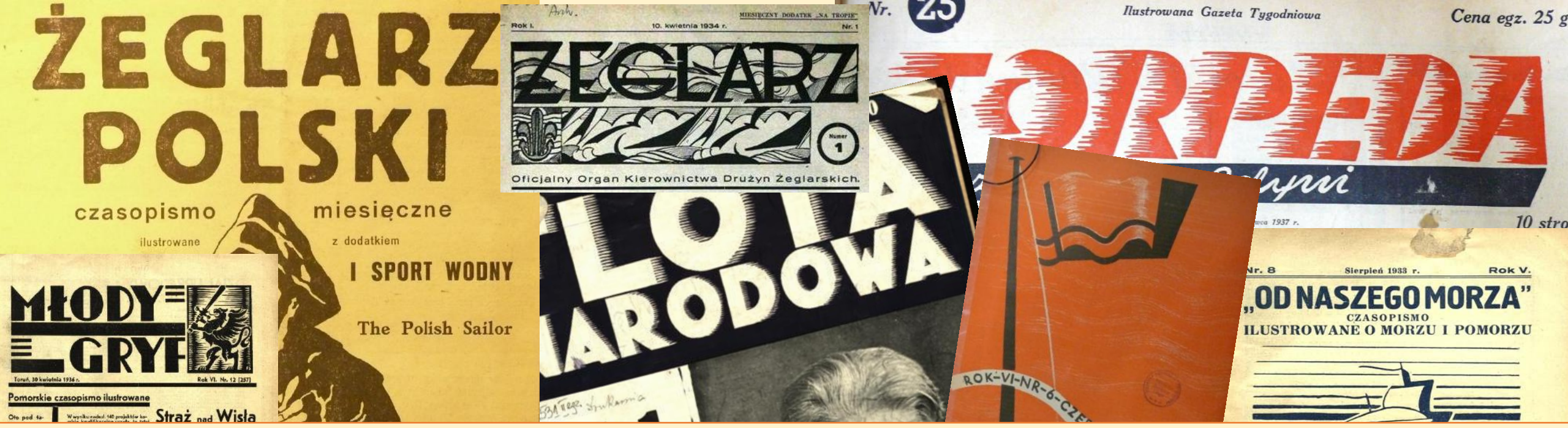


WODNAPOLSKA.PL

Marek Słodownik

Morze na łamach

Prasa morska i żeglarska II Rzeczypospolitej wobec polityki morskiej państwa 1918-1939

Morze na łamach

Prasa morska i żeglarska II Rzeczypospolitej wobec polityki morskiej państwa 1918-1939

Zrealizowano w ramach programu stypendialnego
Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego
Kultura w Sieci

Marek Słodownik

Morze na łamach

Prasa morska i żeglarska II Rzeczypospolitej wobec polityki morskiej państwa 1918-1939

Wodna Polska, www.wodnapolska.pl
Zielonka Bankowa 2020

Copyright: 2020 Marek Słodownik
All rights reserved

Redakcja
Agnieszka Drozdowicz

Korekta
Zofia Marynowicz

Projekt okładki
Marek Słodownik

ISBN 978-83-959852-0-1

WODNAPOLSKA.PL

Wodna Polska, www.wodnapolska.pl

ul. Wojska Polskiego 66
05-220 Zielonka Bankowa 2020

Wydano pod patronatem:

Zeszyty Żeglarskie

WIATR
magazyn dla żeglarzy

Partnerzy publikacji:

MAZURSKA SZKOŁA ŻEGLARSTWA STOWARZYSZENIE

OCZY MAZUR

MORZE

iqi.pl

VCJ.pl
TWÓJ PARTNER W BIZNESIE

Spis treści:

Wstęp 6

Część I. Główne kierunki polityki morskiej państwa w okresie II Rzeczypospolitej 8

Rozdział 1. Kadry dla gospodarki morskiej 19
1.1. Model szkolenia oficerów marynarki handlowej 19
1.2. Kształcenie kadr dla marynarki wojennej 27

Rozdział 2. Gospodarka morska 30
2.1. Porty handlowe w odrodzonej Polsce 31
2.2. Port morski w Tczewie 35
2.3. Gdynia – port i miasto 40
2.4. Port we Władysławowie 54
2.5. Drogi śródlądowe 57

Rozdział 3. Budowa floty wojennej i handlowej 62
3.1. Plan budowy floty wojennej 63
3.1.1. Komitet Floty Narodowej 69
3.1.2. Fundusz Obrony Morskiej 77
3.2. Budowa floty handlowej 82
3.2.1. Żegluga pasażerska 86

Rozdział 4. Liga Morska i polityka kolonialna Polski 88
4.1. Stowarzyszenie Bandera Polska 88
4.2. Od Ligi Żeglugi Polskiej do Ligi Morskiej i Rzecznej 91
4.3. Liga Morska i Kolonialna 96
4.4. Polityka wydawnicza Ligi Morskiej 104

Rozdział 5. Morskie wychowanie młodzieży 107
5.1. Strategie wychowania morskiego 109
5.2. Działania wychowawcze Ligi Morskiej 115
5.3. Idea Dni Morza 116
5.4. Działania wychowawcze ruchu harcerskiego 120
5.5. Akcja letnia i wodniackie imprezy masowe 125

Rozdział 6. Żeglarstwo jako instrument polityki morskiej 128
6.1. Przed odzyskaniem niepodległości 129
6.2. Tworzenie struktur żeglarskich na terenie Polski 132
6.3. Próby unifikacji nazewnictwa morskiego 139
6.4. Olimpijskie starty Polaków 145
6.5. Postrzeganie żeglarstwa w mediach i wychowawcza rola jachtingu 151
6.6. Regaty żeglarskie 157
6.7. Jachting morski 161

Część II. Prasa o tematyce morskiej i żeglarskiej okresu Dwudziestolecia Międzywojennego 168

Rozdział 7. Morska prasa fachowa okresu II RP 170
7.1. Bandera Polska 171
7.2. Żeglarz Polski (Tczew) 177
7.3. Kurjer Morski/ Kurjer Morski Codzienny i Gazeta Dróg Żeglownych/ Codzienny Kurjer Morski i Gazeta Dróg Żeglownych 184
7.4. Żegluga, the Navigation 188
7.5. Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich / Morskie Wiadomości Techniczne 192
7.6. Praca na Morzu 197

Rozdział 8. Morska prasa naukowa 200
8.1. Rocznik Gdański 201
8.2. Przegląd Morski 205
8.3. Sprawy Morskie i Kolonialne 211
8.4. Baltic Countries 218
8.5. Jantar 220
8.6. Uprawa Morza 222

Rozdział 9. Morska prasa popularna okresu II RP 226
9.1. Flota Polska 227
9.2. Morze/Morze i Kolonie 230
9.3. Wioślarz Polski/ Sport Wodny 242
9.4. Fale 251
9.5. Flota Narodowa/ Flota Polska 256
9.6. Polska Flota Narodowa 265
9.7. Opowieści Fal Morskich 271
9.8. Wiatr od Morza 274
9.9. Szkwał 280
9.10. Polska na Morzu 291
9.11. Żeglarz 300
9.12. Nadzwyczajny Kurjer Morski 306
9.13. Gazetka Morska 308
9.14. Polska na Morzu, wydanie B (edycja młodzieżowa) 311
9.15. Prasa młodzieżowa regionu Pomorza 315
9.15.1. Straż nad Wisłą 316
9.15.2. Dziecko Pomorza/ Od Naszego Morza 319
9.15.3. Młody Gryf/ Straż nad Wisłą 325

Rozdział 10. Prasa poświęcona Gdyni 329
10.1. Głos Bałtycki 330
10.2. Express Portowy 332
10.3. Przegląd Bałtycki 335
10.4. Pomorze i Gdynia 337

10.5. Głos Morski 340
10.6. Przegląd Gdyński 342
10.7. Komunikaty Portu Gdyńskiego/ Wiadomości Portu Gdyńskiego/ Wiadomości Portowe 345
10.8. Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy 351
10.9. Latarnia Morska 353
10.10. Głos Morski 357
10.11. Torpeda 359
10.12. Bałtyk 363

Rozdział 11. Pisma inne 365
11.1. Żeglarz Polski (Warszawa) 365
11.2. Kurjer Morski 367

Rozdział 12. Analiza prasy morskiej okresu II RP 369

Bibliografia 390

Czasopiśmiennictwo morskie okresu XX-lecia Międzywojennego jest zagadnieniem bardzo złożonym i może być rozpatrywane wielopłaszczyznowo. Kwestie z nim związane nie doczekały się dotąd szerszych opracowań, zaledwie okazjonalnie publikowano artykuły poświęcone tej tematyce w lokalnej prasie na Pomorzu i w Krakowie. Zagadnienia polityki morskiej wzbudzały w okresie międzywojennym wiele emocji, stanowiły ważny element polityki odrodzonego państwa polskiego, co znalazło odbicie w liczbie czasopism poświęconych tej problematyce. Pisma o charakterze morskim wypełniały niezwykle ważną rolę w dziele tworzenia zrębów polskiej polityki gospodarczej wspierając państwo w działaniach propagandowych a zarazem kształtując związki obywateli Polski z morzem. Zagadnieniom tworzenia od podstaw myśli morskiej, naukowego podejścia do zupełnie nowej gałęzi gospodarki, poświęcono wiele miejsca na łamach prasy morskiej tego okresu, zapewne także konieczność budowania wszystkiego od podstaw spowodowała niezwykle szybki rozwój rodzajowy i liczebny prasy zajmującej się problematyką morską. O ile inne dziedziny życia nowego państwa znajdowały wzory sprzed utraty niepodległości, to polityka morska musiała torować sobie zupełnie nową drogę z uwagi na kilkusetletnią nieobecność tych zagadnień w tradycji polskiej myśli gospodarczej i społecznej. Prasa morska okresu II Rzeczypospolitej zaskakiwała swą liczebnością, różnorodnością, formą i skalą zaangażowania w budowanie nowej rzeczywistości po odzyskaniu niepodległości. W ciągu dwudziestu lat na rynku zaistniało ponad czterdzieści pism ukazujących się nie tylko na Pomorzu, ale także w głębi kraju, dla których polityka morska nie była pustym hasłem i sloganem, a stanowiła podmiot głębokiego zainteresowania. Z pewnością zasługują one na głębszą refleksję i analizę zarówno pod względem swojej różnorodności jak i poruszanej problematyki, która z perspektywy lat nie traci swego znaczenia.

Celem niniejszej pracy było omówienie najważniejszych zagadnień związanych z polityką morską II RP pokazanych na tle ówczesnego czasopiśmiennictwa morskiego, prześledzenie zmian problematyki w ciągu całego okresu międzywojennego, a także uwypuklenie roli prasy w kształtowaniu świadomości morskiej Polaków.

Praca podzielona została na czytelne części, a jej struktura wynika z charakteru morskiej prasy międzywojennej. W części pierwszej skoncentrowano się na wyodrębnieniu kluczowych elementów polityki morskiej państwa i spojrzeniu na nie poprzez pryzmat publicystyki tego okresu; zarówno fachowej, naukowej jak i popularnej, co stanowi ciekawą, zdaniem autora, perspektywę historyczną. Część druga zawiera analizę prasy morskiej uwzględniającą podział rodzajowy tej prasy na fachową, naukową i popularną. Osobną, zaskakująco liczną, grupą jest prasa poświęcona Gdyni będąca ewenementem w skali europejskiej z uwagi na liczbę tytułów i ich zróżnicowanie. Na zakończenie dokonano szczegółowego podsumowania czasopism z uwzględnieniem specyfiki każdej z wymienionych grup wspartych czytelną analizą graficzną.

Upływ czasu i skutek działań wojennych, a także polityka państwa PRL-owskiego odcinającego się od tradycji międzywojennej, spowodowały, że wiele czasopism zaginęło, wiele zbiorów pozostających w zasobach bibliotek na terenie kraju jest niekompletnych, a fragmentaryczność tych zbiorów utrudniała, a czasem wręcz uniemożliwiła dokonanie pełnej analizy zakreślonego zagadnienia.

Dokonano szczegółowej kwerendy istniejących zasobów bibliotecznych na terenie kraju ze szczególnym uwzględnieniem placówek na Wybrzeżu, również wiele czasu poświęcono na przejrzenie zasobów cyfrowych bibliotek akademickich oraz regionalnych,

posiadających nierzadko zaskakująco ciekawe zbiory. Wiele starań włożono w dotarcie do pierwszych wydań dostępnych czasopism stanowiących źródło wiedzy na temat zamierzeń wydawców wyrażanych w tekstach odredakcyjnych. Wszystkie dostępne czasopisma zostały zanalizowane pod kątem wybranych zagadnień, dokonano analizy jakościowej oraz ilościowej czasopism tego okresu. Fragmentaryczność i znaczne rozproszenie zasobów archiwalnych czyniła tę pracę bardzo żmudną i wymagającą podnosząc przy tym stopień komplikacji w dokumentowaniu zbiorów rozrzuconych po bibliotekach na terenie kraju. Problem dostępności zbiorów i ich fragmentaryczności sprawia, że trudna jest pełna weryfikacja postawionych hipotez i analiza wybranych zagadnień, praca może stanowić jednak początek głębszych studiów tej problematyki.

W książce starano się podać jak najwięcej informacji na temat poszczególnych czasopism, daty wydania pierwszego numeru, osób odpowiedzialnych za kształt pisma, a także – o ile to możliwe – nakładów pism tego okresu.

Powstała praca jest wynikiem żmudnych działań w zakresie dokumentowania zbiorów, ich analizy oraz systematyzowania w celu uwypuklenia kontekstu historycznego, stanowi pracę przyczynkarską do głębszej analizy zagadnień związanych z polityką morską państwa omawianego okresu.

Korzystając z okazji chciałbym podziękować wszystkim osobom i instytucjom, bez których powstanie niniejszego opracowania nie byłoby możliwe. Szczególnie dziękuję panu Kazimierzowi Robakowi służącemu mi radą i pomocą na każdym etapie powstawania książki, a jego niezwykle cenne rady w istotny sposób wpłynęły na ostateczny jej kształt. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku wyraziło zgodę na wykorzystanie materiału ikonograficznego bez którego szata graficzna książki bardzo straciłaby na wyrazistości. Dziękuję również swoim Biskim, którzy przychylnym okiem patrzyli na moje kilkuletnie działania związane z powstawaniem niniejszej książki zwalniając mnie z wielu domowych obowiązków.

Część I.

Główne kierunki polityki morskiej państwa w okresie II Rzeczypospolitej

Pod pojęciem „polityka morska” należy rozumieć zespół zagadnień związanych z funkcjonowaniem państwa jako kraju morskiego, związanego z morzem silnymi więzami historycznymi, gospodarczymi i kulturowymi. W odradzającej się po latach zaborów Polsce trudno było mówić o więzach kulturowych czy historycznych, ale morze wciąż istniało w świadomości zarówno przedstawicieli władz jak i zwykłych ludzi jako niezwykle ważna kwestia, wręcz fundament kształtowania niepodległego bytu narodu.

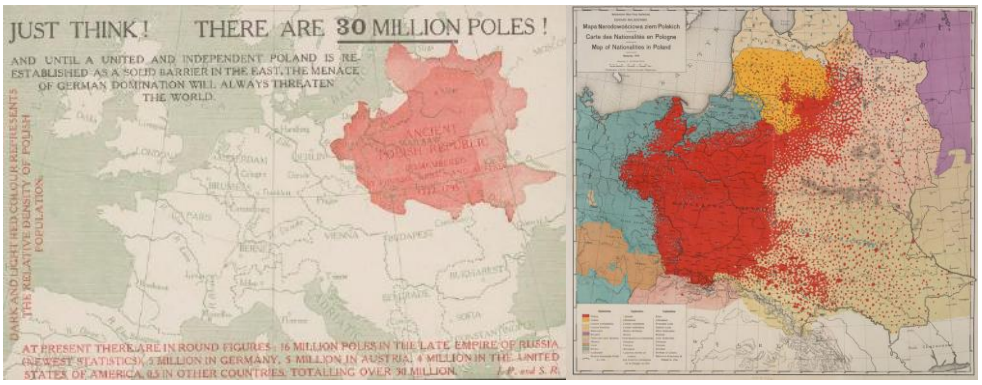
Wizje polityków miały niewiele wspólnego z postrzeganiem spraw morskich przez społeczeństwo. Dla wielu Polaków ta sprawa nie byłą definiowana jako jedna z najważniejszych, entuzjazm z powrotu Polski na mapę Europy przesłaniał przyszłe wyzwania i problemy. Morze w świadomości większości Polaków nie miało istotnego znaczenia.

Po odzyskaniu niepodległości zagadnienie dostępu Polski do morza na płaszczyźnie politycznej poruszono po raz pierwszy w słynnym orędziu prezydenta USA z 8 stycznia 1918 roku, zwanym 14 punktów Wilsona. Punkt 13. wymieniał, jako jeden z warunków zawarcia „sprawiedliwego pokoju”, że należy utworzyć niezależne państwo polskie, które (…) *miałoby zapewniony i bezpieczny dostęp do morza*. Podczas obrad w Wersalu przedstawiciel Wielkiej Brytanii odniósł się do tej propozycji negatywnie, a poparł go przedstawiciel USA, co wywołało prawdziwą burzę. Ten spór pozostawał nierozstrzygnięty, a zwłoka nie leżała w interesie strony polskiej, dla której kwestia dostępu do morza była jednym z fundamentów wizji przyszłego państwa.

Mapa II Rzeczypospolitej (źródło: wikimedia.org, data dostępu 01.10.2020r

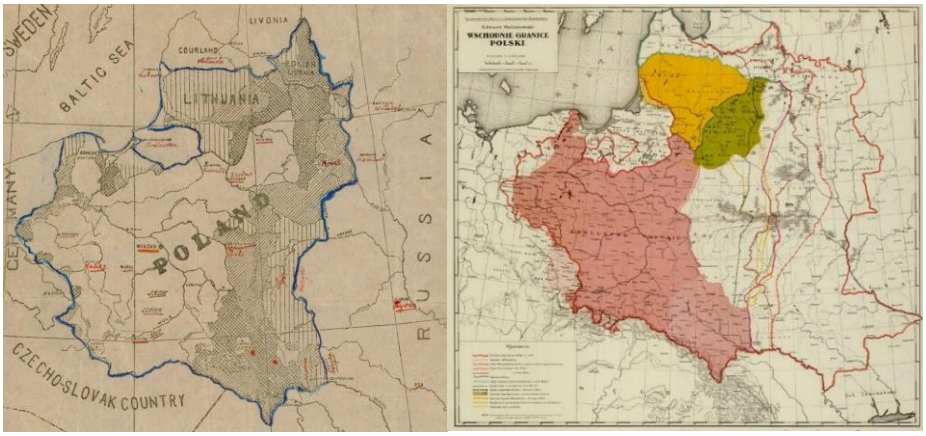
Podczas długotrwałych dyskusji rozpatrywano różne scenariusze związane z Polską i jej nowym terytorium. Strony były zgodne co do tego, że Polska powinna uzyskać dostęp do morza, ale odnośnie szczegółowych rozwiązań takiej zgody już nie było. Ważną kwestią pozostawały również granice państwa na wschodzie, które bardzo długo pozostawały nieustalone ze szkodą dla odradzającego się kraju. Politycy różnych stronnictw mieli odmienne zdanie na temat przyszłego przebiegu granic, jednak tymi zagadnieniami zajęto się podczas –wspomnianej już- konferencji wersalskiej, w wyniku której rozstrzygnięto większość spornych kwestii. Dyplomacja odradzającego się kraju nie miała łatwego zadania, nie wszyscy bowiem sojusznicy Polski popierali złożone przez naszych przedstawicieli propozycje dotyczące przebiegu przyszłych granic. Stanowisko Polski było jasne i konsekwentnie podtrzymywane przez przedstawicieli bardzo różnych stronnictw

politycznych, margines ustępstw niewielki, ale atutem strony polskiej była spójność propozycji wypracowanej ponad podziałami politycznymi. Polskie postulaty oraz ich uzasadnienie przedstawił w Wersalu 29 stycznia w wygłoszonym po angielsku i francusku pięciogodzinnym przemówieniu Roman Dmowski. Obejmowały one m.in. przyłączenie do Polski całego Górnego Śląska, Pomorza Nadwiślańskiego wraz z Gdańskiem oraz Warmii i Mazur, jak też objęcia granicą wschodnią Mińska, Bobrujska i Kamieńca Podolskiego. „Zaimponował konferencji świetnym improwizowanym wykładem, swobodnym operowaniem z pamięci ogromem faktów i cyfr, potężną logiką wywodów, które wiele kwestii narzuciły, ale nie przekonały we wszystkim" – pisał o wystąpieniu Dmowskiego historyk Marian Kukiel. Gdy w obradach konferencji zaczął uczestniczyć także ówczesny polski premier i minister spraw zagranicznych Ignacy Paderewski, Dmowski lojalnie uznał jego pierwszeństwo i zajął się pracą w komisji do spraw Ligi Narodów. 28 czerwca obaj podpisali traktat w imieniu Polski.



Propagandowa mapa proponowanych granic Polski z 1918 roku. Odwoływała się do ziem zamieszkałych przez ludność polską oraz do terytoriów powiązanych z Polską w przeszłości. (źródło: www.wielkahistooria.pl, data dostępu 10.10.2020 r.)

Mapa narodowościowa ziem polskich z 1919 roku. Jako kryterium przyjęto pozyskanie ziem, na których większość stanowiła ludność polska. (źródło: www.wielkahistooria.pl, data dostępu 10.10.2020 r.)



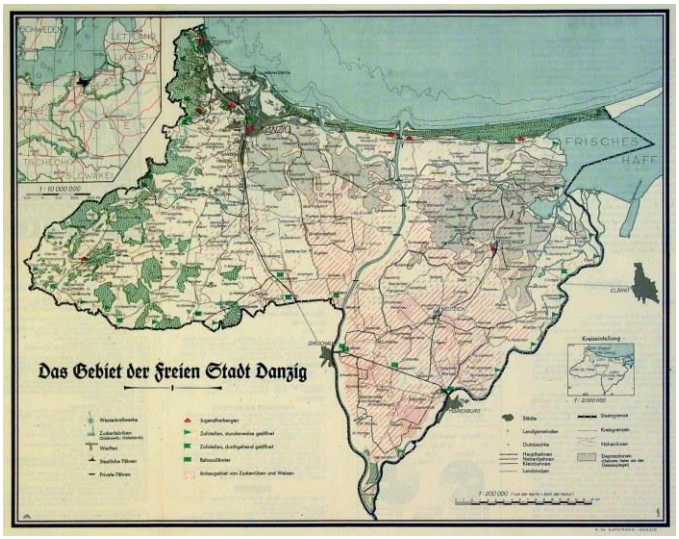
Mapa nieznanego autora z 1919 roku zakreślająca przyszłe granice Polski . (źródło: www.wielkahistooria.pl, data dostępu 10.10.2020 r.)

