Eucharystycznego w Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 181, 3.07.1939, s. 1.

⁸⁴ „Kurjer Wileński”, nr 194, 16.07.1939 r., s. 5.

⁸⁵ Tse., Prawda legendy (o gen. Orlicz-Dreszerze), „Kurjer Wileński”, nr 197, z dn. 19.07.1939 r., s. 1.

Zarządu Głównego LMiK i delegacji wszystkich okręgów LMiK⁸⁶. Na łamach gazety zamieszczono informację o wizycie 29 lipca 1939 r. ministra spraw zagranicznych Józefa Becka, który bawił w Gdyni w towarzystwie ministra przemysłu i handlu Antoniego Romana i Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku Mariana Chodeckiego: „Zwiedził stocznnię gdyńską i nowobudujący się statek „Olza” oraz stojący w porcie transatlantyk „Chrobry” a następnie udał się do mauzoleum śp. gen. Orlicz Dreszera. Po południu min. Beck odbył przejażdżkę motorówką po zatoce, zatrzymując się na dłuższy czas w Orłowie, gdzie letnicy zgotowali mu niezwykle serdeczną owację. O godz. 23.35 opuścił p. min. Beck wraz z min. Romanem Gdynię”⁸⁷.

Informowano też o postępach w budowie pierwszego polskiego pełnomorskiego statku: „Prace (...) posuwają się szybko naprzód. Na miejscu, które jeszcze przed półtora rokiem pokrywał ugór – wznosi się już pełny kadłub 70-metrowej długości stalowego kolosa, wagi blisko 500 ton”⁸⁸.

Gdynia, która była obecna na łamach „Kuriera Wileńskiego” w związku z jej znaczeniem, pojawiała się w formach informacyjnych i publicystycznych. Anatol Mikułko, publikując esej, dotyczący zjazdu pisarzy na Zaolziu, wykorzystał „Balladę o Gdyni” Jerzego Zagórskiego z 1933 r.:

„Przyjeżdżali w pociągach do Gdyni ludzie krzykliwi i źli
z błota dźwigali port, dokami zdobili ojczyznę.
Gęby do krzyku skoro buchały patriotyzmem,
fajerwerki z Kamiennej Góry!
do nieba wzniesiona pięść!
Ty nam Panie Boże szczęść!
Salwo grzmij!!

Dymy z kominów Łodzi pognały jak dymy z fajki.
100.000 ludzi w Białymstoku ogłosiło strajk.

W mieście brudnem kresowem, otoczonem przez świerki
głód przynagłał do krzyku ulicznych handlarzy.

Gdynio! By ciebie opiewać użyłem słów bardzo spokojnych.
W roku 37 (trzydziestym którymś) wybuchła zaborcza wojna”⁸⁹.

W czerwcu 1939 r. w gazecie ukazał się cykl reportaży Anatola Mikułki „O Gdyni”. W artykule „Ulica, która prowadzi w niebo” autor podziwiał rozbudowaną Gdynię, przytaczając krążące wówczas o niej poglądy: „O Gdyni inaczej się nie mówi, jak tylko „nasza chluba”, „okno na świat”, „polska perła” i.t.d. i.t.d. (...) Jak to dobrze, że zachwyty nad Gdynią na ogół potwierdzają się, rozczarowanie w tym wypadku

⁸⁶ Okręt ze składek ORK „Orzeł” przybywa do Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 38, z dn. 7.02.1939 r., s. 4.

⁸⁷ Min. Beck w Gdyni, „Kurjer Wileński”, nr 208, z dn. 30.07.1939 r., s. 1.

⁸⁸ Sukces stoczni gdyńskiej SS. „Olza” powstanie w 90 proc. wysiłkiem polskim, „Kurjer Wileński”, nr 201, z dn. 23.07.1939 r., s. 4.

⁸⁹ A. Mikułko, W obronie poety Putramenta, „Kurjer Wileński”, nr 91, z dn. 1.04.1939 r., s. 3.

byłoby bardzo bolesne i przykre. Jedną z zasadniczych cech Gdyni stanowi t. zw. rozmach i szybkość. (...) Charakterystyczna rzecz: port rośnie od strony ładu w... morze. Oto idziemy ulicą, gdzie przed tym, gdzie kilka lat temu pieniały się fale. Ulica jest przedłużeniem skweru Kościuszki i wbija się ostro w morze. Równa, prostopadła. Z daleka w słońcu wygląda tak, jakby prowadziła prosto w samo niebo. (...) Gdynia bowiem jest w pierwszym rzędzie współczesnym nerwowym handlowym miastem. W porcie dominuje zgoła co innego niż sentyment i kontemplacja. Specyficzny charakter Gdyni wiążą niektórzy zapewne słusznie, ze słabym tętnem życia kulturalnego. Czytałem na ten temat dowcipny felieton Artura Marii Swinarskiego. O niechęci Gdynian do „kultury”. Chociaż czytelnictwo tutaj jest szeroko rozwinięte. Krzykliwe są po rogach ulic rozmaite „gońce”. Gdynię chcą zalać wodą pisma warszawskie, różne mutacje i brukowce. Miasto posiada i własny organ, pismo codzienne w postaci sympatycznego, błękitnego „Kurjera Bałtyckiego”. On to stara się podciągnąć wzwyż kulturalnie⁹⁰.

