

**Andrzej Kotecki**

Muzeum Niepodległości w Warszawie

## **Przedwojenna Gdynia i jej port**

Gdynia – miasto z marzeń i morza, polskie okno na świat albo też duma II Rzeczypospolitej – to tylko niektóre określenia, jakie zostały przydane temu miastu po jego powstaniu. Gdy zapadały decyzje o budowie w tym właśnie miejscu miasta i portu – choć kolejność była raczej odwrotna – trudno było to sobie wyobrazić. W tym przypadku należy jednoznacznie stwierdzić, iż Eugeniusz Kwiatkowski – *spiritus movens* tego przedsięwzięcia – był wizjonerem, bowiem bez osobistego, głębokiego przekonania, nie pociągnąłby za sobą, za tą ideą rzeszy ludzi, którzy zgodzili się z nim współpracować przy realizacji – jak się wydawało – szalonego pomysłu. Wszyscy oni byli obdarzeni silnym przekonaniem i wiarą w ostateczny sukces. A na czele tej grupy realizatorów, budowniczych portu i miasta był inż. Tadeusz Wenda.

Jednak sama budowa, to za mało, by tak skomplikowany mechanizm jak cała nowa gałąź gospodarki mógł sprawnie funkcjonować. Port z jego infrastrukturą to tylko jeden z elementów. To również rybołówstwo, Marynarka Wojenna, a także badania naukowe nie tylko nad racjonalnym wykorzystaniem samego morza i jego zasobów (z czym niestety mamy problem nie tylko w Polsce, ale również w całym tzw. cywilizowanym świecie także i dziś). To też zagadnienia ekonomiczne, krajowej komunikacji lądowej (w tamtym czasie głównie kolejowej), ale i tych dziedzin przemysłu, które powinny pracować na rzecz gospodarki morskiej.

Do tego typu działań potrzeba było oczywiście ludzi, którzy będą te wszystkie zadania realizować. I tu wyłonił się kolejny problem, przed którym stanęli ówcześni twórcy gospodarki morskiej – zapewnienia właściwych kadr do realizacji tych zamierzeń. W pierwszym okresie czer-

pano z zasobów ludzi wykształconych przed rokiem 1918 na uczelniach europejskich, głównie rosyjskich i niemieckich, ale również szwajcarskich czy francuskich. To oni tworzyli ten pierwszy zaciąg kadrowy. Oni też zdawali sobie już wówczas sprawę z potrzeby przygotowania kolejnych specjalistów. Dlatego równoległe z budową portu i infrastruktury okołomorskiej, powstała Szkoła Morska w Tczewie, która w latach 30. XX wieku została przeniesiona do Gdyni, gdzie działa do dzisiaj jako Akademia Morska.

Wszystkie nakreślone powyżej problemy doczekały się bardziej lub mniej szczegółowych opracowań naukowych i popularnonaukowych. Ukazało się również wiele materiałów o charakterze wspomnieniowym oraz pamiątkarskim. Cennym i niezwykle potrzebnym uzupełnieniem literatury historycznej poświęconej przedwojennej gospodarce morskiej i Gdyni, a szczególnie odnoszącym się do portu, jest najnowsza praca dr. Jana Tymińskiego *Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*. Tytuł sugeruje, co czytelnik zainteresowany tym tematem powinien znaleźć w książce, choć nie jest tak do końca, o czym będzie poniżej mowa.

Punktem wyjścia do opracowania tego zagadnienia były problemy badawcze, przed którymi stanął autor książki. Najlepiej będzie w tym miejscu zacytować jego własne słowa zamieszczone we *Wstępie* publikacji (s. 19):

Głównymi problemami badawczymi, które ukształtowały oś podjętych badań, były zasadnicze pytania: jakie czynniki gospodarcze i polityczne wpływały na powstanie i rozwój terenowej administracji morskiej? Jak przebiegał proces dostosowywania się struktury tej administracji na tle budowanego portu w Gdyni i sytuacji ekonomiczno-gospodarczej Polski oraz prowadzonej przez nią polityki morskiej? Kolejne pytanie dotyczy zagadnień związanych z rozwojem kadr, jak też samej działalności instytucji, które tworzyły terenową administrację morską. Stąd też podtytuł całej pracy brzmi: *Organizacja, kadry, działalność*. Kim były osoby tworzące kadry polskiej administracji morskiej w kraju bez takiej tradycji? Jak działała owa administracja? Jakie było jej miejsce w systemie państwowym? Jak przebiegała jej współpraca z innymi działaniami?