Mapa proponowanych wariantów usytuowania przebiegu wschodniej granicy państwa z 1920 roku. . (źródło: www.wielkahistoria.pl, data dostępu 10.10.2020 r.)

Największe zastrzeżenia niemiecki rząd miał m.in. do artykułów 227, 230 i 231. Pierwszy z nich oskarżał zbiegłego do neutralnej Holandii cesarza Wilhelma II o „ciężką zbrodnię przeciwko moralności międzynarodowej i świętości traktatów", co sugerowało winę Niemiec za bezprawne rozpętanie wojny. Drugi zobowiązywał niemiecki rząd do udostępnienia wszelkich materiałów mogących służyć jako dowody popełnienia zbrodni wojennych. Trzeci był dla Berlina najbardziej dotkliwy głosząc, iż Niemcy uznają swą odpowiedzialność za wszystkie szkody doznane przez koalicję i państwa z nią stowarzyszone wskutek „wojny narzuconej im przez agresję Niemiec i ich sojuszników", co oznaczało żądanie wypłacenia odszkodowań wojennych.[1]

O ile dość szybko ustalono kwestie dotyczące dostępu Polski do morza i relacji z Prusami, to granice wschodnie pozostawały nieustalone do roku 1921, głównie w wyniku wojny polsko-bolszewickiej.

Obrady toczyły się ze zmiennym szczęściem dla strony polskiej. Wbrew wnioskom bardzo przychylnego Polsce Julesa Cambona, badającego podczas dwóch wizyt studyjnych na Pomorzu warunki porozumienia, uchwalono ostatecznie stworzenie Wolnego Miasta Gdańska (WMG).[2] Na podstawie nie tylko 104. Traktatu Wersalskiego miało to *zapewnić Polsce bez żadnych zastrzeżeń swobodne używanie i korzystanie z dróg wodnych, doków, basenów i innych budowli na terenie wolnego miasta, koniecznych dla wwozu i wywozu z Polski.*[3]



Mapa Wolnego Miasta Gdańska (źródło: torlin.wordpress.com, data dostępu 10.10.2020r.)

[1] 100 lat temu podpisano Traktat Wersalski, www.zachód.pl, data dostępu 20102020 r.

[2] Jules Cambon (ur. 5 kwietnia 1845 w Paryżu, zm. 19 września 1935 w szwajcarski Vevey. Dyplomata francuski, gubernator Algierii. W 1897 został mianowany ambasadorem Francji w Stanach Zjednoczonych, od 1901 w Madrycie, w latach 1907—1914 w Berlinie . W roku 1915 został sekretarzem generalnym ministerstwa spraw zagranicznych. Od roku 1917 był doradcą Clemenceau przy rokowaniach francusko-amerykańskich. Był przewodniczącym komisji do spraw polskich na konferencji pokojowej w Paryżu w 1919. Dążył do przyłączenia do Polski Górnego Śląska i Gdańska bez głosowania ludności. Od 1920 przewodniczący konferencji ambasadorów. Od 1918 był członkiem Akademii Francuskiej. (źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

[3] Marian Majewski, „Polityka morska Rzeczypospolitej po odzyskaniu niepodległości,", *Przegląd Morski* nr 117/1938, str. 967-974

Takie rozwiązanie, choć z pozoru korzystne dla wszystkich stron konfliktu, było w istocie fikcją, ponieważ władze Wolnego Miasta niemal od początku bardzo utrudniały Polsce korzystanie z portu. Czyniły to na drodze przewlekania procedur administracyjnych albo nieformalnych kroków negatywnie oddziałujących na interesy polskie. Już w rok po podpisaniu traktatu, w lipcu 1920 roku, podczas apogeum walk w wojnie polsko-bolszewickiej, władze Gdańska nie zezwoliły na rozładunek transportów z bronią i amunicją skierowanych do Polski, co w istotny sposób utrudniło działania logistyczne armii ścierającej się z potężnym przeciwnikiem. *Władze i poniekąd ludność Wolnego Miasta, wbrew swym najżywotniejszym interesom, jak zresztą zwykle na przestrzeni wieków, uczyniły wszystko aby uniemożliwić zespolenie się Rzeczypospolitej z Jej naturalnym portem. Niczego również nie zaniechały, aby utrudnić współżycie polsko-gdańskie oraz nie dopuścić do ścisłego wykonania postanowień traktatu. Pod tym względem sytuacja w latach 1919-1938 żywo przypominała kłopoty Rzeczypospolitej z Gdańskiem w XV, XVI i XVII stuleciach. Czynniki geograficzny, historyczny, gospodarczy etnograficzny i komunikacyjny przemawiają dobitnie, że nie tylko mamy przyrodzone prawa do posiadania wybrzeża bałtyckiego, lecz że właśnie Polska jest rzeczywiście i niezaprzeczalnie państwem bałtyckim.*[4]

Powstanie Wolnego Miasta nie było zgodne z interesami Polski, ponieważ odcinało ujście Wisły od reszty kraju, ale stało się elementem politycznego kompromisu i musiało zostać zaakceptowane. W kręgach władzy zakładano jednak możliwe komplikacje wynikające z tego faktu i zastanawiano się nad najkorzystniejszymi dla nowego kraju rozwiązaniami.

Policjant w Wolnym Mieście Gdańsku (źródło: Muzeum II Wojny Światowej Gdańsk)
Czapka gdańskiego policjanta w zbiorach Muzeum II Wojny Światowej (foto autora)

W ówczesnej Polsce sprawy morskie wysuwano na pierwszy plan w hierarchii celów nowych władz. Dla sfer rządowych dostęp do morza był niezwykle ważną sprawą, miał znaczenie nie tylko gospodarcze, ale przede wszystkim symboliczne, w bagatelizowaniu spraw morskich w okresie I Rzeczypospolitej upatrywano bowiem przyczyny rozbiorów i ostatecznego upadku państwa. *Największym błędem dziejowym Polski było zaniedbanie spraw morza. Pozwoliliśmy, aby odwieczny nasz wróg rozsiadł się nad Bałtykiem i ugruntował tam swoją potęgę. Straszliwym skutkiem tego błędu był upadek i rozdarcie*

[4] tamże

dawnej Rzeczypospolitej. Dopiero wśród męczarni niewoli Naród zaczął rozumieć, czem jest morze. Walcząc o odzyskanie własnego Państwa, Niepodległego i Zjednoczonego, walczyliśmy o Polskę „z dostępem do morza."[5] (pis. oryg.) Po 123 latach zaborów, okresu bez własnej państwowości, Polska odzyskała 146-kilometrowy dostęp do morza, który stwarzał szansę na dokonanie wielkich zmian gospodarczych. Redakcja „Bandery Polskiej", pierwszego w nowej Polsce pisma o tematyce morskiej, w artykule wstępnym tak definiuje problem dostępu do morza: (pis. oryg.) *Odrodzona Polska nie może zaniedbywać swych wód. Znaczenie wody trafnie ocenił ogół, pragnąć tak usilnie polskiego morza. Własne wybrzeże morskie to okno na świat, to niezbędny warunek niepodległości gospodarczej. Rzeki – te najstarsze drogi handlowe, przewodniki najstarszych skupień i najstarszych cywilizacji ludzkich – dziś bynajmniej nie utraciły swego znaczenia. Bez wody życie w ogóle nie da się pomyśleć, jak bez ziemi.(...) Pragniemy wzbudzić w społeczeństwie zainteresowanie żeglugą, morzem, własnemi rzekami, wiedząc, że opinja publiczna jest właściwą władczynią wolnego państwa i narodu.*[6]

Władze doskonale zdawały sobie sprawę z wagi dostępu do morza. W prasie wielokrotnie cytowano wówczas znamienne słowa Fryderyka Wielkiego, który mawiał, że: *Ktokolwiek będzie władał Gdańskiem i ujściem Wisły – będzie bardziej panem Polski niż ten, kto nią rządzi.*[7] To narzucało w naturalny sposób hierarchię spraw związanych z morzem i aby w sposób właściwy zająć się tą problematyką, należało przede wszystkim skatalogować najważniejsze problemy z nią związane. Równie chętnie przywoływano słowa Eugeniusza Kwiatkowskiego, bardzo w tym czasie aktywnego publicysty, który na łamach jednego z pism w sposób niezwykle zaangażowany pisał: *Polityka morska to nowy i trudny dla nas temat. Więc też i wiele wody wiślanej musiało zginąć w Bałtyku, zanim i uwaga całego społeczeństwa naturalnym biegiem nurtu polskiej rzeki zawędrowała aż nad morze! Ale siew stuleci całych, ale nauka gorzkich doświadczeń nie przepadły. Zmienił się kierunek wiatru w Polsce, bo nie jest już to „wiatr od morza", ale „wiatr ku morzu". Za błędy, za brak wytrwałości naszych przodków zapłaciliśmy już karę sowitą. (...)Należy jak najdobitniej uświadomić społeczeństwu całemu, że siłą obronna państwa nie leży już w spółczuciach patriotycznych, w jego historycznych i etnograficznych prawach.*[8] *„Chcemy trzymać się morza! Jest to potrzebą i koniecznością niezłomną całego Państwa i całego społeczeństwa. Ten wielki poemat krystalizujący się dziś koło Gdyni, a mający się stopniowo rozszerzać coraz dalej, na całe społeczeństwo – jest poematem pracy pokojowej(...)"*[9] (pis. oryg.)

Sytuacja polityczna polski na arenie międzynarodowej na początku odradzającej się państwowości była bardzo trudna. Składały się na nią traktaty międzynarodowe podpisane przez naszych sąsiadów, które często wymierzony były wprost w Polskę. Niemiecko-rosyjski układ w Rapallo z kwietnia 1922 uzupełniony antypolskimi umowami wojskowymi, międzynarodowy układ w Locarno z 16 października1925 otwierający Niemcom drogę do rewizji granic z Polską i Czechosłowacją, rozpoczęcie przez Niemcy w 1925 wojny gospodarczej z Polską, mającej na celu osłabienie i zmuszenie Polski do ustępstw czy wreszcie zawarcie w kwietniu 1926 roku w Berlinie sowiecko-niemieckiego układu „O przyjaźni i współpracy", wymierzonego bezpośrednio przeciwko Polsce. Władze polskie nie miały

[5] (ba), artykuł redakcyjny, *Morze* nr 6/1933, str. 1
[6] (ba), „Od wydawnictwa", *Bandera Polska* nr 1/1919, str. 3
[7] (ba), „Zwartym frontem ku morzu", *Morze*, nr 3/1933, str. 7
[8] Eugeniusz Kwiatkowski, „Polska polityka morska", *Przegląd Gdyński* nr 18/1931, str. 3
[9] Eugeniusz Kwiatkowski, „Trzymajmy się morza", *Przegląd Gdyński* nr 15/1930, str. 5

dostatecznych narzędzi, aby przeciwdziałać tym zabiegom, ale uważnie przyglądały się rozwojowi sytuacji.

Wolne Miasto Gdańsk w roku 1923 (źródło: wikimedia.org, data dostępu 01.10.2020.r.)

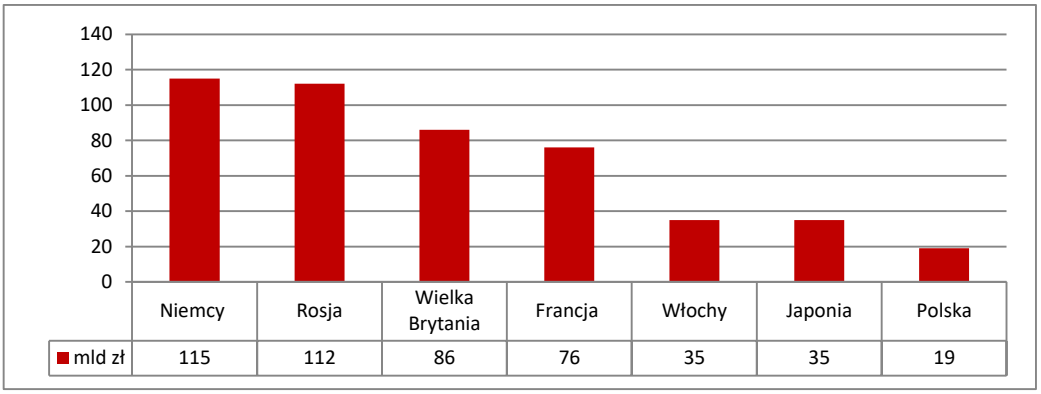
Oryginalny słup graniczny Wolnego Miasta Gdańska (ze zbiorów Muzeum II wojny Światowej, foto autora)
Volkstag - budynek parlamentu Wolnego Miasta Gdańska. Rozebrany po II wojnie światowej. Obecnie na jego miejscu lokalnym się parking oraz jedna jezdnia ulicy 3-Maja. (źródło: wikimedia.org. data dostępu 20.10.2020 r.)

Początek lat trzydziestych nie przyniósł poprawy w tym zakresie. W lipcu 1932 roku podpisano pomiędzy Polską a Niemcami pakt o nieagresji, styczeń 1934 roku przyniósł układ o niestosowaniu przemocy pomiędzy obydwoma państwami. Po dojściu Hitlera do władzy Niemcy zaprzestały również prowadzenia wojny gospodarczej z Polską. Były to jednak pozory w celu uśpienia międzynarodowej opinii publicznej, gdyż zarówno ZSRR jak i III Rzesza

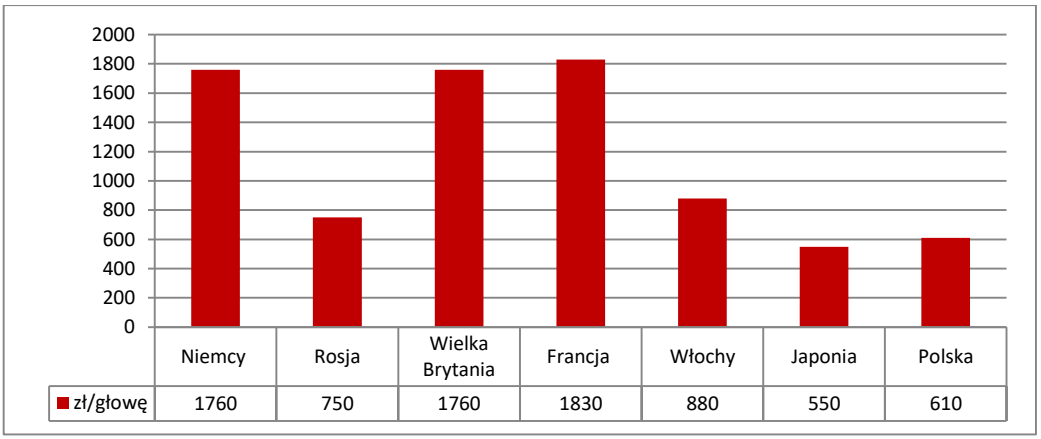
prowadziły gigantyczne zbrojenia. Polacy zdawali sobie z tego sprawę i również intensywnie starali się o wzmocnienie obronności kraju.

Biuro Statystyczne Ligi Narodów podawało, że w 1926 roku dochód Polski oceniano na 19 mld złotych, co dawało 610 złotych na głowę mieszkańca. Porównanie wypada dla naszego kraju bardzo niekorzystnie, a jest to widoczne tym bardziej wziąwszy pod uwagę dysproporcję pomiędzy Polską pozostającą w konflikcie z silnymi gospodarczo, ale skonfliktowanymi sąsiadami. W tej sytuacji sytuacja Polski pozostawała bardzo trudna, a wyjście z niej lokowano w sferze odległych planów.

Jako fundamenty rozwoju Polski na morzu definiowano sprawę kadr dla odradzającej się floty, zarówno wojennej jak i handlowej, problem dostępu Polski do morza poprzez porty handlowe, zwłaszcza w kontekście problemów politycznych i prawnych z Wolnym Miastem Gdańskiem, konieczność rozwoju gospodarki morskiej oraz wymiany handlowej i wreszcie sprawę morskiego wychowania młodzieży i zaszczepienia miłości do morza wśród Polaków z głębi kraju.



Dochód ogółem (powyżej) i na głowę mieszkańca w wybranych krajach świata w 1926 roku



(źródło: „The Armement Book of League of Nations 1934/1935, Geneve 1936", strona internetowa www.fon.com.pl, data dostępu 10.02.2019 r.)

Banknot o nominale 10 milionów marek emitowany do czasu reformy walutowej w Wolnym Mieście Gdańsku. (źródło: wikimedia.org, data dostępu 20.10.2020 r.)

Banknot Wolnego Miasta Gdańska o nominale 25 guldenów.
(źródło: wikimedia.org, data dostępu 20.10.2020.r.)

Władze doskonale zdawały sobie sprawę, że bez kadr wyszkolonych w jednolitym systemie nauczania, nie będzie możliwa morska ekspansja, a Polska pozaborowa nie dysponowała nie tylko kadrami, ale także spójnym programem nauczania przyszłych oficerów. Nie było szkolnictwa morskiego, nie było wykładowców, pomocy dydaktycznych, statków do odbywania praktyk, nie było początkowo nawet wizji jak te trudności pokonać. Odradzająca się Polska nie miała statków, portów i towarzyszącej im infrastruktury, nie było szlaków komunikacyjnych, wsparcia logistycznego, brakowało wciąż obrotu towarowego z zagranicą. Zrujnowany kraj po ponad stuleciu zaborów nie dysponował silnymi atutami, ale miał ogromny potencjał w postaci ludzi. Władze do odzyskanego skrawka wybrzeża podchodziły z wielkim entuzjazmem. Przeszkody nie do pokonania wydawały się błahe, nieistotne, stawały się kolejnymi wyzwaniami dla rodzącego się zapału i entuzjazmu dla

spraw morskich. Podkreślano wielokrotnie, że ważną przyczyną upadku Rzeczypospolitej było niedocenianie wagi kwestii dostępu do morza i czerpania z niego korzyści gospodarczych. Morze dla tamtego pokolenia stało się symbolem sięgania po nieosiągalne, wyznaczania celów dalekosiężnych, kreślenia śmiałych wizji wybiegających bardzo daleko naprzód tak w sferze gospodarczej jak też w sprawach wychowania całego pokolenia młodych ludzi, którzy w morzu dostrzegą niezwykle ważny element swojej tożsamości.

Władze potrafiły z niezwykłą konsekwencją pracować na rzecz budowy i umacniania więzi kraju z morzem, wiele starań włożono w tworzenie mitu morza jako narzędzia rozwoju gospodarczego i społecznego, podnoszono wielokrotnie sprawy dotąd nieobecne w dyskusji na temat przyszłości kraju. Ku morzu skierowano wiele działań zmierzających do tworzenia rozwiązań systemowych, których celem było tworzenie trwałych relacji społeczeństwa z morzem, wkładano wiele starań w odkrywanie morza ludziom z głębi kraju, wskazywano szereg konkretnych rozwiązań zmierzających do budowy silnych więzi emocjonalnych z morzem, a czyniono to zarówno poprzez odwoływanie się do historii jak też poprzez tworzenie podstaw systemu zorientowanego na morze i czerpiącego z niego korzyści gospodarcze i społeczne.

Kolejnym ważnym dla Polski celem było rozszerzanie bazy gospodarczej. W późniejszym okresie, pod koniec lat dwudziestych, pojawiła się dodatkowo problematyka ekspansji kolonialnej i konieczności zapewnienia Polsce rynków zbytu poprzez krzewienie osadnictwa na terenach zamorskich, głównie w Ameryce Południowej i Afryce. Idea kolonialna trafiła na podatny grunt, ponieważ z jednej strony Liga Narodów dysponowała tzw. mandatami kolonialnymi i na nowo definiowała ekspansję kolonialną państw europejskich, z drugiej strony Polska borykająca się z przeludnieniem i skutkami kryzysu z początku lat trzydziestych dostrzegała szansę na rozwiązanie swych problemów gospodarczych właśnie poprzez systematycznie i planowo realizowaną politykę kolonialną. Kraj będący na dorobku zaczepił w społeczeństwie nośną ideę zamorskiej ekspansji, ale była to idea niemożliwa do zrealizowania. Na przeszkodzie stały problemy natury politycznej, głównie blokowanie dostępu do nowych terytoriów przez państwa posiadające już kolonie i czerpiące z nich ogromne zyski. Odrębną kategorią problemów były kwestie gospodarcze. Kryzys początku lat trzydziestych spowodował ogromne spowolnienie gospodarcze, gwałtowny wzrost bezrobocia, spadek produkcji i długotrwałą recesję. Rodziło to problemy społeczne w postaci przeludnienia wsi, upadku rodzącej się gospodarki oraz spowolnienia odbudowy kraju po okresie zaborów. To właśnie wówczas silnie eksponowano potrzebę emigracji tysięcy ludzi i zakładanie nowych kolonii pracujących na rzecz Polski i stymulujących wymianę handlową z macierzą. Kraj na kilka lat stał się areną ścierania się poglądów dotyczących ekspansji zamorskiej i racjonalnych argumentów przeciwstawiających się tej wizji, podnoszących słabość polityczna Polski, brak dobrych relacji z sąsiadami i narastające zagrożenie ze strony Niemiec. Starły się nie tylko dwa obozy polityczne, ścierały się w tej dyskusji dwie wizje Polski, dwa pomysły na jej harmonijny rozwój i zapewnienie swoim obywatelom dobrobytu. Idea kolonializmu zyskiwała poklask, ponieważ stały za nią władze, a po śmierci marszałka Piłsudskiego, odnoszącego się do tych pomysłów z rezerwą, zyskała na sile i zdobyła wsparcie w postaci funduszy na rozwój organizacji w pełni identyfikującej się z takim pomysłem na Polskę. Gwałtowny wzrost szeregów Ligi Morskiej, tworzenie nowych tytułów prasowych opowiadających się za powstaniem kolonii, budowanie struktur terenowych i kreowanie poparcia społecznego spowodowało, że takie postrzeganie kwestii morskich uznawano za możliwe do

Materiały propagandowe przygotowane w Gdańsku. (źródło: archiwum autora, ze zbiorów Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku)

zrealizowania i poczyniono nawet pierwsze działania prowadzące do tego celu. Szybko jednak obnażono słabość kraju, jego niemoc w kreowaniu stabilnej polityki zagranicznej, brak silnego zaplecza gospodarczego. Wszystko to sprawiło, że idea Polski kolonialnej musiała ponieść klęskę, a po latach stała się także obiektem żartów i złośliwości. Po odzyskaniu niepodległości władze nowej Polski bardzo energicznie zabrały się do realizacji nakreślonych celów. Panował powszechny entuzjazm z powodu odzyskania własnej państwowości, wierzono również w powodzenie projektu budowy kraju nowoczesnego, mogącego stać się ważnym punktem na zmodyfikowanej po I wojnie światowej mapie Europy i skutecznie rywalizować z sąsiadami, w którym gospodarka morska stanowić miała jeden z filarów rozwoju. Prasa wielokrotnie informowała także o przeszkodach na drodze realizacji śmiałych programów, wskazywano na agresywną politykę Niemiec, na ich kampanie dezinformacyjne szkalujące młode państwo i jego politykę morską kolidującą z zamysłami potężnego sąsiada.[10] Wielokrotnie także akcentowano kwestię dostępu do morza jako jeden z najważniejszych warunków istnienia niepodległego państwa.[11] Liczba materiałów poświęconych tej tematyce narastała pod koniec lat trzydziestych, w obliczu rosnącego zagrożenia ze strony Niemiec, a materiały prasowe zyskiwały tom rosnącego zagrożenia ze strony coraz silniejszego sąsiada, w sposób czytelny formułujący coraz częściej swoje oczekiwania.