Anatol Mikułko zwracał uwagę, że „cechą Gdyni jest szybkość, dlatego też chyba miasto tak „pokumało się” z radiem. Gdynia znajduje się na drodze do stuprocentowej radiofonizacji. (...) Zresztą życie kulturalne Gdyni najwyraźniej się ożywia, czy też usiłują je ożywić. Ostatnio odbyło się w Gdyni parę ogólnopolskich zjazdów: - przeciwgruzliczy, zjazd Syndykatu Dziennikarzy...”⁹¹.

Pisząc o nastrojach społecznych w Gdyni w przededniu lata 1939 r. stwierdzał, że panuje tam spokój: „Ważne jest jego źródło. Otóż cała Gdynia, można powiedzieć, jak jeden mąż, jest zdecydowana i przygotowana na jedno: ani jednego milimetra nie oddamy swego. (...) Osobiście w ogóle oddalam od siebie wszystkie złe myśli: Na razie nie potrzeba iść forsownym marszem w szeregu. Więc spacerujemy po „ulicy, która prowadzi w niebo, a która nosi oficjalną nazwę Alei Zjednoczenia”⁹². Mimo zachwytu nad pięknem Gdyni, zwracał też uwagę na występujące w niej kontrasty: „Mimo, że Gdynią, jako szybko rozwijającym się miastem portowym rządzi współczesność i t. zw. ostatni krzyk mody w każdej dziedzinie – można się natknąć prawie co krok na kontrasty. Wysoko szybuje hydroplan. (...) Nisko nad miastem drugi, nie stalowy, ale całkiem autentyczny ptak dobrze znany na Wileńszczyźnie... bocian. Obok kilkupiętrowego nowoczesnego gmachu ma on uwite na sztucznym drzewie gniazdo. Ba, ulice Gdyni przemierza majestatycznym, poważnym krokiem drugi, oswojony bocian. Pozwala się głąaskać i nawet chętnie służy za towarzysza do wspólnej fotografii. (...) Na plaży jeszcze za zimno, więc mniej i więcej wytworne nimfy defilują po ulicach. Na krótko przed zmrokiem robi się na chodnikach tłok. Wieczór zapala neony. Wielopiętrowe ogromne kamienice oblepione różnokolorowymi motylami światła. Raptem kończą się, urywają zgiełkliwe ulice. Szczere pole. Ciemnością kołyszają bujne zboża. Kontrasty w Gdyni świadczą, że miasto ma przed sobą „szerokie pole rozwoju”, że zasięg pójdzie znacznie dalej, że to dopiero początek”⁹³.

⁹⁰ A. Mikułko, Ulica, która prowadzi w niebo, „Kurjer Wileński”, nr 154, z dn. 6.06.1939 r., s. 3.

⁹¹ Tamże, s. 4.

⁹² Tamże.

⁹³ A. Mikułko, Dzieci śpiewają piękne pieśni o morzu, „Kurjer Wileński”, nr 156, z dn. 8.06.1939 r., s. 3.

Anatol Mikułko przedstawił stan Gdyni latem 1939 r. w liczbach: „W tej chwili Gdynia liczy z górą 120 tys. mieszkańców, port rozporządza 56 regularnymi liniami okrętowymi, posiada w swych dokach 95 dźwigów przeładunkowych, a na wybrzeżu 187-kilometrową siatkę bieżących torów kolejowych. Polska flota handlowa liczy 150 statków, utrzymujących łączność z całym światem. Co dzień do Gdyni zawija i wychodzi z portu plus minus 25 okrętów, Obroty są kolosalne. Wynoszą one ponad 9 milionów ton w roku”⁹⁴.

Autor odwiedził Gdynię przed sezonem letnim – na przełomie maja i czerwca 1939 r. Jego artykuły charakteryzuje wyraźne przesłanie do czytelników - miały one zachęcić ich do odwiedzenia tego miasta: „A propos hoteli. Ceny są bardzo różne. Od kilku złotych do... kilkudziesięciu. Na ogół bez większego trudu można znaleźć, niedrogi pokój i to z widokiem na morze. Obsługa wszędzie nadzwyczaj uprzejma. W hotelach, w kawiarniach, w sklepach. Przez Gdynię przewija się moc cudzoziemców. W lokalach i na ulicy rozbrzmiewa język włoski, angielski, czeski, grecki, rosyjski. Ludzie klną najczęściej w tym ostatnim języku”⁹⁵. Autor przywoływał nawet przykłady terapeutycznego i leczniczego oddziaływania miasta i morza na przybyszy z zewnątrz. Pisał: „Gdynia sugestywnie oddziałuje na przybysza z innych dzielnic Polski (nawiasem mówiąc, dosyć wolnomyślnie pojmujący świat nauczyciel z Wileńszczyzny, służbowo przeniesiony do Gdyni – zmienił się nad polskim morzem nie do poznania. Stał się bojowcem). Gdynię powinni dla terapii odwiedzać ludzie, zarażeni defetyzmem. Zdrowie można również wydatnie podreperować. Zbliżamy się do upalnej połowy czerwca. Sezon w Gdyni „oficjalnie otwarty”. Miękki, rozgrzany piasek nadmorskich plaż wabi i przyciąga. Woda morska posiada zaś nie byle jakie właściwości lecznicze. Do Gdyni – po siłę i zdrowie”⁹⁶.