Bardzo ważne w tym względzie jest to, że swój wywód historyczny, autor rozpoczyna od przedstawienia instytucji tego typu działających na początku XX wieku w państwach Europy Zachodniej. Takie działanie badawcze wydaje się oczywiste z różnych powodów. Jednym z nich jest zapewne fakt, że tworzenie rodzimej administracji odbywało się od

przysłowiowego zera. Czas zaborów, a więc wiek XIX aż po I wojnę światową, był tym okresem historycznym, w którym państwa europejskie budowały system nowoczesnych (jak na owe czasy) instytucji państwowych. Wśród nich były również te związane z gospodarką morską. To co tamte narody zbudowały na przestrzeni dziesięcioleci, my musieliśmy stworzyć w przeciągu zaledwie kilku lat. Należało więc sięgnąć po wypracowane i sprawdzone wzorce. Musimy również pamiętać, że znakomita większość przyszlých urzędników służb administracji morskiej miała doświadczenie wyniesione z instytucji zagranicznych, znała ich organizację i zasady działania. Dlatego też pokazanie tych rozwiązań może dać odpowiedź na dwa zasadnicze pytania: z jakich wzorców państwo polskie skorzystało oraz jak zostały one wykorzystane, czyli zaadaptowane do potrzeb i warunków polskich.

Dalsza część wywodu historycznego została przez autora podzielona na dwa etapy. Pierwszy obejmuje lata 1918–1927. W tym pionierskim okresie, do roku 1920, wszystkie podejmowane działania miały charakter – jakbyśmy to określili w dzisiejszym języku – wirtualny, bowiem między listopadem 1918 roku a lutym 1920, posiadanie dostępu do morza opierało się jedynie na przesłankach politycznych. Co prawda o mocnej podbudowie, ale jednak przesłankach. Nawet podpisanie traktatu wersalskiego, nie mogło sprawić, że z dnia na dzień, na tym przyznanym Polsce Wybrzeżu zaczęliśmy być obecni. Dopiero po ratyfikowaniu traktatu, mogły nastąpić trudne, aczkolwiek zakończone sukcesem działania dyplomatyczne, mające na celu objęcie przyznanego Polsce Pomorza i Wybrzeża. Symbolicznym, choć wymownym wydarzeniem były Zaślubiny Polski z morzem w Pucku 10 lutego 1920 roku. Poprzedzające to wydarzenie miesiące nie były jednak czasem bezczynności. Tworząc administrację rządową, powołano Departament dla Spraw Morskich, który początkowo funkcjonował w strukturze Ministerstwa Spraw Wojskowych. Dopiero w II połowie lat 20. XX wieku został przeniesiony do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Na przejętym wybrzeżu morskim, jedynym wówczas portem był niewielki Puck, który miał za sobą co prawda jako port Rzeczypospolitej wielowiekową tradycję, ale w 1920 roku mógł spełniać jedynie rolę portu rybackiego i tymczasowej bazy dla niewielkich jednostek odrodzonej Marynarki Wojennej RP. Pozostawał port w Gdańsku, w którym Polska miała zagwarantowany udział, ale, jak historia pokazała, na tej podstawie nie można było w pełni opierać suwerennej polskiej polityki morskiej, z czego od początku zdawano sobie sprawę. Dlatego niemal

natychmiast zrodziła się koncepcja budowy własnego portu. Spośród rozpatrywanych lokalizacji wybór padł na Gdynię. Ale budowa miasta i portu siłą rzeczy trwa kilka lat, dlatego instytucje z tym związane musiały w tym pierwszym okresie korzystać z innych ośrodków miejskich. Tak było w przypadku Urzędu Marynarki Handlowej, który początkowo został zorganizowany i działał do 1927 roku w Wejherowie.