[10] Henryk Tetzlaff, „Wymowne przemiany", *Morze* nr 3/1932, str. 1-2, T.E. (Tadeusz Ehrenberg,), „Niedopuszczalne praktyki Gdańska", *Morze* nr 6/1932, str. 3-4, „Nieudolne wysiłki zacierania prawdy", *Morze* nr 6/1932, str. 4-6, T.E. (Tadeusz Ehrenberg,), „Groźna sytuacja w Gdańsku", „Morze" nr 7-8/1932, str. 3, Tadeusz Ehrenberg, „Gdańskie Locarno", *Morze* nr 10/1932, str. 1-4, (ba), „Nadzieja na nowy okres w Gdańsku", *Morze* nr 11/1932, str. 1-2, W Rosiński, Przeciw orgji niemieckiej „Hetzpropagandy", „Morze" nr 1/1933, str. 3-4, W Rosiński, „Zwartym frontem ku morzu", *Morze* nr 3/1933, str. 7, W Rosiński, „Jesteśmy w Gdańsku", *Morze* nr 7/1937, str. 24-25, (ba), „Znów Gdańsk", *Morze* nr 9/1937, str. 1, B.S., „Gdańsk przypomina", *Morze* nr 10/1937, str. 2-5

[11] (ba), „Polska nie może istnieć inaczej, jak tylko w mocnem oparciu o własne wybrzeże morskie", *Morze*, nr 3/1933, str. 2-3

Rozdział 1. Kadry dla gospodarki morskiej

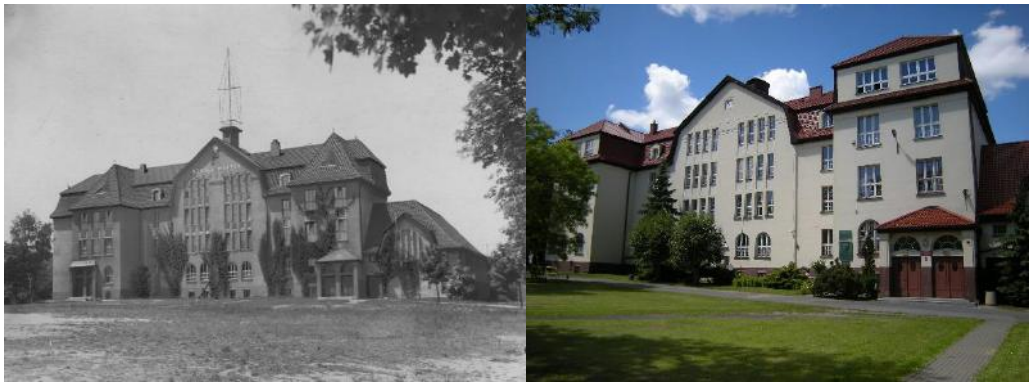
Niezwykle ważną sprawą były kadry dla gospodarki morskiej. Brakowało osób z doświadczeniem w sprawach morskich, przez lata wymazania Polski z mapy Europy nie byli oni bowiem kształceni na rzecz nieistniejącego państwa. Nowe władze z wielką determinacją poszukiwały odpowiednich osób, ale były to działania chaotyczne i nieco przypadkowe. Nie istniał wówczas jeszcze model pozyskiwania ludzi do nowej służby, nie wiedziano nawet na jak liczne zasoby kadrowe można było liczyć. Wyrażano nadzieję, że uda się pozyskać wyższych dowódców wojskowych z armii zaborców, którzy identyfikowali się ze sprawami Polski, ale bazowano na przypuszczeniach i ogólnych szacunkach. Wkrótce zaczęli zgłaszać się oficerowie floty carskiej, wyżsi dowódcy o niekwestionowanych kwalifikacjach, popartych ukończeniem prestiżowych szkół morskich i ze stosunkowo bogatym doświadczeniem wojennym. Wśród nich warto wskazać Kazimierza Porębskiego, Tadeusza Ziółkowskiego, Mamerta Stankiewicza, Konstantego Maciejewicza, Józefa Klejnota-Turskiego czy Antoniego Garnuszewskiego. W bardzo wielu przypadkach oficerowie służący we flotach innych państw byli usunięci ze służby z uwagi na sympatie propolskie lub nawet na działalność konspiracyjną, co było dla nich dodatkowym argumentem za przesiedleniem się do Polski i rozpoczęciem kolejnego etapu życia i służby dla nowego kraju.

Pozyskanie zasobów ludzkich z trzech państw, kształconych w bardzo zróżnicowany sposób i według zgoła odmiennych zasad, przysporzyło kolejnych trudności. Konieczna stała się bardzo pilna unifikacja wiedzy, procesu szkolenia, niezbędne było również stworzenie ujednoliconych podręczników, zorganizowanie kształcenia morskiego według opracowanych na nowo, pod kątem sytuacji w kraju, wzorców i zasad. Mimo ogromnych trudności, często braku środków i braku spójnej początkowo wizji, udało się stworzyć podwaliny pod przyszłe szkolnictwo morskie, zająć się tworzeniem niezależnych marynarki wojennej oraz marynarki handlowej, które w przyszłości miały wziąć na siebie niemały ciężar rozwoju kraju.

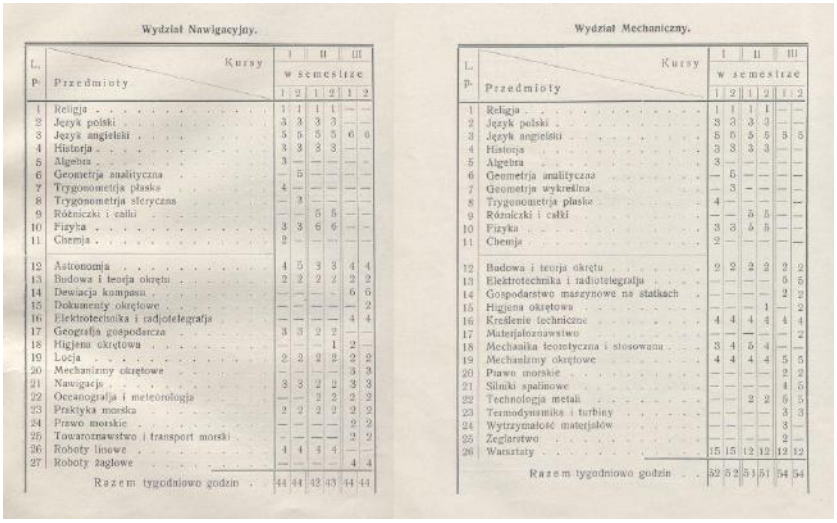
1.1. Model szkolenia oficerów marynarki handlowej

Pierwsza uczelnia kształcąca marynarzy – Państwowa Szkoła Morska (PSM), powołana z inicjatywy Kazimierza Porębskiego 8 czerwca 1920 roku w Tczewie, powstała pod nadzorem Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych. W późniejszym okresie nadzór przejęło Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. Już pod koniec grudnia przyjęła pierwszych 58 słuchaczy. Dyrektorem szkoły został Antoni Garnuszewski, jeden z najbardziej doświadczonych polskich marynarzy, a wśród kadry znaleźli się min Tadeusz Ziółkowski, późniejszy pierwszy komendant statku szkolnego *Lwów*, a także Tadeusz Wenda oraz Józef Klejnot-Turski, postaci, które także w późniejszych latach wywarły ogromny wpływ na rozwój polskiej gospodarki morskiej. Kadetów szkolono wówczas według programów będących rozwinięciem programów angielskich (Marine School) oraz francuskich (Ecole d'Hydrographie). Skorzystano również z wzorców rosyjskich, tworząc część programów nauczania w oparciu o Szkołę Handlu

Morskiego w Odessie. Najwięcej sporów wywoływała konfiguracja programu nauczania nowej szkoły dla marynarzy. Ostatecznie zdecydowano o kształceniu nie tylko w zakresie przedmiotów zawodowych, ale także ogólnych, co miało przyczynić się do zwiększenia zainteresowania potencjalnych słuchaczy i ściągnąć jak najlepsza młodzież do kształcenia w Państwowej Szkole Morskiej w Tczewie.[12] Program szkoły tczewskiej różnił się od wzorów zagranicznych, ponieważ dodano w nim liczne przedmioty ogólnokształcące. Antoni Garnuszewski uzasadniał tę decyzję na łamach *Żeglarza Polskiego* (pis. oryg.): *Szkoła Morska w Tczewie ma za zadanie nie tylko nauczać, ale i wychowywać przyszłego*



Budynek Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie w latach 20. XX w. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe) oraz współcześnie, jako liceum ogólnokształcące. (foto autora)



Wydział Nawigacyjny.

L. p.	Przedmioty \ Kursy	I w semestrze 1	I w semestrze 2	II w semestrze 1	II w semestrze 2	III w semestrze 1	III w semestrze 2
1	Religja	1	1	1	1	—	—
2	Język polski	3	3	3	3	—	—
3	Język angielski	5	5	5	5	6	6
4	Historja	3	3	3	3	—	—
5	Algebra	3	—	—	—	—	—
6	Geometrja analityczna	—	5	—	—	—	—
7	Trygonometrja płaska	4	—	—	—	—	—
8	Trygonometrja sferyczna	—	3	—	—	—	—
9	Różniczki i całki	—	—	5	5	—	—
10	Fizyka	3	3	6	6	—	—
11	Chemja	2	—	—	—	—	—
12	Astronomja	4	5	3	3	4	4
13	Budowa i teorja okrętu	2	2	2	2	2	2
14	Dewiacja kompasu	—	—	—	—	6	6
15	Dokumenty okrętowe	—	—	—	—	—	2
16	Elektrotechnika i radjotelegrafja	—	—	—	—	4	4
17	Geografja gospodarcza	3	3	2	2	—	—
18	Higjena okrętowa	—	—	—	1	2	—
19	Locja	2	2	2	2	2	2
20	Mechanizmy okrętowe	—	—	—	—	3	3
21	Nawigacja	3	3	2	2	3	3
22	Oceanografja i meteorologja	—	—	2	2	2	2
23	Praktyka morska	2	2	2	2	2	2
24	Prawo morskie	—	—	—	—	2	2
25	Towaroznawstwo i transport morski	—	—	—	—	2	2
26	Roboty linowe	4	4	4	4	—	—
27	Roboty żaglowe	—	—	—	—	4	4
	Razem tygodniowo godzin	44	44	42	43	44	44

Wydział Mechaniczny.

L. p.	Przedmioty \ Kursy	I w semestrze 1	I w semestrze 2	II w semestrze 1	II w semestrze 2	III w semestrze 1	III w semestrze 2
1	Religja	1	1	1	1	—	—
2	Język polski	3	3	3	3	—	—
3	Język angielski	5	5	5	5	5	5
4	Historja	3	3	3	3	—	—
5	Algebra	3	—	—	—	—	—
6	Geometrja analityczna	—	5	—	—	—	—
7	Geometrja wykreślna	—	3	—	—	—	—
8	Trygonometrja płaska	4	—	—	—	—	—
9	Różniczki i całki	—	—	5	5	—	—
10	Fizyka	3	3	5	5	—	—
11	Chemja	2	—	—	—	—	—
12	Budowa i teorja okrętu	2	2	2	2	2	2
13	Elektrotechnika i radiotelegrafja	—	—	—	—	5	5
14	Gospodarstwo maszynowe na statkach	—	—	—	—	2	2
15	Higjena okrętowa	—	—	—	1	—	2
16	Kreślenie techniczne	4	4	4	4	4	4
17	Materjałoznawstwo	—	—	—	—	—	2
18	Mechanika teoretyczna i stosowana	3	4	5	4	—	—
19	Mechanizmy okrętowe	4	4	4	4	5	5
20	Prawo morskie	—	—	—	—	2	2
21	Silniki spalinowe	—	—	—	—	4	5
22	Technologja metali	—	—	2	2	5	5
23	Termodynamika i turbiny	—	—	—	—	3	3
24	Wytrzymałość materjałów	—	—	—	—	3	—
25	Żeglarstwo	—	—	—	—	2	—
26	Warsztaty	15	15	12	12	12	12
	Razem tygodniowo godzin	52	52	51	51	54	54

Zakres przedmiotów nauczanych w Państwowej Szkole Morskiej. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

[12] W ramach programu nauczania na wydziale nawigacyjnym słuchacze Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie mieli następujące przedmioty zawodowe: astronawigacja, nawigacja, dewiacja, geometria morska, pilotaż, praktyka morska, budowa statku, oceanografia, geografia handlowa, prawo morskie, mechanizmy okrętowe, dokumenty okrętowe, elektrotechnika, towaroznawstwo. Zakres przedmiotów ogólnych obejmował: języki angielski i niemiecki, literaturę, historię, geometrię analityczną, trygonometrię płaską i sferyczną, różniczki i całki, termodynamikę, naukę o cieple i elektryczności oraz religię

Antoni Garnuszewski, (ur. 26 marca 1886 r. w Warszawie, zm. 1964 w Gdyni), ukończył Średnią Szkołę Handlową R. Rontalera w Warszawie. Wyjechał do Odessy w sierpniu 1903 roku, gdzie w roku 1906 wydział nawigacyjny Szkoły Morskiej. Po uzyskaniu w rosyjskiej marynarce handlowej dyplomu porucznika żeglugi wielkiej, w 1912 roku ukończył wydział budowy okrętów Politechniki w Petersburgu, uzyskując dyplom inżyniera morskiego pierwszego stopnia. Odbywał obowiązkową służbę w rosyjskiej marynarce wojennej w charakterze junkra, a następnie gardemarina okrętowego floty, zdając egzamin oficerski razem z absolwentami Inżynieryjnej Szkoły Morskiej w Kronsztadzie. Po otrzymaniu w 1913 roku stopnia podporucznika - inżyniera okrętowego, został wyznaczony na służbę do portu Sweaborgu (Helsinki Finlandia), gdzie podczas pierwszej wojny światowej pełnił kolejno obowiązki: nadzorującego budowę nowych okrętów wojennych, naczelnika biura technicznego, zarządzającego dokami wojennymi. 1 czerwca 1920 roku zostaje dyrektorem Szkoły Morskiej w Tczewie. W 1923 roku, zorganizował i wziął udział w podróży żaglowca szkolnego *Lwów* do Brazylii, podczas której po raz pierwszy w dziejach naszej żeglugi statek polski przepłynął równik. W czasie pracy w Szkole Morskiej opracował i wydał drukiem pierwsze podręczniki fachowe w języku polskim: „Budowa okrętu" i „Teoria okrętu". W 1929 roku został przeniesiony do Urzędu Morskiego w Gdyni na stanowisko naczelnika wydziału administracji morskiej i zastępcy dyrektora. We wrześniu 1939 roku po zajęciu Gdyni przez Niemców został przymusowo wysiedlony do centralnej Polski. 5 kwietnia 1945 roku został powołany na stanowisko naczelnika wydziału żeglugi powstającego Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku. Równocześnie wykładał budowę i teorię okrętu w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni. Zmarł w sierpniu 1964 roku w Gdyni. (źródło" www.wikipedia.pl, data dostępu: 12.12.2019 r.)

Tadeusz Ziółkowski, (ur. 5 czerwca 1886 r. w Wiskitnie k. Koronowa, zm. 11 stycznia lub 22 marca 1940 r. w Stutthofie), kapitan żeglugi wielkiej, komandor pilotów portu gdańskiego. Po szkołach w rodzinnym Wiskitnie, a następnie w Bydgoszczy, jako szesnastolatek dostał się w Hamburgu na szkolny żaglowiec *Grossherzogin Elizabeth, a n*astępnie pływał jako marynarz na kilku innych żaglowcach. w latach 1905-06 uczył się w szkole marynarki handlowej w Hamburgu i zdał egzamin na sternika dalekiej żeglugi. Pływał jako oficer na kilku parowcach, a w początku 1910 zdał egzaminy i uzyskał stopień kapitana żeglugi wielkiej. W 1914 został przyjęty do korpusu oficerskiego na linii żeglugowej Hamburg – Ameryka Południowa. Podczas I wojny światowej wcielony do niemieckiej marynarki wojennej. W stopniu podporucznika marynarki służył na krążowniku pomocniczym (uzbrojonym transatlantyku) *Kronprinz Wilhelm* jako oficer wachtowy, był też dowódcą trzech zdobytych przez niego statków. Wraz z okrętem, wiosną 1915 został internowany w USA. W październiku 1919 powrócił do Polski. W następnym roku powołany do Polskiej Marynarki Wojennej z przydziałem do Komendy Portu Wojennego w Pucku. 4 września 1921 został komendantem żaglowca szkolnego Marynarki Wojennej *Lwów*. W maju 1923 *Lwów* pod jego dowództwem wypłynął w swój pierwszy dalekomorski rejs do Brazylii. 4 marca 1924 został wybrany na zastępcę komandora Urzędu Pilotów, podlegającego Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. W styczniu 1929 objął stanowisko komandora. Zainicjował kampanię na rzecz wychowania morskiego wśród harcerzy i młodzieży akademickiej - od 1932 był kierownikiem sportowo-żeglarskim Polskiego Klubu Morskiego, doprowadził do udziału polskiej ekipy żeglarskiej na igrzyskach olimpijskich w 1936. 25 sierpnia 1939 podczas wchodzenia do portu gdańskiego pancernika *Schleswig-Holstein* komandor Ziółkowski został aresztowany przez policję gdańską za odmowę wprowadzenia pancernika do portu, wraz z kilkoma innymi polskimi pracownikami Rady Portu i Dróg Wodnych. Po kilku godzinach zwolniony i przywrócony na stanowisko, został ponownie aresztowany 1 września 1939. Był więziony w obozie w Nowym Porcie, a następnie został osadzony w nowo powstałym obozie w Stutthofie. Zginął w jednej ze zbiorowych egzekucji działaczy polskich w Gdańsku – według jednej hipotezy w dniu 11 stycznia, według większości innych autorów 22 marca 1940.. Po ekshumacji, jego szczątki przeniesiono w 1947 na gdański cmentarz na Zaspie. (źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 12.12.2011 r.)

marynarza polskiego, bo aczkolwiek bardzo jest ceniony marynarz-praktyk, tak zwany wilk morski, którego wychowuje samo życie morskie dostatecznie rozwinięte na zachodzie, to jednak w Polsce dopełniać go jeszcze powinien marynarz o głębokiem podłożu teoretycznem, orientującym się w świecie handlowo-morskim, zdolny do notowania międzynarodowych stosunków w handlu morskim, zdolny do pracy hydrograficznej, agent naszych konsulów, i co najważniejsza, godny reprezentant narodu naszego w krajach obcych. Również zadaniem tej pierwszej Szkoły w Polsce powinno być wykorzystanie odpowiednich cech narodu polskiego dla udoskonalenia mającego się dopiero skrystalizować typu marynarza polskiego.[13]

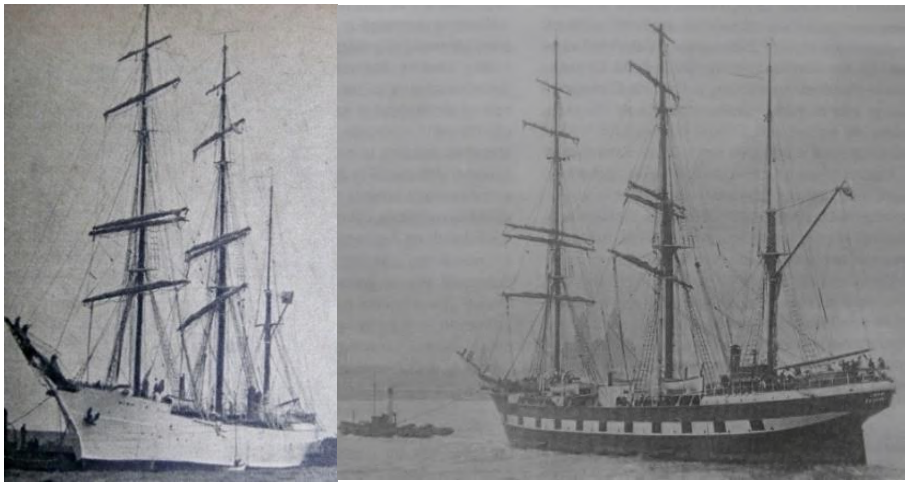
Wykład z nawigacji w Państwowej Szkole Morskiej w Tczewie. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Po przenosinach do Gdyni w 1930 roku PSM stała się prawdziwą kolebką marynarzy i kapitanów nowej floty, od 1929 roku kształconych według polskich programów opracowanych specjalnie na potrzeby krajowej marynarki, a ważnym elementem szkolenia stało się posiadanie własnego żaglowca. Pierwszym nabytkiem był bark *Lwów*, ex *Nest*, którego dowódcą został Tadeusz Ziółkowski, późniejszy komandor pilotów w porcie gdańskim. *Lwów* w pierwszy szkoleniowy rejs z kadetami na pokładzie wypłynął 23 maja 1923 roku, w kolejnych latach pływał w rejsy szkoleniowo-handlowe, z których najbardziej spektakularnym była wyprawa do Ameryki Południowej, dokąd dotarł jako pierwszy polski statek. Kolejnym kapitanem *Lwowa* był Mamert Stankiewicz, niezwykle charyzmatyczna postać, wychowawca całego pokolenia polskich marynarzy, następnie kapitan luksusowych statków pasażerskich pływających na linii amerykańskiej. Był najbardziej doświadczonym kapitanem wielkich jednostek morskich i ze szkoły morskiej przeniesiono go do odbioru i obsługi polskich statków pasażerskich obsługujących linię atlantycką.