Przed 1 wrześniem 1939 r. pisano o beztroskich letnikach w Gdyni oraz o Gdańszczaninie, który „lubi chyłkiem wymknąć się do Gdyni. Tam chętnie zobaczy film „Zeznania szpiega” i zje dobrą, smaczną kolację. Miło w tej Gdyni, pełnej rozkrzyczanych beztrosko letników, jasno, beztrosko, bo cień swastyki już tu nie pada”⁹⁷.

Po wybuchu II wojny światowej ton informacji o Gdyni wyraźnie zmienił się na łamach „Kurjera Wileńskiego”. Gazeta, ukazując się nadal w Wilnie, informowała o reżimie okupacyjnym w Gdyni, pisząc o zarządzeniach władz okupacyjnych w stosunku do Polaków oraz o ich martyrologii⁹⁸.

Atmosferę wojennej Gdyni oddawano na podstawie relacji szwedzkiego dziennikarza: „Dotychczasowi mieszkańcy kwitnącej Gdyni, pisze dziennik szwedzki, przeważnie ludzie zamożni i dobrze sytuowani, za jednym zamachem stają się nędzarzami, robotnikami i parobkami rolnymi. Liczba samobójstw wśród Polaków i

⁹⁴ Tamże.

⁹⁵ A. Mikułko, „O co właściwie chodzi”, „Kurjer Wileński”, nr 158, z dn. 10.06.1939 r., s. 3.

⁹⁶ Tamże.

⁹⁷ Fr., Biedni gdańszczanie, „Kurjer Wileński”, nr 232, z dn. 23.08.1939 r., s.3.

⁹⁸ Tylko trzy godziny na opuszczenie rodzinnych miast. Martyrologia Polaków w Gdyni i Orłowie, „Kurjer Wileński”, nr 259, z dn. 2.11.1939 r., s. 2.

Żydów jest zastraszająco wielka. Oficjalnie, ma się rozumieć, o tym fakcie się nie pisze. W tym samym czasie, gdy w czterech ścianach poszczególnych domów rozgrywają się wzruszające tragedie, na ulicach Gdyni grzmiały orkiestry i panuje radość. Obecni władcy Gdyni z wielką pompą spotykają swoich rodaków, przesiedlanych z Estonii i Łotwy do Polski”⁹⁹.

Gdynia na łamach „Kurjera Wileńskiego” w latach 30., zwłaszcza w latach kryzysu gospodarczego i na początku II wojny światowej, przedstawiana była jako miasto mające różnorodne problemy – polityczne, społeczne, gospodarcze, kulturalne, wynikające z nagłego jej rozwoju, a jednocześnie spowodowane czynnikami obiektywnymi, takimi jak kryzys gospodarczy, czy wybuch II wojny światowej. Problematyka związana z Gdynią pojawiała się w kontekście tematyki ogólnopolskiej, co miało służyć integracji lokalnych czytelników z Polską nad Bałtykiem. Miała ona przede wszystkim charakter informacyjny. Czytelnicy „Kurjera Wileńskiego” mieli możliwość śledzenia rozwoju i rozbudowy Gdyni – miasta i portu, a jednocześnie problemów z nimi związanych. Zwłaszcza w publicystyce prezentowano autorskie krytyczne punkty widzenia, oparte często na relacjach z pobytu w Gdyni i obserwacji różnych dziedzin życia społecznego w niej. Reportaże, zwłaszcza Eugeniusza Gulczyńskiego, Anatola Mikułki, W. Tołł., Stefana Okulicza, nacechowane są realistycznymi opisami kontrastów gdyńskich. Bez względu na krytyczny stosunek autorów relacji do rzeczywistości gdyńskiej, w gazecie reklamowano Gdynię, zwłaszcza jej położenie nad morzem i zachęcano do jej zwiedzania, angażując się w organizowanie wycieczek prasy wileńskiej do Gdyni.

⁹⁹ Tragedia Gdyni. Relacja dziennikarza szwedzkiego o współczesnej wędrówce narodów, na podstawie relacji szwedzkiego tygodnika „Nia Dalhint Alhanda”, „Kurjer Wileński”, nr 260, z dn. 4.11.1939 r., s. 2.