W swoim wywodzie historycznym autor ukazał również problematykę, dotyczącą polskiej administracji morskiej na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Niepoślednią rolę w omówieniu tego okresu odegrało zaprezentowanie sytuacji kadrowej. Na podstawie zachowanych dokumentów oraz cząstkowych opracowań historycznych autor przedstawił analizę składu osobowego urzędników, poczynsz od kwalifikacji zawodowych przez strukturę wiekową, płeć, a także wyznanie. Podstawowym dokumentem, który mógł wykorzystać, były wyniki rozesłanej przez GUS ankiety, w formie kart indywidualnych, informujące o stanie faktycznym osób zatrudnionych w administracji państwowej – opisuje ona stan na rok 1923. Jej wyniki autor przeanalizował i zaprezentował zarówno w formie opisowej, jak również tabelarycznej. Niestety, jedynie na tej podstawie nie można udzielić jednoznacznej odpowiedzi w odniesieniu do całego okresu dwudziestolecia międzywojennego. W zasobach archiwalnych brakuje bowiem dokumentów na ten temat z lat 30. XX wieku. W omawianiu kolejnych zagadnień kadrowych, w dalszej części opracowania, autor musiał wykorzystać inne zachowane źródła.

Trzy następne rozdziały stanowią opis drugiego okresu, czyli lat 1927–1939. To czas krzepnięcia państwa polskiego, a także systematycznego i, co by nie powiedzieć, dynamicznego rozwoju portu gdyńskiego, choć proces ten postępował nie bez trudności, wynikających choćby z kryzysu światowego. Ten rozwój portu, jego stała rozbudowa musiały pociągać za sobą rozwój administracji morskiej. Niosły bowiem za sobą również potrzebę powstawania nowych komórek, które działałyby na rzecz sprawnego funkcjonowania portu i jego zaplecza. W tym czasie Urząd Morski, dotychczas działający w Wejherowie, przeniósł się w bezpośrednie sąsiedztwo portu – do Gdyni. Warto tu przypomnieć, że budynek, który w tym celu został wzniesiony istnieje do dziś i nadal funkcjonuje w ramach administracji portowej jako siedziba Kapitanatu Portu. Od tego czasu, tj. od roku 1927 obraz instytucji wchodzących w skład administracji portowej uległ znacznemu wzbogaceniu. Wiązało się to chociażby z rozwojem polskiej floty. Należało zatem utworzyć odpowiednie instytucje, które nadzorowałyby właściwy dobór kadr. I to

zarówno tych marynarskich, jak też pracowników portowych. Do Gdyni napływało wielu ludzi z różnych stron kraju, którzy przybywali skuszeni wizją znalezienia pracy najpierw na budowie, potem przy obsłudze portu. Stąd potrzeba powołania Komisji Kwalifikacyjnej dla oficerów Polskiej Marynarki Handlowej oraz analogicznej Komisji dla Robotników Portowych.

Rozwój gospodarki morskiej powodował również poszerzenie zakresu działań instytucji zarządzających lub nadzorujących. W kolejnej części książki autor przedstawia czytelnikowi również i te zagadnienia. W zakresie obowiązków urzędowych znalazły się takie, jak np. dbanie o stan linii brzegowej poza portem gdyńskim. Z kolei dalszy rozwój żeglugi, coraz większy ruch jednostek wymuszał działania związane z bezpieczeństwem żeglugi, czyli dbałość o tory wodne, ich oznakowanie i pogłębianie. Należało również zadbać o bezpieczeństwo i higienę pracy w porcie. To wbrew pozorom niezwykle istotna kwestia, tym bardziej, że stały rozwój portu pod względem tonażu przeładunków był solą w oku portów niemieckich, w tym portu gdańskiego. Wszelkie uchybienia były ze strony propagandy niemieckiej skrzętnie odnotowywane i ogłaszane jako przykład nieporadności Polaków.