[13] „A.G. (Antoni Garnuszewski), „Szkoła morska w Tczewie i jej zadania", *Żeglarz Polski* nr 4/1923, str. 49-53

Wykładowcy Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie. W środku Antoni Garnuszewski, dyrektor szkoły. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Rada Pedagogiczna PSM w Tczewie. (źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)



Pierwszy statek szkolny PSM w Tczewie, *Lwów*, malowany początkowo na biało, a następnie w stylistyce okrętu wojennego. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Fregata *Dar Pomorza* pozostawała w służbie Szkoły Morskiej od roku 1930 do 1981.
(źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Od roku 1930 statkiem szkolnym PSM, po wycofaniu *Lwowa* z eksploatacji, została fregata *Dar Pomorza*, ex *Pomorze, ex Prinzess Eitel Friedrich*, zakupiona we Francji jednostka z 1909 roku. Żaglowiec poddano gruntownej przebudowie i modernizacji i przez kolejnych kilkadziesiąt lat, aż do roku 1981, Biała Fregata, bo tak ją powszechnie nazywano, szkoliła kadetów gdyńskiej szkoły. Do wybuchu wojny *Dar Pomorza* odbył kilkadziesiąt podróży szkolnych, z czego najbardziej spektakularnymi były kilkumiesięczne wyprawowe rejsy na Pacyfik z lat 1933/34 oraz dookoła świata z lat 1936/37, który był pierwszym polskim rejsem wokół globu jednostki pływającej pod polską banderą. Obydwiema ekspedycjami, zakończonymi dużym sukcesem szkoleniowym oraz propagandowym, kierował kapitan Konstanty Maciejewicz, wychowawca kilku pokoleń polskich marynarzy, nazywany często kapitanem kapitanów. Przez kilkanaście lat jego eksploatacji przewinęło się przez pokład żaglowca kilkuset kadetów, późniejszych dowódców i oficerów marynarki handlowej.[14]

Proces nauczania uznawano powszechnie za bardzo nowoczesny, a absolwenci szkoły morskiej tworzyli zamknięty krąg ludzi znakomicie wyszkolonych i świetnie przygotowanych do zawodowej pracy na morzu. Ceniono ich za umiejętności, wysokie wartości moralno-etyczne i wzorową dyscyplinę.

Polski model szkolenia oficerów był wówczas stosunkowo rzadko spotykanym, ponieważ zdecydowano się na rozdzielenie szkolenia oficerów cywilnych i wojskowych. Kandydatów na marynarzy przybywało bardzo szybko, ale we znaki dawała się rosnąca ciasnota pomieszczeń w Tczewie oraz niedogodność polegająca na konieczności dojazdów z Gdańska i Gdyni części kadry dydaktycznej. W 1930 roku Szkoła Morska przeniosła się do Gdyni, gdzie 8 grudnia, w dziesiątą rocznice inauguracji nauczania kadetów w Tczewie, dokonano otwarcia kompleksu nowych budynków szkoły, co wpłynęło na wzrost liczby słuchaczy i radykalną poprawę warunków kształcenia.[15] Prasa szeroko informowała o nowym kompleksie stworzonym specjalnie na potrzeby studentów. *Bloki Bursy, galerii i Szkoły zaprojektowane jako jednolita całość. Poszczególne elementy tej całości zarówno co*

[14] Daniel Duda, Zbigniew Urbanyj, *Trzeci w wielkiej sztafecie*, Bydgoszcz, 1986 r.
[15] (ahm), „Państwowa Szkoła Morska", *Morze* nr 2/1930, str. 20-23, (ba), „Szkoła hartu ducha i tężyzny", *Morze* nr 2/1935, str. 22,

Antoni Garnuszewski, dyrektor PSM w Tczewie w mundurze galowym marynarki rosyjskiej. (źródło: Archiwum autora)

Podoficerowie marynarki handlowej w latach 30. XX w. (źródło: www.szarmant.pl data dostępu 01.10.2020 r.)

do rozmiarów jak i rozstępu ustawione są w zdecydowanym i dobrze wyczutym porządku.(…) Wiele uwagi poświęcono także warunkom, w jakich mieli się kształcić i mieszkać przyszli oficerowie marynarki. *Sale i urządzenia przeznaczone dla nauczania teoretycznego primo, i secundo dla kształcenia praktycznego. Dalej urządzenia dla wychowania fizycznego i wreszcie część mieszkalna wychowanków szkoły pojęta w ten sposób, by rozwój intelektualny i psychiczny nie krępowany był odrażającą tępą rutyną*

Mamert Stankiewicz urodził się 22 stycznia 1889 roku w Mitawie koło Rygi. Ukończył Morski Korpus Kadetów w Petersburgu i służył w rosyjskiej marynarce wojennej. W czasie I wojny światowej był oficerem nawigacyjnym okrętu flagowego Floty Bałtyckiej – krążownika pancernego *Ruryk*, podczas operacji w Zatoce Ryskiej; później dowódcą pancernika. W latach 1918-1919 został urzędnikiem Konsulatu Rosyjskiego w Pittsburghu w USA. Delegowany następnie na Syberię do flotylli rzecznej. Aresztowany przez Czeka, przebywał w więzieniu w Irkucku, a następnie, do połowy maja 1921, w obozie w Krasnojarsku. Od czerwca 1921 w Polsce, zweryfikowany w stopniu komandora podporucznika i przydzielony do Szkoły Morskiej w Tczewie jako kierownik Wydziału Nawigacyjnego. Jednocześnie wykładał astronomię i nawigację w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu. W 1923roku uczestniczył w podróży statku Szkoły Morskiej *Lwów* do Brazylii, a w latach 1924-1926 dowodził *Lwowem* jako komendant, następnie podjął pracę na statkach handlowych i jako pilot w Urzędzie Morskim w Gdyni. Od 1931 dowodził transatlantykami *Pułaski* i *Polonia*. Nadzorował budowę transatlantyku ms *Piłsudski* i został jego kapitanem.Statek został zatopiony 26 listopada 1939, a kapitan Stankiewicz zszedł z pokładu jako ostatni. Wyłowiono go z morza, lecz zmarł wskutek hipotermii i ataku serca. Napisał wspomnienia „Z floty carskiej do polskiej". Opisany został w poświęconej mu książce Karola Olgierda Borchardta „Znaczy Kapitan". Został pochowany z asystą wojskową na cmentarzu *West Village Cementary* w Hartlepool niedaleko Middlesbrough, na wschodnim wybrzeżu Anglii. (źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 12.12.2011 r.)

struktur konarowych.(...)Wychowankowie spać mają w warunkach spartańskich w salach dobrze oświetlonych i przewietrzonych, jadać w sali jasnej, skromnej, lecz cennie odrobionej, przy stołach z wartościowego materiału i starannie wykonanych. Godziny wolne od zajęć spędzać w klubie, gdzie sprzęty wszystkie w wyrazie poważnym i schludnym przez to jedno wytrzymałyby od chęci operowania nożem lub złą literaturą.[16]

Posuwając się wzdłuż frontu kompleksów szkolnych co chwila mijamy korzystne punkty perspektywiczne – w czem właśnie tkwi dynamik afektu.(...) Zarówno w ukształtowaniu brył, w szczegółach architektonicznych, w ukształtowaniu sal, w stolarszczyźnie i w meblarstwie znać piętno dużej indywidualności, która wypowiada się szczerze i otwarcie i która ma dużo do powiedzenia."[17]

Konstanty Maciejewicz, W 1908 ukończył Korpus Kadetów w Połtawie, po czym zdał egzamin do Morskiego Korpusu w Petersburgu. W 1911 roku rozpoczął służbę w rosyjskiej marynarce wojennej. We wrześniu 1915 przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Podwodnego Pływania, po jej ukończeniu i służbie na różnych jednostkach, został w październiku 1916 zastępcą dowódcy okrętu podwodnego AG-15. Zdemobilizowany w kwietniu 1918, pracował na radzieckich statkach handlowych. 20 września 1920 otrzymał radziecki dyplom kapitana żeglugi wielkiej. W 1921 repatriował do Polski. Od 1 lutego 1922 podjął pracę jako wykładowca w Szkole Morskiej w Tczewie. W kilka miesięcy później został przeniesiony na szkolny żaglowiec *Lwów* jako III oficer, w lipcu 1922 otrzymał stanowisko starszego oficera. W grudniu 1924 nostryfikował dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej. Pod koniec 1926 objął dowództwo *Lwowa*. Po zastąpieniu statku szkolnego *Lwów* na *Pomorze* (późniejszy *Dar Pomorza*) został mianowany jego komendantem. W tym okresie zorganizował i poprowadził trwający blisko rok rejs dookoła świata (1934/35) – był to pierwszy rejs polskiej jednostki handlowej na takiej trasie. 1 maja 1939 mianowano go inspektorem i zastępcą dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej. Pod koniec września 1939 został wraz z innymi wykładowcami PSM zatrzymany przez gestapo i skierowany wraz z nimi do Nidowa koło Gdańska do przymusowych prac polowych, a następnie do budowy obozu w Stutthoff. Dzięki zabiegom żony 18 grudnia 1939 został zwolniony, po czym wyjechał do Warszawy. Czas okupacji spędził na terenie Generalnego Gubernatorstwa pracując jako robotnik budowlany i tartaczny. Po wkroczeniu Armii Czerwonej, 1 września 1944 podjął pracę w Lidze Morskiej w Lublinie, a potem w wydziale szkoleniowym Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Bydgoszczy. Skierowany do Gdyni jako pełnomocnik dla zabezpieczenia PSM, został w maju 1945 jej dyrektorem i rozpoczął jej reaktywację. Wraz z decyzją przeniesienia Wydziału Nawigacyjnego PSM, w 1947 wyjechał do Szczecina, organizując tam PSM od podstaw i został jej dyrektorem, aż do czasu likwidacji PSM w Szczecinie (1953). Przez krótki czas dowodził żaglowcem szkolnym *Zew Morza*. Od listopada 1953 pracował w szczecińskim oddziale Polskiego Rejestru Statków jako inspektor. Zmarł 25 października 1972 w Szczecinie. Pochowany został w kwaterze zasłużonych Cmentarza Centralnego w Szczecinie. (źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 12.12.2011 r.)

[16] (ba), „Jak budowano Szkołę Morską", *Przegląd Gdyński* nr 18/1931, str. 5-6
[17] (ba) „Szkoła Morska w Gdyni", *Przegląd Gdyński* nr 16/1931, str. 4

1.2. Kształcenie kadr dla marynarki wojennej

Odrębnym problemem stało się zatem szkolenie kadr dla powstającej Marynarki Wojennej. Bardzo często, także na łamach branżowej prasy, odwoływano się do słów amerykańskiego admirała Kerra, który stwierdził, że *trzeba około ośmiu lat, ażeby stworzyć oficera lub podoficera marynarki wojennej, natomiast trzyletni okres czasu wystarcza, ażeby wybudować najpotężniejszy okręt wojenny.*[18]

Już w listopadzie 1918 roku marszałek Piłsudski zdecydował o powołaniu Marynarki Wojennej od podstaw, a jednym z filarów nowych działań było zbudowanie od zera systemu kształcenia marynarzy i oficerów dla powstającej floty. O ile jednak w korpusie oficerskim sytuacja była stabilna i nie wymagała nadzwyczajnej aktywności ze strony władz z uwagi na znaczną liczbę przybyłych zza granicy w ramach repatriacji, o tyle korpus podoficerów wymagał podjęcia pilnych działań. W 1920 roku stworzono Szkołę Marynarzy i Dywizjon Ćwiczebny. Do powstania systemu kształcenia oficerów dochodzono etapami; pierwszym z nich były Tymczasowe Kursy Instruktorskie dla Oficerów (TIK), które były formą przejściową i polegały na przeszkalaniu oficerów i podoficerów z wojsk lądowych do służby na morzu. Dopiero 1 października 1922 w Toruniu stworzono Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej (OSMW) składającą się z jednego wydziału.[19] Nauka trwała dwa lata, a od roku 1924 wydłużono ją jeszcze o rok. W ramach studiów kandydaci przechodzili również szkolenie praktyczne na dostępnych wówczas jednostkach Marynarki Wojennej. Po reformie szkolnictwa wojskowego w 1928 roku na bazie dotychczasowej szkoły powołano Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej (SPMW). W stosunku do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej system rekrutacji i kształcenia pozostał niezmieniony, natomiast znacznie zreorganizowano jej strukturę tworząc wydziały Morski i Techniczny.

Na łamach prasy bardzo często informowano o metodach kształcenia polskich oficerów marynarki wojennej akcentując silnie wysokie wymagania stawiane kadetom oraz specyficzny charakter służby. *Budowa „Polski Morskiej" wyłania już całkowitą świadomość konieczności posiadania silnej Marynarki Wojennej, idea państwowa krzepnie dziś jest już tylko kwestją niedługiego czasu ten moment, gdy rozwój jej nabierze tego samego rozpędu, jaki widzimy w dziedzinie rozbudowy floty handlowej. Ażeby jednak zarówno dla naszej obecnej jak i przyszłej flot wojennej stworzyć najlepsze warunki, nieodzowną dla Państwa rzeczą jest troska o odpowiednio przygotowany personel. Okręty można budować kiedy się ma na to pieniądze. Ale personel – przygotować trzeba przez szereg lat. Rzecz jasna, że głównym czynnikiem osobowym dla każdej floty jest jej korpus oficerski. To też nic dziwnego, że miarodajne czynniki poświęcają wielką wagę przede wszystkiem szkoleniu oficerów Marynarki Wojennej, oraz doborowi i wyszkoleniu kandydatów na oficerów. Rok – rocznie pewna ilość zgłaszających się maturzystów przyjmowana bywa do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Szkoła ta czasowo mieści się w Toruniu. Szkolenie w niej trwa przez lat trzy, poczem, po złożeniu odpowiednich egzaminów, podchorążowie zostają mianowani podporucznikami Marynarki Wojennej. Trzy lata szkolenia dzielą się na sześć mniej więcej równych okresów: - zarówno nauki teoretycznej w Szkole w Toruniu, jak praktyki na okrętach. Zawód oficera Marynarki Wojennej nie jest lekki, wymaga od adeptów uzdolnień*

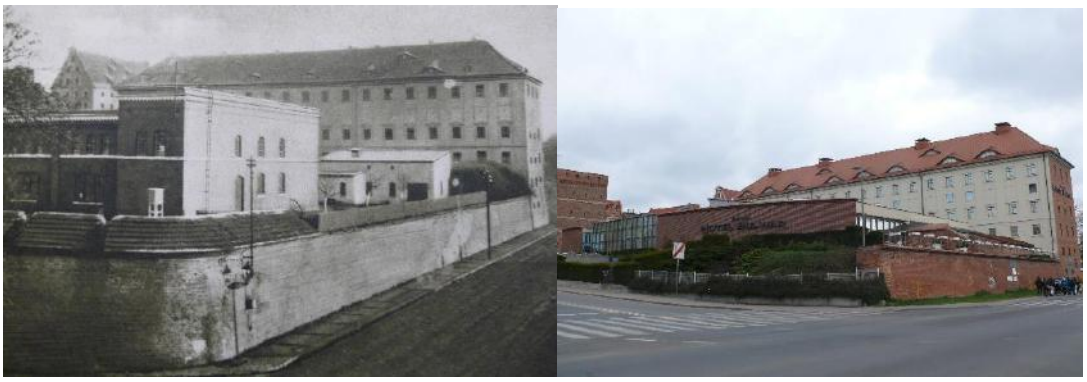
[18] (ba), „Z życia Marynarki Wojennej", *Morze*, nr 2/1935, str. 31

[19] Kapitan Nemo, „Polska Marynarka Wojskowa", *Morze* nr 3/1920, str. 23-25, (ba), „Święto Oficerskiej Szkoły Morskiej Wojskowej w Toruniu", *Morze* nr 5/1926, str. 9-10

specjalnych, tak fizycznych jak i intelektualnych, a nade wszystko duchowych, wyrażających się w zapale i umiłowaniu swej pracy. Ale – zato – zawód oficera marynarki jest zawodem pięknym, bo zespalającym w sobie ideę żołnierza i marynarza polskiego.[20] (pis. oryg.)

Od roku 1935 kształcono także kadetów na Wydziale Administracyjnym. W 1938 roku szkołę przeniesiono do Bydgoszczy. W dniu 1 września 1939 uczelnia otrzymała rozkaz przeniesienia do Pińska, a 12 września została rozwiązana. Ta uczelnia do szkolenia swoich kadetów zakupiła w roku 1928 holenderski szkuner *Iskra*, ex *Vlissingen* z 1917 roku i do wybuchu wojny przeszkoliła kilkuset kandydatów na oficerów Marynarki Wojennej.

Ważną rolę w kształtowaniu wiedzy młodych adeptów marynarki wojennej odegrało pismo „Przegląd Morski". Wydawane w Toruniu od 1928 roku było tytułem o charakterze korporacyjnym, adresowanym wyłącznie do marynarzy, a poruszano w nim zagadnienia nie tylko stricte fachowe, techniczne, ale także nawiązujące do historii wojen na morzu oraz publikowano bardzo wiele materiałów szkoleniowych.



Budynek Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w latach międzywojennych i współcześnie, jako luksusowy hotel. (źródło: archiwum autora)

Pamiątkowa tablica na gmachu byłej Oficerskiej Sszkoły Marynarki Wojennej oraz obelisk na Bulwarze Filadelfijskim w Toruniu. (foto autora)

[20] (ba), „Przyszłość polskiej Marynarki Wojennej*", Głos Morski* nr 1/1930, str. 4

Mundury Marynarki Wojennej II RP. (źródło: www.szarmant.pl, data dostępu 01.10.2020r.)
Korpus oficerski Marynarki Wojennej w 1934 roku. (źródło: pr. zb. „Polska na morzu”

Charakterystyczne dla większości postaci tworzących podstawy polityki morskiej państwa były ich dalsze losy. Część zginęła w czasie wojny w obozach niemieckich (Ziółkowski) i radzieckich (Zaruski), część przeżyła wojnę, ale nigdy już nie piastowała wyższych stanowisk rządowych lub w administracji morskiej (Garnuszewski, Maciejewicz, Wenda). Kilku z nich (Kwiatkowski, Klejnot-Turski, Weilandt) było szczególnie dotkliwie szykanowanych przez nowe władze PRL, a wykaz represji obejmował zakaz piastowania wysokich stanowisk, co skazywało ich na konieczność wykonywania słabo płatnych, nierzadko dorywczych, prac oraz administracyjny zakaz pobytu na Wybrzeżu czy w Warszawie. Represje ciągnęły się aż do śmierci przedwojennych bohaterów, często także następne pokolenia były szykanowane w dostępie do wyższych uczelni czy posad państwowych. Pamięć o nich i ich dokonaniach przywrócono dopiero po upadku systemu politycznego w roku 1989.

Rozdział 2. Gospodarka morska

Ważnym kierunkiem rozwoju odrodzonego państwa było tworzenie zrębów gospodarki morskiej, na którą składały się budowa floty marynarki handlowej oraz marynarki wojennej, a także stworzenie od podstaw infrastruktury portowej oraz komunikacyjnej. Trafnie definiowała to ówczesna prasa branżowa: *Polska ma do odrobienia wiele zaległości, ale zaległości nasze i zaniedbania na morzu, wiekami nagromadzone, wyrównać trzeba wysiłkiem rekordowym. Nie było nas przez wieki całe na morzu, nie było nas prawie nigdy, choć nad morzami leżały od wieków granice Polski. Praca na wybrzeżu, budowa wielkiego portu, to dopiero część, drobna część programu morskiego. Bez marynarki handlowej, bez własnych statków, bez Polaków – ludzi morza i handlu morskiego dobrodziejstwo odzyskane gonie będą w pełni udziałem naszym. Polska bandera handlowa, to najlepszy środek propagandy gospodarczej, politycznej i kulturalnej na całym świecie. Własna marynarka handlowa, to niezawodny, jedynie trwały środek do wyprowadzenia towaru, kupca polskiego na szeroki świat, to możność bezpośredniego otrzymania z zamorskich krajów, potrzebnych naszemu gospodarstwu narodowemu surowców.*[21] (pis. oryg.)

Od samego początku zdecydowano o rozwijaniu całego sektora gospodarki morskiej widząc w tym szansę na rozwój gospodarczy kraju. Dostrzegano konieczność szybkiego działania z wykorzystaniem entuzjazmu zwykłych ludzi, podsycanego przez ówczesną prasę. Wierzono, że wykorzystując bardzo przychylne nastawienie Polaków uda się stworzyć wiele przy wykorzystaniu niewielkich stosunkowo środków finansowych, którymi w pierwszej fazie odbudowy dysponował rząd. Postawiono na zapał i kształtowanie zapotrzebowania na dostęp Polski do morza. Znamienne są słowa Eugeniusza Kwiatkowskiego[22], kreatora portu w Gdyni, wicepremiera i ministra w trzech rządach II RP: *Wszystkie błędy i niedomagania leżą zawsze na samej powierzchni życia. Wszystkie rzetelne wartości są głęboko ukryte i dlatego muszą być zawsze odkrywane. Tak odkryliśmy w naszej wyzwolonej Polsce wartość morza. Zarówno błędy jak i wartości są znamienne tym, że nie podlegają działaniu sumowania – one zawsze mnożą swe walory. Jeżeli więc do wartości morza dołączymy wartość niezłomnej, upartej, celowej i rozumnej pracy, to realne skutki poczną się mnożyć i potęgować. Dlatego polityka morska winna stać się organiczną i coraz ważniejszą częścią składową polityki gospodarczej Polski.*[23] Aby uzasadnić konieczność rozwoju gospodarki morskiej w kraju, posługiwano się często, zwłaszcza w początkowym okresie, wskaźnikiem ilustrującym jak wiele towarów eksportowanych z Polski przypada na 1 km granicy. *Jeden kilometr granicy lądowej przepuszcza rocznie w obie strony nie tylko. 4.400 ton towarów. Natomiast niezwykle silny rozwój zdolności osmotycznej towarów wykazuje granica morska. Udział jej w handlu międzynarodowym wzrasta zarówno w skali procentowej jak też w skali bezwzględnej. Jeden kilometr granicy morskiej przepuszcza w 1928 roku 137.000 ton towarów, co oznacza, że w ruchu towarowym granica morska już obecnie przedstawia wartość 32 razy większą niż ten sam odcinek granicy lądowej.*[24] (pis. oryg.) Tematyka ta pojawiała się bardzo często na łamach prasy, a od 1922 roku zaczął się ukazywać magazyn „Żeglarz Polski", w całości poświęcony

[21] (ba), „Pod własną banderą", *Morze* nr 8-9/1935, str. 3
[22] Więcej na str. 41
[23] Józef Kwiatkowski, *Dar Pomorza* – rejsy i załoga, Gdynia 2003, str. 467
[24] Eugeniusz Kwiatkowski, „Polska polityka morska - Polska na morzu" – Odczyt wygłoszony w auli Uniwersytetu Poznańskiego w dn 9 grudnia 1928 roku, *Flota Narodowa* nr1/1929, str. 2-6

zagadnieniom morza, żeglugi, gospodarki morskiej oraz, w znacznie mniejszym zakresie, żeglarstwa. Od 1927 roku tą tematyką zajęło się także nowe pismo, „Żegluga – The Navigation" poruszające niemal wyłącznie zagadnienia handlu zagranicznego, pracy portów oraz żeglugi. O ile w początkowym okresie II RP wiele uwagi poświęcono konieczności budowy floty handlowej, to w połowie lat trzydziestych proporcje odwróciły się na rzecz Marynarki Wojennej. Działo się to w wyniku rosnącego z miesiąca na miesiąc zagrożenia ze strony Niemiec, które w Polsce dostrzegano, choć początkowo nieco bagatelizowano.

2.1. Porty handlowe odrodzonej Polski

Problemem zasadniczej wagi był na Wybrzeżu brak portu mogącego spełnić oczekiwania władz odnośnie budowy gospodarki morskiej. Gdańsk wskutek decyzji Traktatu Wersalskiego zyskał status Wolnego Miasta, jednak dominowały w nim wpływy niemieckie, co powodowało, że polskie interesy napotykały przeszkody polityczne i biurokratyczne. W charakterystyczny sposób pisał o tym na łamach „Morza" Juliusz Rummel: *Przede wszystkim trzeba powiedzieć raz na zawsze, że nie może być jedynym portem dla Polski port położony w obcym państwie, które jest centrum stałej i skierowanej przeciwko Polsce walki politycznej i gdzie się krzyżują najsilniejsze szkodzące nam wpływy. Rozszerzyć export, zabezpieczyć korzystny import dla kraju będziemy mogli tylko wtedy, gdy będziemy w posiadaniu własnego portu, w którym będziemy mogli gospodarować tak jak tego wymagają rzeczywiste interesy kraju.*[25]

Inni publicyści wskazywali na innego rodzaju niedogodności portu gdańskiego, czynili to zwłaszcza na łamach nowopowstałego pisma „Morze". *Port gdański nigdy nie należał do idealnych i wśród portów niemieckich zajmował miejsce drugorzędne, pod względem technicznym jest przestarzały i w żadnej mierze nie może podołać tej roli, jaka mu przypadła w udziale na podstawie Traktatu Wersalskiego.*[26]

Po symbolicznej scenie zaślubin Polski z morzem dokonanej w dniu 10 lutego 1920 lutego przez generała Józefa Hallera w Pucku, otwarto tam pierwszy polski port morski, korzystanie z którego było obarczone wieloma mankamentami. Przede wszystkim był on niewielki i większe statki nie mogły do niego zawijać, ponadto prowadził do niego płytki i bardzo kręty tor podejściowy, co przekreślało możliwość obsługi większych jednostek i praktycznie uniemożliwiało rozwój floty w dłuższej perspektywie. Wreszcie sieć lokalnych dróg była dalece niewystarczająca, a linia kolejowa niewydolna, co powodowało, że istnienie portu handlowego w tym miejscu było wysoce niedogodne.[27] Władze podejmowały działania zmierzające do zbadania możliwości budowy portu w dogodniejszej lokalizacji, ale na zakończenie tych prac trzeba było jeszcze poczekać. Problematykę konieczności budowy portów handlowych działających na rzecz rosnących potrzeb gospodarki podejmowano bardzo często na łamach prasy.

Własny port musi być dostatecznie wielki. To znaczy, że Polska po ukończeniu wojny i

[25] Juliusz Rummel, „Polska a Gdańsk", *Straż nad Wisłą*, nr 1/1922, str. 19

[26] Piotr Bomas, „Dlaczego Polsce potrzebny jest własny port", *Morze* nr 1/1924, str. 4

[27] Tadeusz Tillinger, „Port morski w Tczewie", *Bandera Polska* nr 12/1921, str. 28-33, „Trzeci port morski II Rzeczypospolitej", Morze nr 5/1926, str. 12-13, inż. Nosowicz, „Tczew, port morski", *Morze* nr 5/1926, str. 7

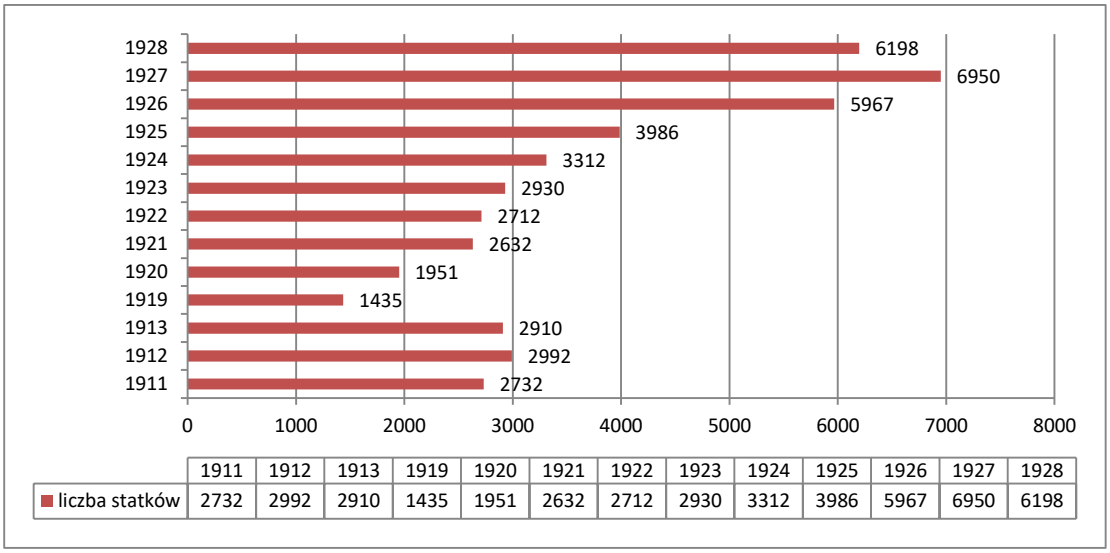
rozpoczęciu planowej budowy kraju, musi dążyć i ma wszelkie dane, aby, jako państwo w środku Europy, położone i mające stałe stosunki handlowe na Wschodzie i na Zachodzie, stać się jednym z największych ośrodków przemysłowo-handlowych, na pierwszej linji centrum tranzytu między Wschodem i Zachodem.(...) Port polski musi być przygotowany na przyjęcie w najbliższych tylko latach, do 5 tysięcy okrętów rocznie.[28] (pis. oryg.)

Port gdański w latach 20. XX wieku. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

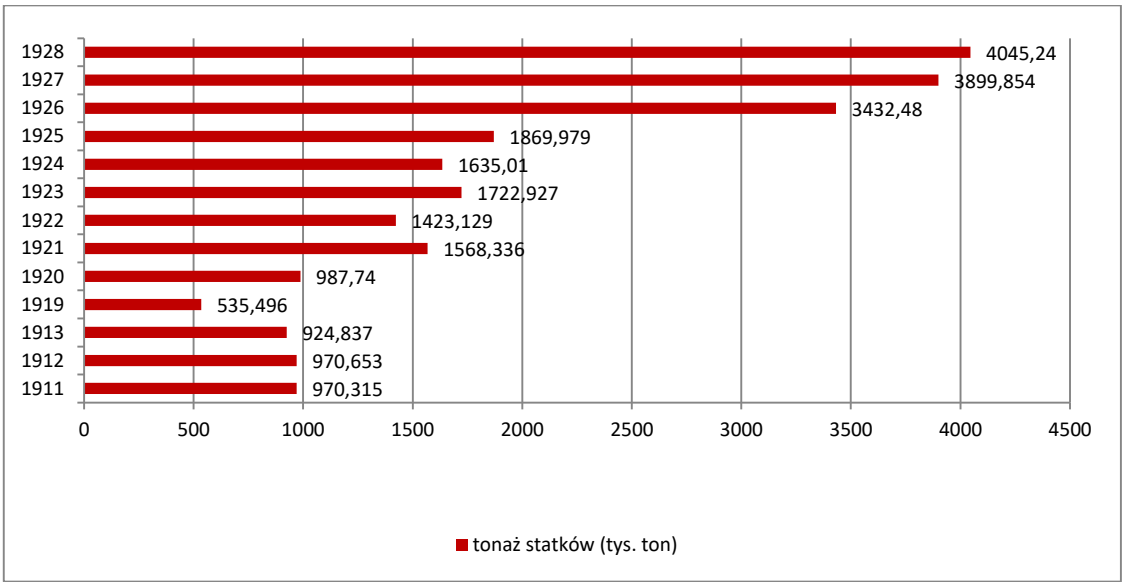
Pocztówka z mapą Wolnego Miasta Gdańska wydana w latach 20. XX w. (źródło: wikimedia.org, data dostępu 20.10.2020 r.)

Port w Gdańsku w latach 20. XX wieku. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

[28] Julian Rafalski, „Port polski na Bałtyku”, *Bandera Polska* nr 3-4/1921, str. 73-81



Liczba statków obsłużonych przez port w Gdańsku w latach 1911-1928 (na podstawie *czasopisma Rocznik Gdański* 1928/29, str. 87)



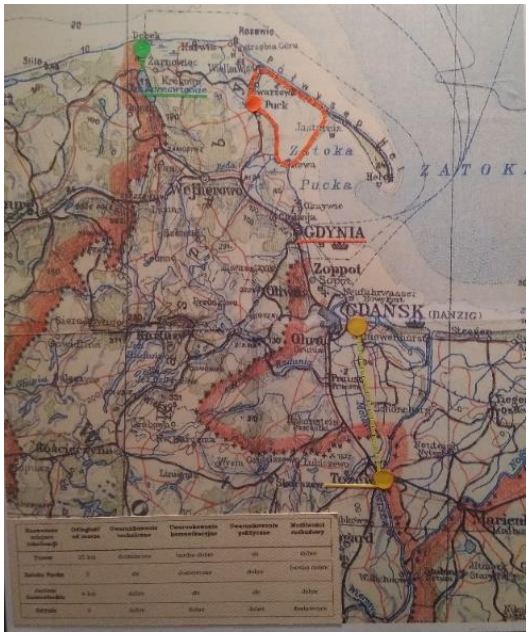
Tonaż statków obsłużonych przez port w Gdańsku w latach 1911-1928 (na podstawie czasopisma *Rocznik Gdański* 1928/29, str. 87)

W kontekście budowy dużego polskiego portu rozważano aż siedem lokalizacji. Jezioro Żarnowieckie odrzucono jako położone zbyt blisko granicy z Prusami, „Zatokę Pucką z wejściem do portu w Wielkiej Wsi" zdyskwalifikowała konieczność poniesienia dużych nakładów finansowych na przygotowanie, Puck oznaczał konieczność pogłębiania toru wodnego na Zatoce Gdańskiej i konieczność uporania się z zamarzaniem zatoki zimą.

Rozważano także budowę wielkiego portu na Zatoce Puckiej z przekopaniem Półwyspu Helskiego i z możliwością wejścia doń z Zatoki Puckiej lub od strony otwartego morza, ale i w tym przypadku koszty byłyby zbyt wysokie. Kraniec Półwyspu Helskiego odrzucono natomiast z uwagi na dużą odległość od infrastruktury lądowej i konieczność budowy zaplecza komunikacyjnego, co byłoby kłopotliwe i kosztowne. Najwięcej

Zaślubiny Polski z morzem, praca ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Medal projektu Czesława Makowskiego wybity z okazji zaślubin Polski z morzem. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.
Akt Zaślubin Polski z Morzem podpisany przez gen. Józefa Hallera. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Mapa proponowanych lokalizacji portu morskiego. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

zwolenników zyskały dwie lokalizacje. Tczew, którego atutem było położenie, komunikacyjne zaplecze w postaci Wisły oraz gotowa infrastruktura, oraz Gdynia, położona w dobrym strategicznie miejscu, w naturalnym wklęśnięciu brzegu przy zatoce o dużej lokalnej głębokości i niewielkiej (21 km) odległości od Gdańska. Zaletą Gdyni było także ukształtowanie dna Zatoki Gdańskiej, mankamentem natomiast brak połączenia rzecznego, co skazywało nowy port na zaopatrzenie drogą lądową, głównie z wykorzystaniem kolei.[29]

2.2. Port morski w Tczewie

W pierwszych latach II RP najsilniej opowiadano się za lokalizacją wielkiego portu w Tczewie. Działo się tak za sprawą istniejącej tam infrastruktury wykorzystywanej do przeładunków barek śródlądowych oraz silnego lobbingu stosowanego przez środowisko tamtejszych przedsiębiorców wspartych przez redakcję „Żeglarza Polskiego" kierowaną przez wielkiego zwolennika lokalizacji portu morskiego w tym miejscu, Józefa Klejnot-Turskiego. Dziennikarz ten publikował bardzo często na łamach swego pisma podnosząc bardzo zróżnicowane argumenty, z których najważniejszymi były: *1. Port w Gdyni, projekt rządowy, do urzeczywistnienia którego już częściowo przystąpiono. Wykonanie tego projektu w całości pochłonęłoby nie mniej jak 100 milj. marek w złocie. 2. Port w Zatoce Puckiej, fantastyczny projekt nie tylko. Rafalskiego i posła Hausnera, jeszcze droższy od poprzedniego. 3. Port na Łąkach Tczewskich, połączony z morzem kanałem dla statków morskich, projekt wskazany przez podpisanego jeszcze w r. 1919 (...) co do kosztów, najtańszy z trzech.*[30] Podkreślano także, że budowa portu w Tczewie byłaby wielokrotnie tańsza niż w Gdyni, gdzie prace należało zaczynać od początku.

Jako najpoważniejsze argumenty pozaekonomiczne wysuwano konieczność lokalizacji portu w głębi lądu, co miałoby sprzyjać rozwojowi ekonomicznemu kraju. *„Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że port morski jest dla życia ekonomicznego kraju tem dogodniejszy, im głębiej do jego wnętrza jest wciągnięty.*[31] Wysuwano również argument mówiący o łatwiejszej obronie portu tczewskiego niż gdyńskiego w przypadku atak u nieprzyjaciela i lepszemu zabezpieczeniu statków i zapasów magazynowych w przypadku nieprzyjacielskich nalotów.[32] Obszerna polemika na temat optymalnej koncepcji odnośnie portu dla Polski miała miejsce na łamach specjalnego wydania „Żeglarza Polskiego" z grudnia 1922, w którym na argumenty Tadeusza Wendy, projektanta i przyszłego budowniczego portu gdyńskiego odpowiadał Klejnot-Turski.[33] Była to najobszerniejsza wymiana poglądów na łamach prasy, która w zamyśle miała przynieść odpowiedź na pytania o dobre i złe strony każdej lokalizacji, ale która bynajmniej polemiki w tym zakresie nie zakończyła. W dyskusji posługiwano się argumentami merytorycznymi, a jej wynik, choć

[29] Roman Ingarten, „Znaczenie ekonomiczne wybrzeża i portów własnych dla Polski", *Bandera Polska* nr 1/1919, str. 20-43

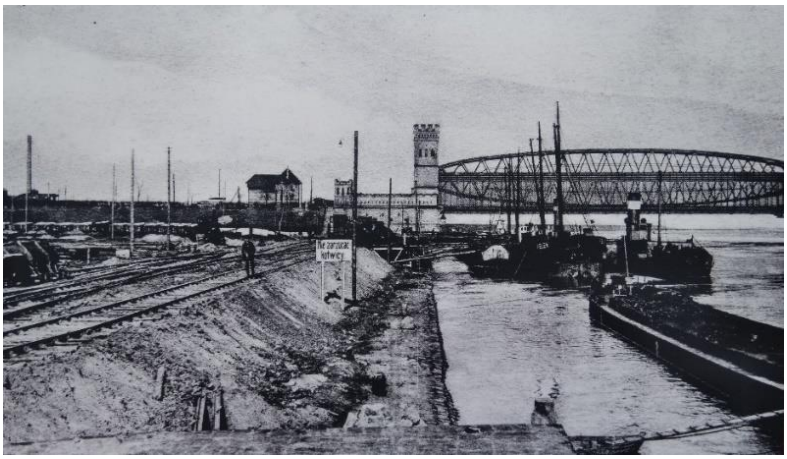
[30] Tadeusz Tillinger, „Tczew jako port morski", *Żeglarz Polski* nr 1/1922, str. 4

[31] tamże

[32] tamże

[33] Tadeusz Wenda, Józef Klejnot-Turski, „Gdynia – Tczew", *Żeglarz Polski* nr 12/1922, str. 171 - 175

nierozstrzygnięty na łamach prasy, został przesądzony w kręgach rządowych podjęciem decyzji o budowie portu w Gdyni. Tymczasem jednak rozporządzeniem Prezydenta RP z 6 marca 1923 roku utworzono formalnie port morski w Tczewie, a już dwa tygodnie później, 17 marca, dwie pierwsze jednostki morskie weszły do tego portu i tym samym ogłoszono otwarcie drugiego, po Pucku, portu morskiego na terenie Polski. Jednak także i ta lokalizacja nie była wygodna dla polskiej gospodarki. Zamarzająca zimą Wisła sprawiała dużo kłopotów, ponadto rzeka w jej dolnym biegu wymagała nakładów finansowych na utrzymanie wymaganych głębokości toru wodnego. Bardzo ciekawie prezentowano także konieczność budowy infrastruktury towarzyszącej portowi. Planowano budowę kanału omijającego Wisłę i łączącego Tczew z portem w Gdańsku, ale to rozwiązanie miało niedogodność w postaci utrzymania zależności od władz Wolnego Miasta Gdańska.



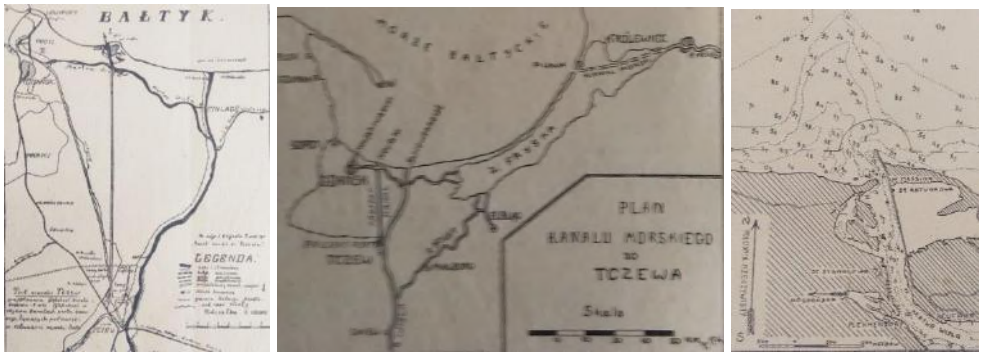
Port Węglowy w Tczewie, początek lat 20. XX w. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Pocztówka wydana w początku XX wieku ilustrująca Wisłę w Tczewie. (źródło: archiwum autora)

Ponieważ kanał prowadził przez terytorium WMG, a jego ujście znajdowało się na terenie portu w tym mieście, przekreślało to walory uniezależnienia się od kłopotliwego sąsiada. Duże zainteresowanie wzbudził projekt kanału wiodącego z Tczewa do Neufaehr, czyli obecnych Górek Zachodnich, a to za sprawą prostej drogi do morza i istniejącemu już

wyjściu na Zatokę Gdańską.[34] Brano pod uwagę duże przeszkody stawiane przez władze Wolnego Miasta Gdańska, ale uważano, że trzeba podjąć to wyzwanie. Na łamach „Żeglarza Polskiego" podejmowano ten temat często w tonie agitacyjnym: *A więc jeżeli potrzebuje kanału Tczew Neufaehr, - może go budować. Mając taki atut w ręku, nie podejmować nawet walki, byłoby szczytem niedołęstwa*.[35]

Idea ta szybko zyskała zwolenników, a kolejnym etapem pracy nad tą koncepcją gospodarczą było powołanie Towarzystwa propagandy budowy kanału morskiego do Tczewa, które nakładało na swoich członków obowiązek propagowania idei budowy kanału w granicach realnego projektu, okazując jak największą inicjatywę własną i konieczność zawiadomienia zarządu o wynikach tych działań.[36]



Projekt budowy kanału z Tczewa do Zatoki Gdańskiej opublikowany na łamach czasopisma *Żeglarz Polski* w 1923 roku.