I tu autor dochodzi do kolejnego zagadnienia, które w latach 30. ubiegłego wieku nabrało istotnego znaczenia. Każdy port jako instytucja, a więc również ten gdyński prowadził bardzo ożywioną działalność wydawniczą. Były to różnego rodzaju druki informacyjne, ukazujące się w regularnych odstępach czasu lub też okazjonalnie i podające różne informacje ekonomiczne, a także o charakterze nawigacyjnym, czyli związane z bezpieczeństwem żeglugi. Każdy port musi starać się o kontrahentów, którzy zechcą swoje towary transportować za jego pośrednictwem. Od tego zależą dochody, dlatego też administracja portu gdyńskiego, chcąc znaleźć się w tym elitarnym gronie, musiała zaistnieć również w tym zakresie. Wydawnictwa musiały być dwujęzyczne – oczywiście polskojęzyczne i dodatkowo w języku angielskim lub francuskim. Prowadzona w ten sposób polityka informacyjna miała również za zadanie w zdecydowany sposób przeciwstawić się wrogiej propagandzie niemieckiej. A wzrost znaczenia gospodarczego Gdyni w basenie Morza Bałtyckiego wzmagał ową propagandę.

Kolejnym elementem administracji morskiej są instytucje bezpośrednio zarządzające portem, do których należy niewątpliwie Kapitanat Portu. Ten urząd o charakterze administracyjnym kieruje ruchem jednostek w porcie. Podlega mu także pilotaż oraz tabor holowników portowych,

dlatego też w publikacji nie mogło zabraknąć prezentacji tego elementu. I znów, jak w poprzednich rozdziałach, również w przypadku tego zagadnienia został omówiony mechanizm działania tej instytucji. Autor zaznajamia czytelnika z jednostkami pływającymi (holownikami, motorówkami pilotowymi), jak również z personelem wykonującym usługi pilotażowo-holownicze.

Każdy port z natury rzeczy stanowi wrota, przez które wpływają lub wypływają na statkach towary. A wraz z nimi ludzie – załogi statków lub pasażerowie tychże, nierzadko niezbyt przychylnie lub wręcz wrogo nastawieni do danego państwa. Istotną rolę w pracy administracji portowej odgrywa działalność w zakresie własnych danych, jak również pozyskiwanie informacji o portach obcych. Kierunek tego działania to tzw. wywiad gospodarczy, ale również wojskowy. W przypadku Gdyni było to zagadnienie istotne przynajmniej z dwóch powodów. Pierwszym było funkcjonowanie młodego portu w bezpośrednim sąsiedztwie nieprzychylnie nastawionych władz Wolnego Miasta Gdańska. Drugi to fakt usytuowania w pobliżu portu handlowego głównej bazy Marynarki Wojennej na Oksywiu. Już oba te uwarunkowania determinowały działania odnośnych służb państwa polskiego na terenie portu i miasta Gdyni. Trzeba jeszcze przypomnieć o wrogiej propagandzie na forum międzynarodowym, o czym była już mowa wcześniej, w obliczu której tym większego znaczenia nabierał ten aspekt funkcjonowania polskiej administracji morskiej. Nie może zatem dziwić obecność tej tematyki w prezentowanym opracowaniu. Choć nie jest to zbyt obszerny materiał, jednak w aspekcie historii, szczególnie II połowy lat 30. XX wieku nabiera on szczególnie ważnego znaczenia.

We wszystkich zaprezentowanych blokach tematycznych istotną rolę odgrywają zagadnienia kadrowe. Pod tym względem analiza została przeprowadzona bardzo dokładnie. Uwzględnia ona różne aspekty wykształcenia, kwalifikacji zawodowych na zajmowanym stanowisku, a nawet zestawienia zarobków personelu portowego. W tekście znalazły się również charakterystyki poszczególnych pracowników. Zostały one zaprezentowane szczególnie w odniesieniu do osób zajmujących stanowiska kierownicze.

Przygotowanie tak wyczerpującego opracowania musiało zostać oparte na solidnej bazie dokumentów archiwalnych oraz literatury przedmiotu. Należało również pokonać liczne trudności przy pozyskiwanych informacji źródłowych. Po pierwsze, przeanalizowanie dostępnego materiału źródłowego, który nie jest kompletny, wymagało od autora prze-

prowadzenia kwerend w archiwach trójmiejskich, Bydgoszczy i Warszawy. Czas wojenny, niesprzyjający zachowaniu tego typu dokumentacji, spowodował, że przetrwała tylko część źródeł, które mogły stanowić podstawę analizy. Ponadto autor wykorzystał literaturę zarówno szczegółową, odnoszącą się do badanego zakresu tematycznego, jak też tę, która przynosiła informacje bardziej ogólne, ale niezbędne dla lepszego poznania całości zagadnienia. O skali wykonanej pracy niech świadczy zamieszczona bibliografia, mieszcząca się na 26 stronach.