Lodołamacze na zamarzniętej Wiśle w okolicach Tczewa (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

[34] (ba), „Dwa warjanty wylotu kanału morskiego projektowanego Portu Rzeczypospolitej w Tczewie", *Żeglarz Polski* nr 2/1923, str. 15, (ba), „Sprawa kanału tczewskiego zatacza krąg coraz szerszy", *Żeglarz Polski* nr specjalny, poświęcony przyjazdowi Prezydenta RP na Północne Pomorze" 1923, str. 34-35, T. Tillinger. „Sprawa kanału tczewskiego", *Żeglarz Polski* nr 5/1923, str. 64, Józef Klejnot-Turski, „Organizacja to. Akcyjnego budowy kanału morskiego do Tczewa", *Żeglarz Polski* nr 6-7/1923, str. 75

[35] (ba), Nasz program komunikacyj wodnych", *Żeglarz Polski* nr, nr 2/1923, str. 19-21

[36] (ba) Statut Towarzystwa propagandy budowy kanału morskiego do Tczewa, *Żeglarz Polski* nr 1/1923, str. 3

Józef Klejnot-Turski, wielki propagator tej idei, akcentował silnie na łamach swego pisma, że pomysł budowy portu w tym mieście zyskał zwolenników także w sferach parlamentarnych, a także coraz więcej prasy publikowało przychylne materiały.[37] Rozważano również zbudowanie kanału lateralnego, czyli położonego równolegle do istniejącego szlaku wodnego, łączącego ujście Wisły z Gdynią, wzdłuż brzegów Gdańska i Sopotu, co wykluczyłoby jakiekolwiek użytkowanie rekreacyjne nadmorskich plaż w tym rejonie. Kanał miałby za zadanie ułatwić ruch barek śródlądowych wypływających z Wisły w kierunku portu gdyńskiego.[38] Warto dodać, że nie była to jedyna koncepcja ominięcia Gdańska, brano także pod uwagę kanał łączący Wisłę z Gdynią i prowadzący przez Jezioro Wdzydze leżące w sercu Borów Tucholskich.

W tym wypadku jednak problemem okazała się konieczność zbudowania ponad czterdziestu wielkich śluz niwelujących różnice poziomów, co przekreślało ekonomiczną opłacalność przedsięwzięcia.[39] Tematyka budowy portu morskiego w Tczewie zajmowała poczesne miejsce w prasie branżowej tych lat. Zdania odnośnie jego lokalizacji były podzielone, a głównym orędownikiem jego budowy było pismo *Żeglarz Polski*, mające siedzibę właśnie w tym mieście. Argumentowano, że Tczew w stosunku do Gdyni ma liczne przewagi, a były nimi min. położenie wewnątrz kraju, skutkujące obniżeniem kosztów dowozu towarów z głębi kraju, gotowy awanport, którego budowa w Gdyni pochłonąć miała znaczne kwoty, funkcjonowanie w Tczewie stacji rozdzielczej, która dopiero musiałaby zostać wybudowana od podstaw w Gdyni oraz połączenie Tczewa z wodami śródlądowymi wpływające na większą sprawność portu przy niższych kosztach jego funkcjonowania.[40] Nie dostrzegano wielu mankamentów portu tczewskiego dążąc do zlokalizowania wielkiego portu właśnie w tym miejscu. W prasie akcentowano także polityczne i gospodarcze aspekty budowy portu tczewskiego koncentrując się na jego niższych kosztach eksploatacji, rozwoju handlu polskiego poprzez budowę portu morskiego wewnątrz lądu, łatwiejszej, zdaniem autora, rywalizacji nowego portu z silnymi ośrodkami morskimi w postaci Królewca i Szczecina, a także położenie portu z dala od wpływów Hakaty i leżącego poza zasięgiem artylerii morskiej, co miało znaczenie w przypadku konfliktu zbrojnego. W tym czasie akcentowano również możliwość ataku z wody, pojawiały się nawet głosy nawołujące do ufortyfikowania portu w celu zwiększenia potencjału obronnego. Wreszcie autor uznawał konieczność rozwoju portu gdańskiego i zabiegał, aby następowało on w stronę Polski, dostrzegając w tym szansę na rozwój planowanego portu tczewskiego i –w konsekwencji- także i jego przyszłą rozbudowę. Stanowisko Klejnot-Turskiego traciło jednak systematycznie poparcie, a z chwilą uruchomienia ogromnych środków na budo(1) portu w Gdyni temat ten zniknął praktycznie z łam prasy. [41]

---

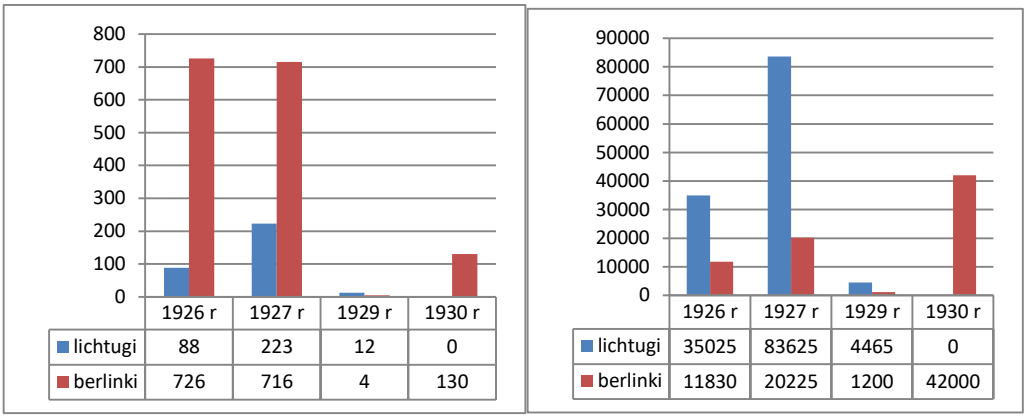
[37] Materiały opublikowały: *Dziennik Poznański, Kurjer Polski, Gazeta Warszawska, Czas, Słowo Pomorskie, Głos Pomorski, Wszechpolski Przegląd Kupiecki, Głos Robotnik", Gazeta Poranna, Gazeta Gdanska, Kurjer Warszawski.* Józef Klejnot-Turski, *Żeglarz Polski* nr 4/1923, str. 32-33

[38] Tadeusz Tillinger, „Gdynia i polska żegluga śródlądowa", *Morze,* nr 2/1933, str. 12-13

[39] tamże

[40] Witold William Neuman, „Przyczynek do psychologii antytczewskiej", *Żeglarz Polski,* nr 6-7/1923, str. 65

[41] Józef Klejnot-Turski, „Na dobrej drodze", *Żeglarz Polski* nr specjalny, poświęcony przyjazdowi Prezydenta RP na Północne Pomorze" marzec 1923, str. 32-33



Liczba jednostek obsłużonych w porcie tczewskim (z lewej) oraz przeładunki, w tysiącach ton, w porcie tczewskim. (na podstawie czasopisma *Morze* nr 3/1931, str. 2-3)

Nadzieje na budowę wielkiego portu morskiego w Tczewie rozwiał praktycznie Tadeusz Wenda, który pisał na łamach *Żeglarza Polskiego*: *Projekt portu w Tczewie ma jeszcze jedną złą stronę, oddala nas od rzeczy realnych i zwraca siły i energię w stronę zajmowania się już obecnie sprawami, które należą do przeszłości.*[42]

Ważnym impulsem rozwojowym portu tczewskiego było uruchomienie regularnej linii żeglugowej łączącej Gdynię z Tczewem, co skutkowało spektakularnym wzrostem przewozów masowych, głównie ryżu. O ile w roku 1930 obroty wynosiły 6.500 ton, to już cztery lata później aż 43.000 ton. Linię obsługiwały nowe statki mogące pływać niezależnie od pogody. Wzrost znaczenia portu nie był na rękę władzom Wolnego Miasta Gdańska, które szykanowały nowego przewoźnika. Pojawiły się dwie bariery rozwoju linii tczewskiej. Pierwszą z nich było skierowanie przez władze WMG statków nie najkrótszą drogą przez Wisłę, ale szlakiem starej Motławy, który był wysoce niedogodny z uwagi na niewielką głębokość i liczne zakręty. Ponadto statki polskie zaopatrywały się w węgiel do maszyn okrętowych na rynku wewnętrznym, podczas gdy inne statki korzystały z przywileju nabywania znacznie tańszego tzw. węgla bunkrowego. W naturalny sposób linia nie była konkurencyjna wobec innych przewoźników i wkrótce zrezygnowano z tej metody transportu. Istniała także kolejna bariera rozwojowa w postaci konieczności utrzymywania głębokości w dolnym biegu Wisły na poziomie pozwalającym na swobodną żeglugę jednostkom towarowym, co wymagało stałego bagrowania pociągającego za sobą niemałe koszty. Ponadto utrzymywanie szlaku żeglownego wymagało zainstalowania i stałej konserwacji systemu świateł nawigacyjnych, co rodziło kolejne koszty.

Koncepcja budowy i dalszego rozwoju portu tczewskiego traciła na znaczeniu w miarę rozbudowy portu w Gdyni. To tam skupiono siły i w zaledwie kilka lat zbudowano nowoczesny port handlowy mający największy potencjał i najszybciej się rozwijający. Funkcjonujący port w Tczewie systematycznie tracił na znaczeniu w miarę rozwoju jego konkurenta aby w połowie lat trzydziestych przestać się rozwijać jako port morski. Pozostał jednak ważnym ośrodkiem żeglugi śródlądowej.

[42] Tadeusz Wenda" „Gdynia – Tczew", *Żeglarz Polski* nr 12/1922, str. 171-175

2.3. Gdynia – port i miasto

Nieco wcześniej zdecydowano jednak o budowie kolejnego portu, tym razem takiego, który wypełniłby oczekiwania władz stając się prawdziwym oknem na świat. Przez kilka lat nazywano go nawet portem narodowym. Przyjęcie przez Sejm RP ustawy o budowie portu w gdyńskiego w dniu 23 września 1922 uznawane jest za formalny początek tego przedsięwzięcia, w budowę którego włożono wiele wysiłku i który to port bardzo szybko stał się nie tylko czynnikiem miastotwórczym dla regionu, ale również pozwalał planować szersze działania gospodarcze w tym rejonie.[43]

Już rok później, 29 kwietnia 1923 roku, dokonano poświęcenia „tymczasowego portu wojennego i schronienia dla rybaków", o czym szeroko donosiła prasa, a które to wydarzenie niezwykle często było również przywoływane w późniejszych latach w kontekście dorobku młodego państwa. *Ze smętnej pustki kaszubskiej, z szarego nadmorskiego piasku wyłoniło się miasto przyszłości Polski – Gdynia, skarb bezcenny, owo miasto najmłodsze i zarazem najmilsze Rzeczypospolitej, miasto – cud najwymowniejszy, wyraz idei mocarstwowej Polski. Gdynia, jeden z największych dziś portów na Bałtyku, wyrosła wyłącznie naszą własną pracą, pracą ciężką i żmudną, niecofającą się przed żadną przeszkodą.*[44]

Gdynia w początku lat 20. XX wieku. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Ważnym czynnikiem rozwojowym było miasto, które rosło w dekadzie lat trzydziestych w sposób spektakularny, stając się symbolem wielkich ambicji kraju oraz kształtowania nowego profilu gospodarki. Dziennikarze prasy branżowej pisząc o Gdyni bardzo często posługiwali się niezwykle wzniosłym językiem, który charakteryzował stosunek mediów do idei budowy miasta i portu. Często także ów język był niezwykle kwiecisty, posługujący się metaforą i odniesieniami historycznymi, bardzo silnie agitacyjny i gubiący wręcz jasność przekazu. *Co to jest Gdynia? To ukochanie całego narodu, to punkt świetlany, promieniujący blaskiem twórczej pracy. Dla mocarstwowego stanowiska Polski, ku któremu z zamiłowaniem kieruje oczy cały kraj, ku któremu z zainteresowaniem spogląda obcy, a z niechęcią i zawiścią rzucają spojrzenia „nasi najserdeczniejsi". To teren, na*

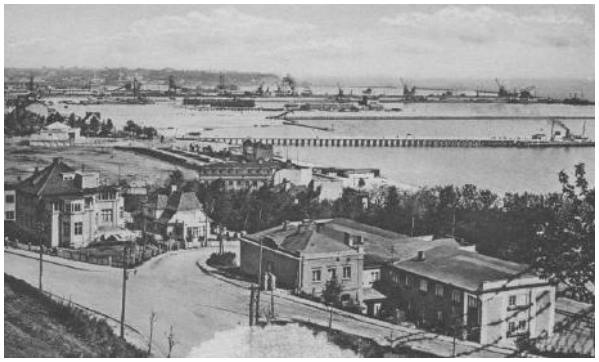
[43] „Upoważnia się rząd do poczynienia wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej" Ustawa z 23 września 1922 r.

[44] (ba), „Gdynia- to nasza chluba i duma", *Morze,* nr 3/1933, str. 4

którym rozgrywa się wielka batalia o jutro narodu, jest to bowiem brama na szeroki świat, o ile ją należycie umocnimy i rozbudujemy, a zaniedbany lub poniechany stać nie może kawał ziemi szpuntem naszej kadzi narodowej. To arena, na której zdajemy przed całym światem egzamin z naszego uzdolnienia do życia państwowego, do prawa zasiadania wśród pierwszych potęg globu. To środowisko polskiego społeczeństwa, gdzie gromadzi się z całej Polski i z całego świata najruchliwszy, najżywszy, najśmielszy element polski, by w trudzie i mozole, ramię przy ramieniu, z ludnością kaszubską kłaść podwaliny, wznosić zręby, dźwigać gmach polskiego nad morzem bastionu. To miejsce poświęcone pracy, pracy ciężkiej, wytężonej, wykonywanej za cały naród polski i dla przyszłych pokoleń. To miejsce, ciężki trud indywidualny, a przedewszystkiem wielki cel wspólny, wszystkich łączy i skupia.[45] (pis. oryg.)

Eugeniusz Kwiatkowski (ur. 30 grudnia 1888 roku w Krakowie, zm. 22 sierpnia 1974 roku w Krakowie). Ojciec, urzędnik kolei krakowskiej, po otrzymaniu spadku po bracie przeprowadził się wraz z rodziną do Czernichowców koło Zbaraża na Podolu, gdzie Eugeniusz spędził dzieciństwo. Kształcił się najpierw w lwowskim Gimnazjum Franciszka Józefa, skąd przeniósł się do Gimnazjum Ojców Jezuitów w Bąkowicach, gdzie w 1907 roku zdał egzamin maturalny. Początkowo studiował na Wydziale Chemii Technicznej Politechniki Lwowskiej, a następnie na uniwersytecie w Monachium. W czasie studiów był członkiem młodzieżowych organizacji niepodległościowych "Zet" i "Zarzewie" oraz Polskich Drużyn Strzeleckich. Podczas I wojny żołnierz Legionów Polskich i współpracownik Polskiej Organizacji Wojskowej. W czasie wojny polsko-bolszewickiej 1920 roku zatrudniono go w sekcji chemicznej Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. W roku 1921 opuścił wojsko i zaczął wykładać na Wydziale Chemicznym Politechniki Warszawskiej. Dwa lata później objął funkcję dyrektora technicznego chorzowskiej Państwowej Fabryki Związków Azotowych. Karierę polityczną rozpoczął po przewrocie majowym 1926 roku, kiedy premier Kazimierz Bartel powierzył mu stanowisko ministra przemysłu i handlu. Pełniąc tę funkcję przyczynił się do powstania i zrealizowania pomysłu budowy portu w Gdyni i fabryki związków azotowych w Mościcach pod Tarnowem. Popierał także rozwój handlu morskiego i powstanie Dalekomorskiej Floty Rybackiej. W roku 1928 został posłem z ramienia Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem. W latach 1931-1935 objął funkcję dyrektora Państwowych Fabryk Związków Azotowych w Chorzowie i Mościcach, z której zrezygnował przyjmując w 1935 roku tekę wicepremiera i ministra skarbu w gabinetach Mariana Zyndrama-Kościałkowskiego i Felicjana Sławoja Składkowskiego. Kwiatkowski patronował wówczas idei utworzenia Centralnego Okręgu Przemysłowego oraz koncepcji rozbudowy infrastruktury, obronności i przemysłu. Po wybuchu II wojny światowej i wkroczeniu do kraju Niemców, a później Sowietów, wraz z rządem przekroczył granicę z Rumunią, gdzie został internowany. Po zakończeniu działań zbrojnych powrócił do Polski i przyjął funkcję kierownika Delegatury Rządu ds. Odbudowy Wybrzeża oraz przewodniczącego Komisji Planu Rozbudowy Trójmiasta. Był także posłem na Sejm Ustawodawczy w latach 1947-52. Z powodu konfliktów z władzami komunistycznymi odsunięto go jednak od działalności państwowej nakładając zarazem administracyjny zakaz pobytu na Wybrzeżu. Przeprowadził się wówczas do Krakowa i zajął działalnością naukową. Wykładał historię gospodarczą świata w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Gdyni i na Uniwersytecie Jagiellońskim. Należał do wielu towarzystw naukowych i pisał artykuły do czasopism fachowych. Opublikował m.in. "Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej", "Zarys dziejów gospodarczych świata", "Polskę i jej morze" i "Nowoczesną chemię przemysłową". W 1973 roku recenzował koncepcję budowy Portu Północnego, zaś rok później uhonorowano go doktoratem honoris causa Uniwersytetu Gdańskiego za wkład w rozwój polskiej gospodarki morskiej oraz ogólnej teorii ekonomii. (źródło: www.dzieje, data dostępu: 15.10.2020r.)

[45] (K.G.), „Biją i krzyczą”, *Głos Morski* nr 2/1930, str. 1



Port gdyński w końcu lat 20. XX wieku. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Tadeusz Wenda, (ur. 23 lipca 1863 r. zm. w 1948 r.), twórca projektu i budowniczy portu morskiego w Gdyni. Studiował w Warszawie w Szkole Głównej na Wydziale Matematyczno-Fizycznym, w roku 1890 skończył w Petersburgu Instytut Komunikacji i rozpoczął pracę przy budowie kolei na terenie Rosji i Królestwa Polskiego. W latach wojny kierował budową portu w Windawie i Rewlu (dziś Tallin). Od chwili odzyskania przez Polskę niepodległości swoją wiedzę i zdolności oddał służbie ku jej rozwojowi. Budową zaprojektowanego przez siebie portu Gdynia kierował do roku 1932, po czym został naczelnikiem Wydziału Techniczno-Budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. Zmarł w podwarszawskim Komorowie w 1948 roku, został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

(źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

Julian Rummel (ur. w Lipawie 29 września 1878, zm. 22 kwietnia 1954) - inżynier budowy okrętów, współtwórca idei Gdyni. Uczył się w Rewlu i w Szkole Komercyjnej w Petersburgu. Studia inżynierskie skończył w Wyższej Szkole Technicznej w Glasgow. W roku 1906 został członkiem Państwowej Rady Żeglugi w Petersburgu. Na naradzie zwołanej w lipcu 1918 przez przedstawicielstwo polskie w Petersburgu wygłosił słynny referat pt. „Polska a wyjście do morza".

W 1921 roku rozpoczął działalność na rzecz budowy portu w Gdyni. Został też mianowany dyrektorem warszawskiego Biura Ligi Morskiej. Od 1924 r. Współtworzył Konsorcjum Francusko-Polskie zajmujące się budową portu. Rummel został mianowany dyrektorem Żeglugi Polskiej. W 1928 r. pełnił obowiązki burmistrza Gdyni. W tym samym roku założył Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe *Polbryt*, a w 1930 wykupił linię przez Ocean Atlantycki w ramach spółki Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe (GAL). Otrzymał za to order Polonia Restituta. Następnie powołał do życia polską spółkę maklerską w formie Polskiej Agencji Morskiej. Został także wybrany prezesem Związku Armatorów Polskich. Zajmował także stanowiska kierownika Legionu Żeglugi Polskiej, radcy i prezesa Komisji Morskiej Gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, prezesa Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej, pierwszego prezesa zarządu YMCA. Był jednym ze współorganizatorów Yacht Klubu Polski.

W 1937 r. Związek Maklerów Polskich obrał go swoim prezesem; był też wiceprezesem Instytutu Bałtyckiego, członkiem rad nadzorczych Stoczni Gdyńskiej oraz Towarzystwa Reasekuracji Morskich. W 1938 r. rząd Grecji poprosił go o przyjęcie godności Konsula Generalnego Grecji w Gdyni. II wojnę światową przeżył w Grecji, organizując pomoc uchodźcom polskim. W 1946 r. wrócił do kraju, gdzie został doradcą ministra żeglugi. Po zmianie ustroju odwołany, do śmierci zajmował się sprawami naukowymi. W 1980 wydano pośmiertnie jego wybór wspomnień pt. „Narodziny żeglugi".

(źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

Porównanie portu gdyńskiego w roku 1930 i 1939. Ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni.

Port w Gdyni bardzo szybko stał się największym portem na Bałtyku.
(źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

W prasie dominował przekaz sprzyjający władzy, nacechowany pozytywnymi odniesieniami i podkreślający wagę portu dla polskiej gospodarki. Starano się tłumić krytyczne opinie, wskazywano natomiast pozytywne aspekty tego przedsięwzięcia. Port w Gdyni bardzo szybko, bo już w 1932 roku, osiągnął największe przeładunki w basenie Morza Bałtyckiego, co przynosiło młodemu krajowi cenne przychody uniezależniając zarazem raczkująca gospodarkę morską od kaprysów sąsiada. Było to powodem do dumy dla polskich władz i dopingiem do kolejnych wyzwań. Także w późniejszych latach ta tematyka zajmowała prasę branżową.[46] *Gdynia jest oczkiem w głowie całego Narodu. Budowa portu od jego zarania jest przedmiotem bacznej uwagi nie tylko sfer rządowych, lecz również całego społeczeństwa.*[47] (pis. oryg.)

Stworzenie portu i wielkiego miasta na bazie rybackiej osady napawała dumą całe pokolenie. W ciągu zaledwie kilku lat udało się uniezależnić od portu w Gdańsku, pokazano, że wspólnym wysiłkiem możliwe jest dokonywanie wielkich rzeczy i pokonywanie największych przeszkód. Postulowano zarazem, aby tę problematykę włączyć do programów szkolnych w celu jej możliwie najszerszej popularyzacji. *Gdynia powinna zająć w programie nauczania takie miejsce by stała się nie tylko nazwą portu, lecz także, aby słowo Gdynia było*

[46] (ba), „Postępy budowy portu gdyńskiego w roku 1927", *Morze* nr 3/1928, str. 4-6, (ba), „Gdynia – chluba Polski", *Młody Gryf* nr 10/1931, str. 2, Bolesław Polkowski, „Sylwetka przyszłej Gdyni", *Morze* nr 10/1937, str. 22-23,

[47] Bolesław Polkowski, „Ostatnie molo", *Morze* nr 7/1935, str. 8

symbolem stosunku narodu polskiego do spraw morskich.[48] Zaskakująco szybko port stał się ważnym ośrodkiem przeładunkowym w skali europejskiej. Po zaledwie dziesięciu latach istnienia zajmował miejsce w pierwszej trzydziestce największych portów światowych, co było wynikiem bez precedensu w dziejach żeglugi. To właśnie tędy eksportowano większość towarów polskich i tą drogą odbywała się większa część importu.

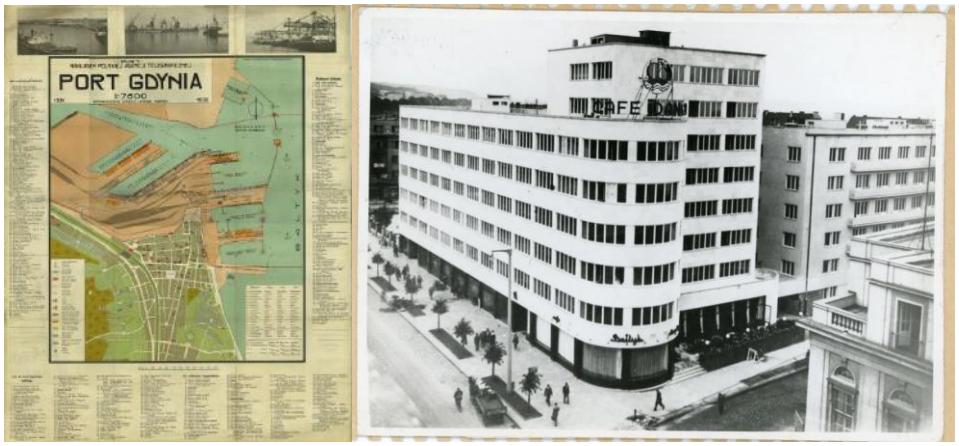
Ze sprawami gospodarki morskiej i portów w odrodzonej Polsce związane są szczególnie mocno trzy nazwiska. To ludzie, którzy port w Gdyni wymyślili i zbudowali, pokonując po drodze wiele problemów natury organizacyjnej, technicznej, prawnej oraz psychologicznej. Pierwszym z nich był Eugeniusz Kwiatkowski, wicepremier, minister w trzech kolejnych polskich rządach międzywojennego XX-lecia, pomysłodawca Centralnego Okręgu Przemysłowego, autor koncepcji zrównoważonego rozwoju przemysłowego Polski, niezłomny propagator idei budowy nowego portu jako czynnika miastotwórczego w Polsce. Jemu gospodarka morska zawdzięcza najwięcej, można nawet stwierdzić, że bez jego zaangażowania port gdyński w ogóle by nie powstał.

Drugim z nich był Tadeusz Wenda, naczelnik wydziału w Urzędzie Morskim, dla którego port gdyński stał się dziełem życia. Wenda przez lata wielokrotnie publikował w prasie materiały na temat portów, szczególnie Gdyni, przekonując Polaków do idei budowy wielkiego portu. To właśnie on uważany jest dość powszechnie za ojca portu w Gdyni. Trzecią postacią szczególnie zasłużoną dla miasta i portu był Julian Rummel, postać szczególnie aktywna na polu działań gospodarczych.

Gdyński port miał generalnie bardzo przychylną prasę, ale okazjonalnie pojawiały się na łamach gazet artykuły bardzo temu przedsięwzięciu nieprzychylne, krytykujące nie tyle samo założenie, ale jego realizację, obarczoną bałaganem i niekompetencją urzędników odpowiedzialnych za sprawne przeprowadzenie inwestycji. *Cała koncepcja własnego portu nad Bałtykiem wydaje się w tej chwili zagrożona. Nieumiejętne posunięcie ministra przemysłu i handlu wytworzyły sytuację wskutek której prace w Gdyni zostały przerwane. Wprawdzie w komunikatach dostarczanych prasie, zaprzecza się temu, to jednak wiadomości jakie otrzymujemy bezpośrednio z Gdyni pozwalają stwierdzić, że jedyną prowadzoną obecnie pracą w porcie handlowym jest budowa części molo południowego gdzie pracuje kilkudziesięciu robotników. Pozatem w porcie jest cisza.(…)*

Port w Gdyni, praca Mariana Mokwy. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

[48] M. (Michał) Socha, „Wychowanie wodne a szkoła", *Morze* nr 4/1934, str. 7-8



Plan portu w Gdyni z roku 1938. Ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni
Przykład architektury modernistycznej Gdyni. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Reklama portu gdyńskiego zamieszczona na łamach *Żeglarza Polskiego* w roku 1927

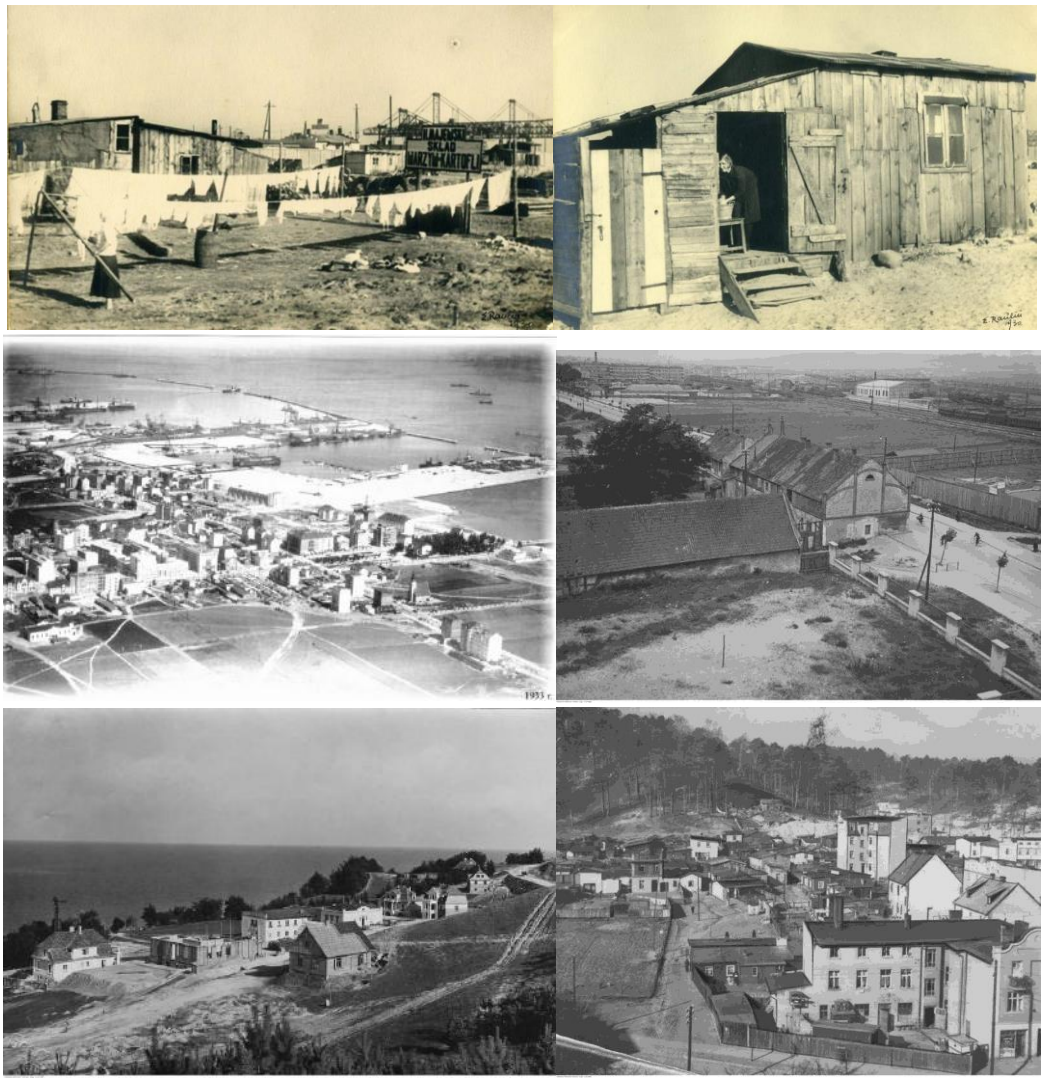
W ogóle roboty opóźniły się już niej więcej na rok. Jeżeli zaś sytuacja w najbliższym czasie nie ulegnie zmianie na lepsze, to opóźnienie to jeszcze się powiększy. Widocznie minister przemysłu i handlu liczy się z tem poważnie, skoro przedłuża termin wykończenia portu o cztery lata wyznaczając, jako terminowy, rok 1933 zamiast 1929.[49]*(...)*

Gdyński port miał generalnie bardzo przychylną prasę, ale okazjonalnie pojawiały się na łamach gazet artykuły bardzo temu przedsięwzięciu nieprzychylne, krytykujące nie tyle samo założenie, ale jego realizację, obarczoną bałaganem i niekompetencją urzędników odpowiedzialnych za sprawne przeprowadzenie inwestycji. *Cała koncepcja własnego portu nad Bałtykiem wydaje się w tej chwili zagrożona. Nieumiejętne posunięcie ministra przemysłu i handlu wytworzyły sytuację wskutek której prace w Gdyni zostały przerwane. Wprawdzie w komunikatach dostarczanych prasie, zaprzecza się temu, to jednak wiadomości jakie otrzymujemy bezpośrednio z Gdyni pozwalają stwierdzić, że jedyną prowadzoną obecnie*

[49] (ba) „Port w Gdyni opóźniony", *Głos Bałtycki* nr 4/1926, str. 2

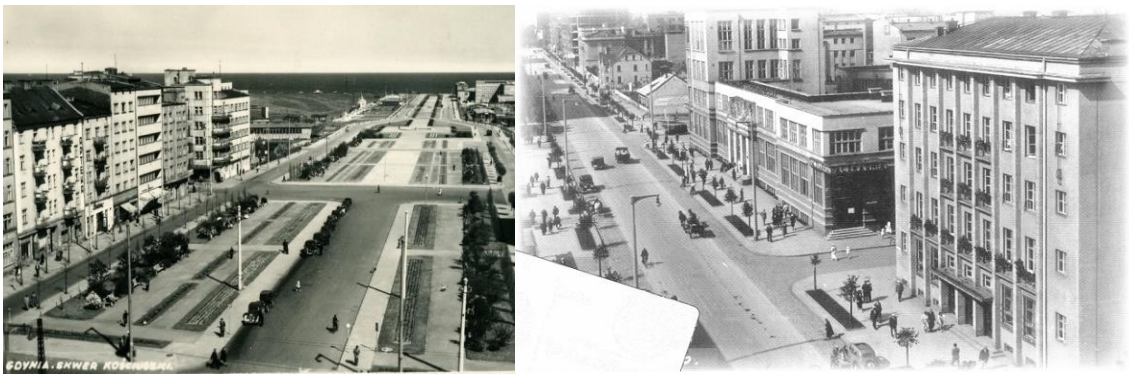
pracą w porcie handlowym jest budowa części molo południowego gdzie pracuje kilkudziesięciu robotników. Pozatem w porcie jest cisza.(...) W ogóle roboty opóźniły się już niej więcej na rok. Jeżeli zaś sytuacja w najbliższym czasie nie ulegnie zmianie na lepsze, to opóźnienie to jeszcze się powiększy. Widocznie minister przemysłu i handlu liczy się z tem poważnie, skoro przedłuża termin wykończenia portu o cztery lata wyznaczając, jako terminowy, rok 1933 zamiast 1929.[50]*(...)*

W podobnym tonie brzmiały rezolucje Rady Miejskiej publikowane na łamach prasy, przy czym także i w tym przypadku nie były to wiodące na rynku tytuły, ale pisma o charakterze lokalnym lub gazety codzienne z głębi Polski. (pis. oryg) (…) *2. Rada byłej wsi Gdynia była przekonana, że plan rozbudowy jako sprawa niecierpiąca zwłoki pod względem komercjalnym oraz ogólnopaństwowym znajduje w miarodajnych sferach pełne zrozumienie i zostanie w przyspieszonym tempie do skutku doprowadzona.*[51]



Warunki życia pierwszych mieszkańców miasta oraz budownictwo mieszkaniowe Gdyni
(źródło: www.gdynia.info.pl, data dostępu 16.10.2020 r.)

[50] (ba) „Port w Gdyni opóźniony", *Głos Bałtycki* nr 4/1926, str. 2
[51] (ba), „Rada Miasta o sytuacji Gdyni", *Głos Bałtycki nr* 4/1926, str. 2



Główne ulice miasta w początku lat 30. XX wieku. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Port w Gdyni widziany oczami Michaliny Krzyżanowskiej. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego

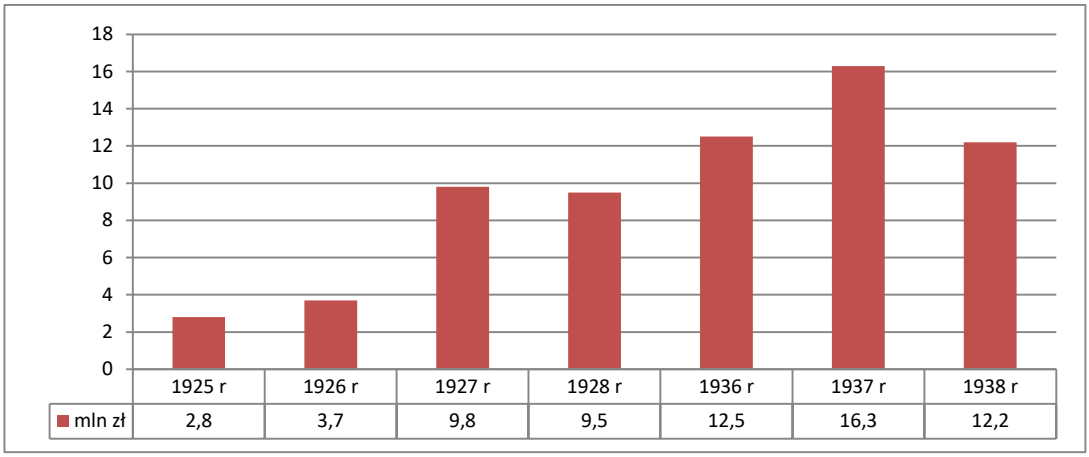
Część prasy bardzo krytycznie wypowiadała się także o stosunkach w mieście, organizacji życia gospodarczego i warunkom dla rozwoju portu stwarzanym przez władze centralne i lokalne. Podnoszono brak planowania i wynikające stąd zamieszanie w zakresie budownictwa, brak decyzyjności lokalnych władz uzależnionych od centrali, a także słabą komunikację pomiędzy resortami w zakresie Gdyni odnośnie zarówno jej strategii jak też realizacji planów. Wskazywano także na ogromny rozdźwięk pomiędzy obrazem miasta zawartym w przekazie prasowym a stanem faktycznym pozostawiającym wiele do życzenia[52]. Charakterystyczne przy tym było, że krytyczne materiały wyszły spod pióra dziennikarzy pracujących nie w pismach branżowych, a w codziennych w głębi Polski, a niektóre tytuły związane z gospodarką morską tylko je przedrukowały bądź omówiły.

Sytuacja przy budowie portu w Gdyni przedstawia się daleko gorzej, niż to wynikałoby z uspokajających wiadomości prasowych. Od momentu powstania zatargu między rządem a Konsorcjum budującem port roboty w porcie handlowym zostały faktycznie wstrzymane. Obecnie pracuje nieznaczna część robotników.(...) Roboty bagrowe zupełnie stanęły i część bagrów już opuściła Gdynię. [53] Prasa lokalna podkreślała także sprawę planowania gospodarczego rządu w

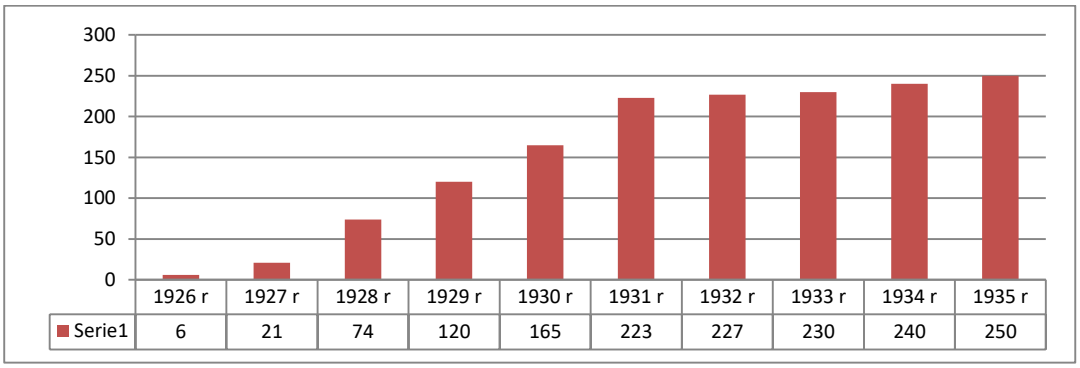
[52] „Samobójstwo Polski na morzu", *Głos Bałtyku* nr 2/1926, str. 2
[53] tamże

sprawach Gdyni, i urzeczywistnianie tych zamierzeń, których realizacja pod koniec lat dwudziestych stanęła pod znakiem zapytania. *Gdynia domaga się: Dokończenia budowy portu, realizacji planów przez rząd. Uwzględnienia postulatów obywateli miasta(…) Skończmy wreszcie z niedołęstwem, gdyż tego wymaga interes państwa.*[54] Prasa lokalna zajmowała się również infrastrukturą mieszkaniową wskazując brak spójnych planów w tym zakresie i przypadkowości działań władz.[55]

Obok zagadnień stricte gospodarczych prasa międzywojenna bardzo dużo miejsca poświęcała kwestiom społecznym. Dotyczy to zwłaszcza prasy regionalnej i lokalnej prezentującej szeroko dorobek państwa w zakresie budowy portu i miasta, ale również prasy fachowej dokonującej szerszych analiz społecznego tła wielkich przemian. Uwagę dziennikarzy zwracały zwłaszcza kwestie migracji ludności oraz zmiany demograficzne miasta, w którym liczba ludności zwiększała się z roku na rok w sposób niezwykle spektakularny. Wśród najważniejszych problemów do rozwiązania wskazywano na zorganizowanie robotnikom stałego miejsca pracy, z czym w Gdyni w tych latach nie było z reguły problemu.

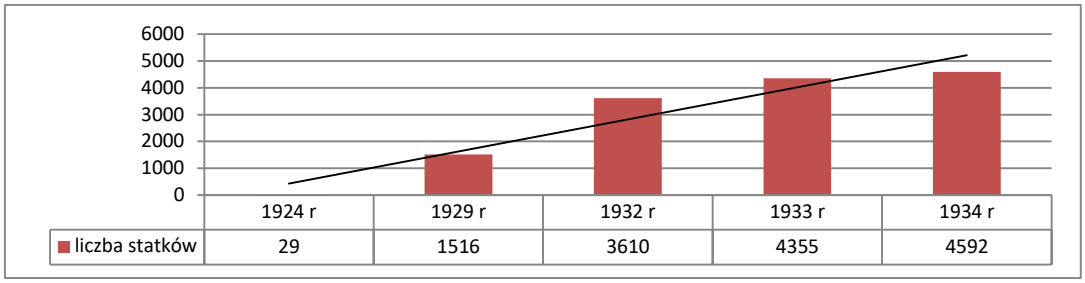


Nakłady finansowe, w mln złotych, na port Gdynia w wybranych latach (na podstawie M. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań, 1978)

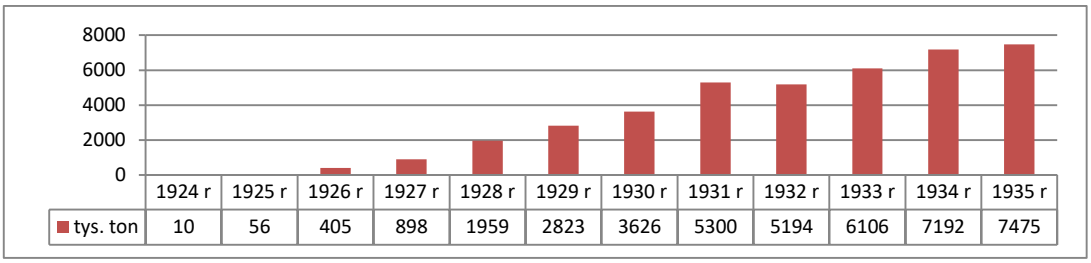


Powierzchnia portu w Gdyni w hektarach (na podstawie czasopisma *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1935, str. 7)

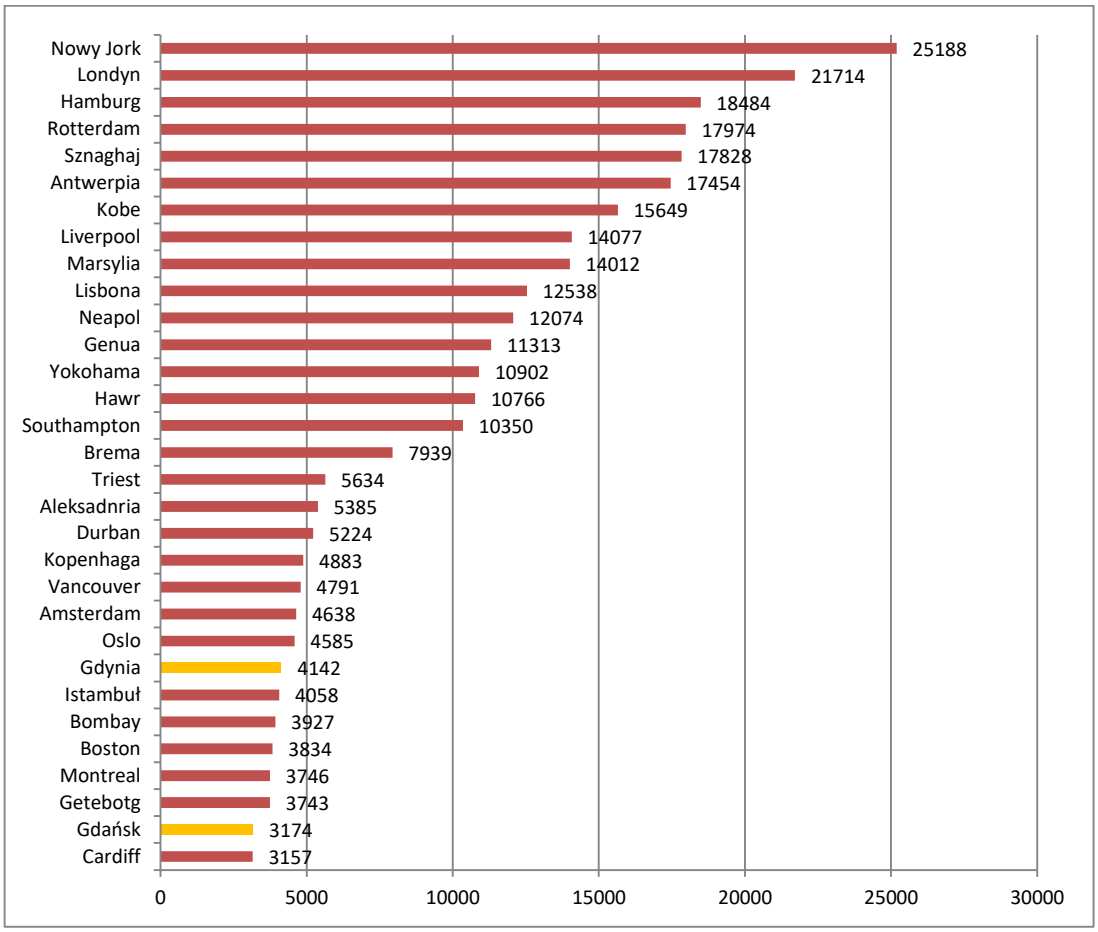
[54] (ba), (bez tytułu), „Głos Bałtycki" nr 3/1926, str. 1
[55] H. Woliński, „Trudności, które trzeba usunąć", Przegląd Gdyński nr 15/1930, str. 7