Kolejnym elementem prezentowanego wydawnictwa są opublikowane na końcu ilustracje. Materiał ilustracyjny został rozmieszczony również w tekście całej książki, natomiast w tej części, obok zdjęć archiwalnych, znalazły się kopie dokumentów, druków urzędowych, które były używane przez ówczesną administrację morską. To bardzo ważny i cenny fragment opracowania. Jak wyjaśnia autor – nie jest to tylko uzupełnienie tekstu, trzeba go traktować jako nieodłączną część składową treści historycznej. I w pełni ten argument należy uznać za słuszny. Wydaje się jednak, że właściwszym miejscem do ich prezentacji byłaby część nosząca tytuł *Załączniki i aneksy źródłowe*. Tym bardziej, że znalazły się w niej także inne dokumenty o charakterze mniej lub bardziej urzędowym. Jako pierwszy został przytoczony pełny tekst Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej. Nie wiem, czy nie należało rozpocząć od dokumentu, który był decydującym dla rozpoczęcia prac związanych z projektowaniem i budową miasta i portu. Ważnym elementem w tej części jest również przedstawione zestawienie najważniejszych (subiektywny wybór autora) aktów prawnych regulujących sprawę administracji morskiej II RP. Interesującą ilustracją tamtego czasu są też zestawienia finansowe. Prezentują one kwoty, jakie państwo polskie w swoim budżecie przeznaczało na administrację morską.

Integralną częścią tego działu są również przytoczone *Wspomnienia o Urzędzie Marynarki Handlowej i Kapitanacie Portu 1929–1937* jednego z urzędników – Stanisława Cichosza. Źródłem tego tekstu jest maszynopis znajdujący się w zasobie archiwalnym Muzeum Miasta Gdyni. Autor opatrzył go komentarzami w przypisach, dzięki czemu czytelnik zyskuje doskonałe źródło wiedzy historycznej, spisane przez bezpośredniego uczestnika.

Analizując całość tego opracowania należy uznać, że jest ono niezwykle potrzebne i wartościowe. Budzi jednak wątpliwości zakres tematyczny. We wstępie, o którym była mowa w początkowej części omówienia,

autor zastrzegł, że kwestie związane z rybołówstwem nie leżały w zakresie jego prac badawczych, podobnie zresztą jak zagadnienia dotyczące Izb Morskich, czyli instytucji rozstrzygających kwestie sporne na zasadzie Sądów Morskich. Pominiecie obu tych elementów autor uzasadnia faktem, że ich utworzenie i rozwój odbywały się poza strukturami Urzędu Marynarki Handlowej. Z jednej strony można zrozumieć takie postępowanie, bowiem opisanie ich historii, przy zastosowaniu analogicznej metodologii doprowadziłoby do wzrostu objętości książki o kolejne strony. Niewątpliwie jednak oba te zagadnienia dopełniłyby obrazu powstania i działalności polskiej administracji morskiej w latach 1918–1939. Z chwilą ich pominięcia, w tej mozaice wydarzeń powstaje luka. Pozostają dwa wolne pola, niemniej istotne od tych przedstawionych. Zrozumiałe, że w przypadku Izb Morskich, historykowi trudniej poruszać się wśród zagadnień historyczno-prawnych bez przynajmniej elementarnej wiedzy z tej dziedziny. I może jest to również pewnym usprawiedliwieniem autora. Można mieć tylko nadzieję, że nadejdzie taki czas, kiedy i te zagadnienia doczekają się powstania wyczerpującej monografii.

Wydana publikacja stanowi bardzo ważny element opisu polskiej historii morskiej. Do chwili obecnej Rzeczypospolita nie doczekała się takiego kompleksowego opracowania dziejów naszego narodu na morzu. Opracowanie tutaj zaprezentowane stanowi ważny krok w stronę stworzenia całościowego obrazu działalności gospodarczej i kulturowej Polaków na południowym brzegu Bałtyku.

**Andrzej Kotecki**

**Jan Tymiński, *Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, Gdynia 2020, ss. 520.**