Liczba statków obsłużonych przez port Gdynia w wybranych latach (na podstawie magazynu *Żeglarz* nr 4/1936)

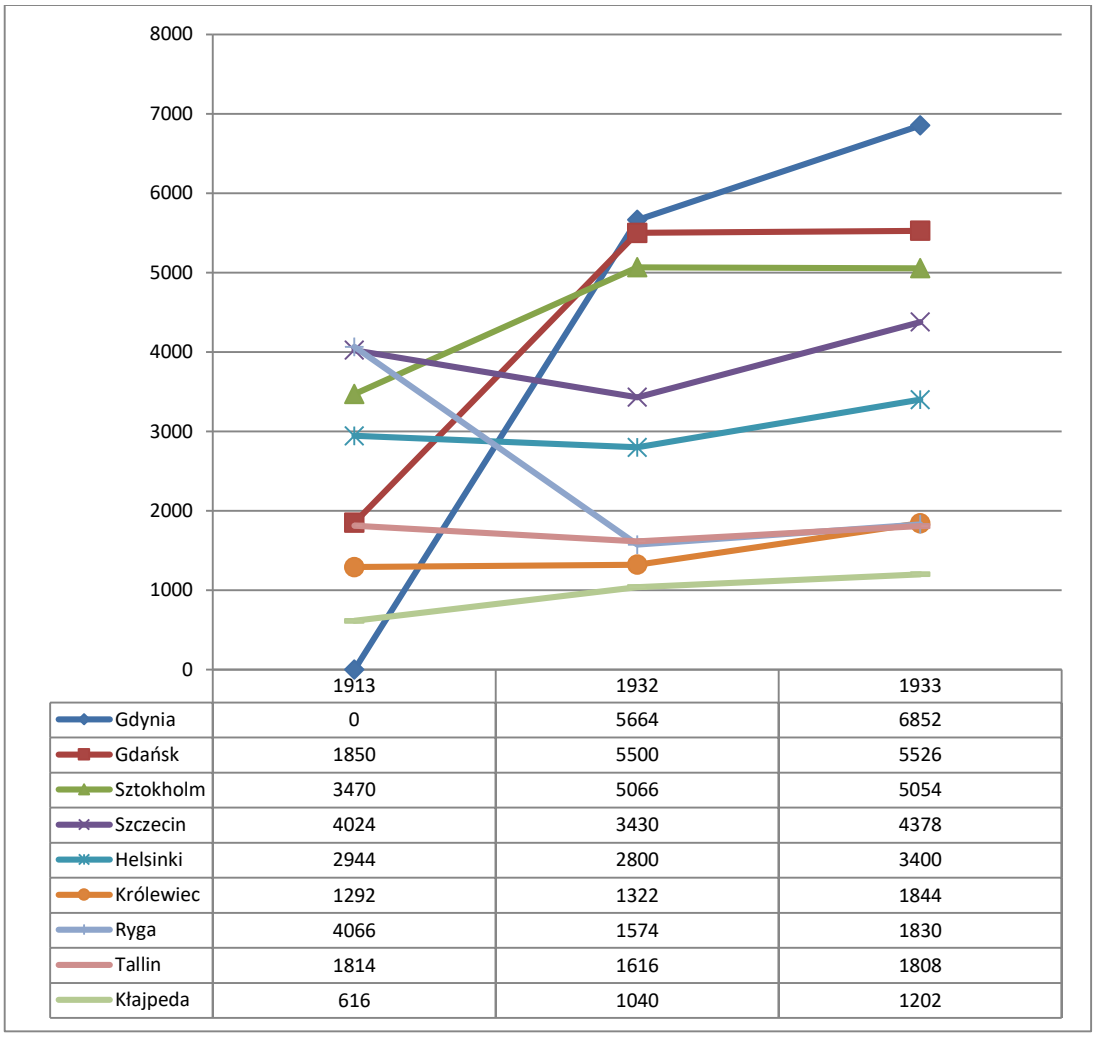


Obroty portu w Gdyni w tysiącach ton (na podstawie czasopisma *Żeglarz* nr 4/1936)



Ruch jednostek handlowych w portach światowych w tys. ton pojemności statków w 1934 r. Gdynia znalazła się na pozycji 24., Gdańsk na 30. (na podstawie magazynu „Morze" nr 5/1935, str. 37)

Zwracano także wielokrotnie uwagę na konieczność zapewnienia robotnikom i ich rodzinom godnych warunków mieszkaniowych, a także dostępu do szkoły dzieciom z rodzin ubogich. Prasa biła na alarm wobec zaniedbań władz miejskich wynikających z szybkiego i często niekontrolowanego rozwoju miasta: *W latach 1919 do końca roku 1929 wybudowano 350 nowych domów, z czego około 50% przypada na hotele, pensjonaty, domy biurowe i wille. Reszta domów posiada mieszkania dwu do czteropokojowe, zamieszkałe przez zamożniejszą część ludności gdyńskiej. Warstwy mniej zamożne, a więc robotnicy i drobni rzemieślnicy, zamieszkują stare domki kaszubskie, a w dużej części baraki i lepianki rozłożone szeroko na peryferiach miasta. Miejscami gęstość tych baraków i lepianek jest tak duża, a zaludnienie ich tal liczne, że warunki życia ludności tam zamieszkałej urągają pod względem najelementarniejszych wymagań higieny i bezpieczeństwa najbardziej prymitywnym wymogom. To też nic dziwnego, że stan zdrowotny pozostaje tutaj pod znakiem zapytania, a śmiertelność wśród dzieci, według danych Urzędu Stanu Cywilnego, dochodzi nawet do 35% urodzeń.*[56]

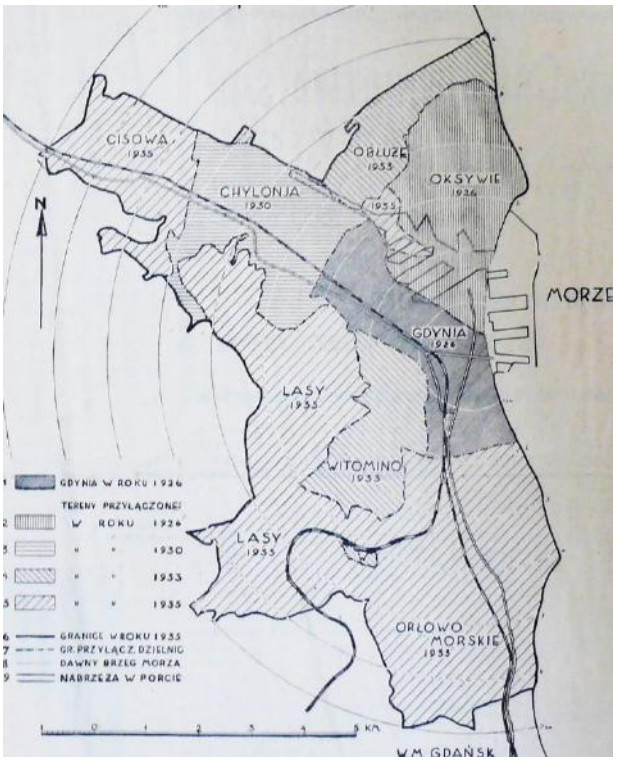


	1913	1932	1933
Gdynia	0	5664	6852
Gdańsk	1850	5500	5526
Sztokholm	3470	5066	5054
Szczecin	4024	3430	4378
Helsinki	2944	2800	3400
Królewiec	1292	1322	1844
Ryga	4066	1574	1830
Tallin	1814	1616	1808
Kłajpeda	616	1040	1202

Rozwój najważniejszych portów bałtyckich w latach 1913-1933 wyrażony w pojemności statków, w tys. ton (na podstawie czasopisma *Polska na Morzu* nr 4/1935)

[56] (w), „Przyrost ludności Gdyni", *Przegląd Gdyński* nr 12/1930, str. 2

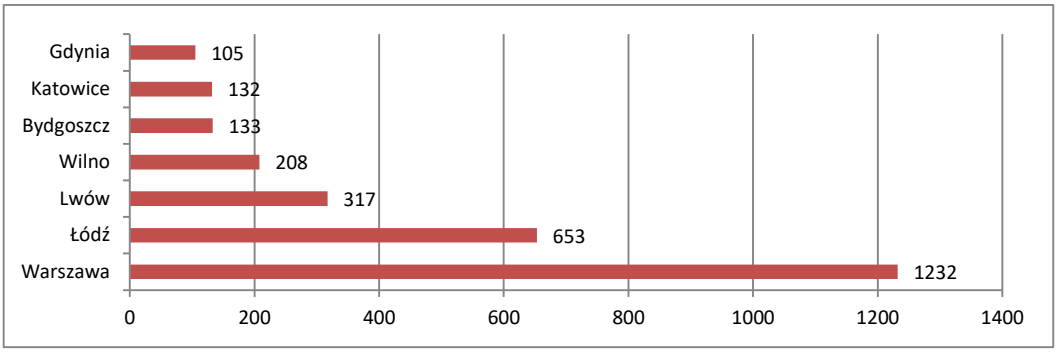
Podnoszono konieczność zharmonizowanego rozwoju miasta w którym corocznie przybywało kilkanaście tysięcy nowych mieszkańców. Wskazywano również na konieczność przyspieszonego rozwoju infrastruktury miejskiej nie nadążającej często za wzrostem liczby mieszkańców. *Jaką troskliwością otacza rząd polski nasze nowe miasto portowe Gdynię, widzimy najlepiej z jej dotychczasowej prędkiej i wspaniałe rozbudowy. Na tem jednak nie koniec. Rząd nasz i nadal z taką samą troskliwością Gdynię otaczać będzie, by stała się ona jak najprędzej nowoczesnym wielkim portem wychodząc z założenia, że Gdynia jest dzieckiem narodu polskiego i jako taka powinna korzystać z opieki i pomocy rządu, podano do wiadomości, iż miastu przyznano na budowę sieci elektrycznej, wodociągowej i kanalizacyjnej oraz na budowę ulic i gmachów użyteczności publicznej jednorazowo bezzwrotną sumę w wysokości 40 milj. złotych.*[57] (pis. oryg.)



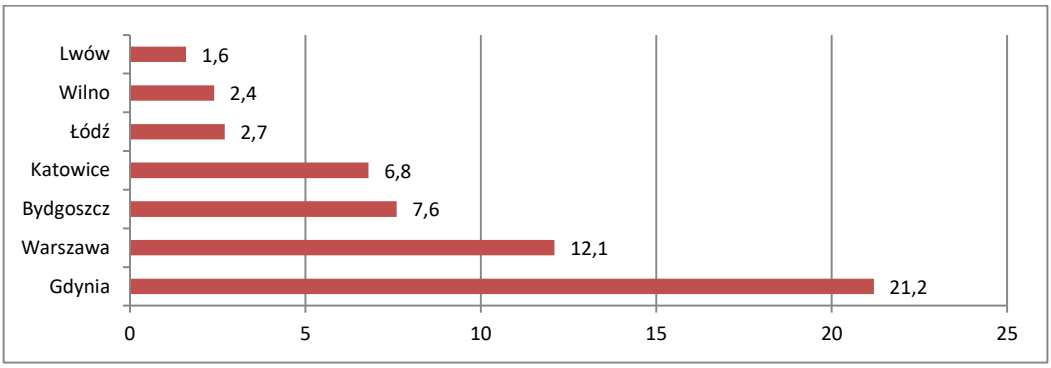
Rozwój terytorialny Gdyni w latach 1926-1938 na podstawie ryciny zamieszczonej w czasopiśmie *Torpeda* w 1938 roku

Zabudowa centrum Gdyni w okresie dynamicznego rozwoju miasta, przełom lat 20. i 30. XX w. (źródło: www.gdynia.info.pl, data dostępu 16.10.2020 r.)
Port w Gdyni współcześnie. (źródło: Joymaster/ wikimediacommon.pl)

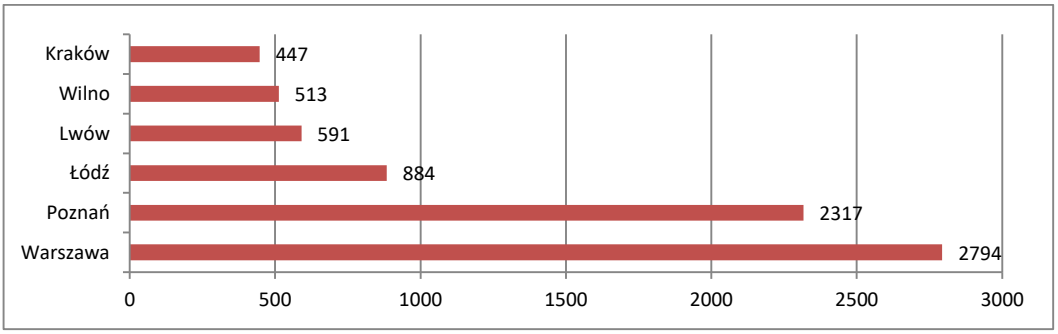
[57] (ba), bez tytułu, *Dziennik Gdyński* nr 46/1928



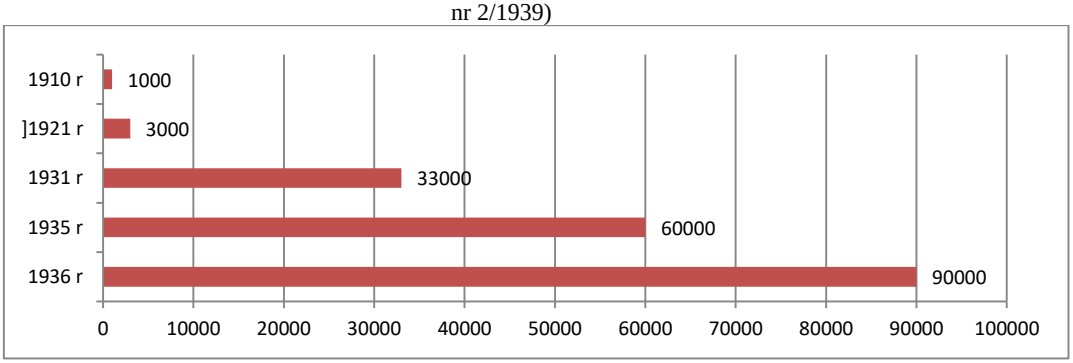
Liczba mieszkańców wybranych miast (w tysiącach) w 1936 roku (na podstawie czasopisma *Przegląd Morski* nr 108/1938)



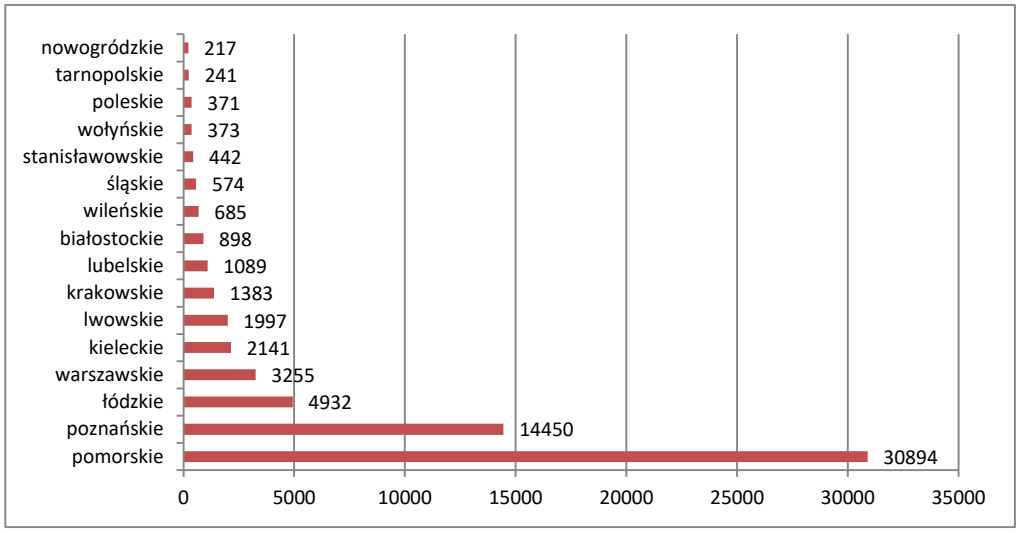
Procentowy przyrost liczby mieszkańców wybranych miast w 1936 roku w stosunku do roku 1930 (na podstawie czasopisma „Przegląd Morski" nr 108/1938)



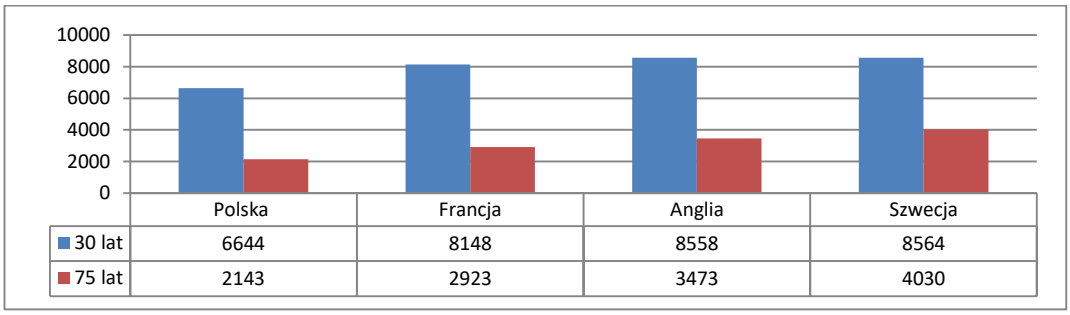
Migracja ludności do Gdyni z wybranych miast polskich (na podstawie czasopisma „Uprawa Morza" nr 2/1939)



Wzrost liczby mieszkańców Gdyni w wybranych latach (na podstawie czasopisma Młody Gryf nr 6/1936)



Migracja ludności do Gdyni z wybranych województw (na podstawie czasopisma *Uprawa Morza* nr 2/1939



	Polska	Francja	Anglia	Szwecja
30 lat	6644	8148	8558	8564
75 lat	2143	2923	3473	4030

Dożywalność mieszkańców Polski do wskazanych lat w porównaniu do wskaźników innych krajów na 10.000 noworodków (na podstawie czasopisma *Uprawa Morza* nr 2/1939)

Prasa postulowała uruchomienie kredytów dla mniej zamożnych mieszkańców Gdyni, a także domagała się uchwalenia planu rozbudowy miasta obowiązującego w dłuższej perspektywie.[58] Plan taki uchwalono, a obejmował on trzyletni okres, co pozwalało na planowanie z wyprzedzeniem. Prasa walczyła także o zmiany ustroju Gdyni. Decyzją prezydenta RP w 1930 roku władzę w mieście sprawować miał komisarz rządu, który łączył w sobie uprawnienia starosty, prezydenta miasta i przewodniczącego miejskiej rady.[59] Skupienie władzy w jednych rękach zaowocowało skróceniem procesów decyzyjnych, uniknięciem niepotrzebnych sporów kompetencyjnych i znacząco przyspieszyło i skoordynowało prace na rzecz Gdyni.

[58] Eugeniusz Kwiatkowski, „ Rozbudowa m. Gdyni", *Przegląd Gdyński* nr 16/1931, str. 3, (ba), „Budowa wielkiej Gdyni", *Przegląd Gdyński* nr 17/1931, str. 5

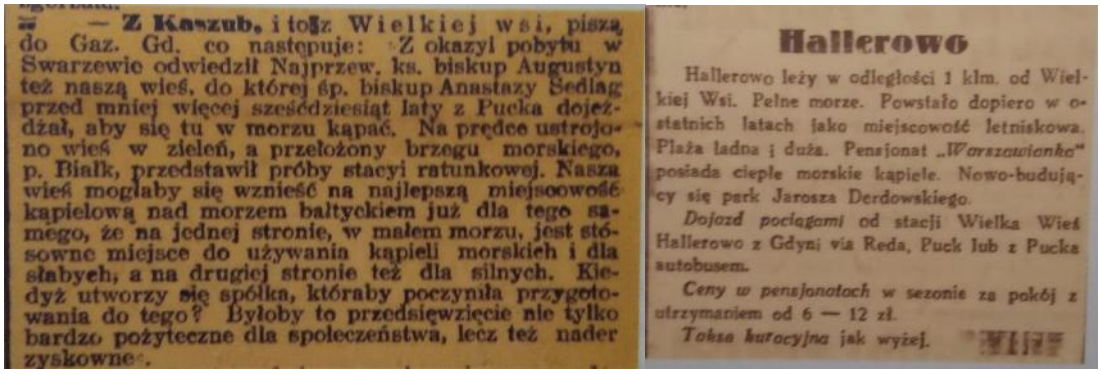
[59] (ba), Nowy ustrój m. Gdyni", *Przegląd Gdyński* nr 17/1931, str. 1

2.4. Port we Władysławowie

Nie tylko Gdynia absorbowała uwagę mediów, choć to na niej koncentrowała się prasa. Dużo miejsca poświęcono również idei budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi, późniejszym Hallerowie, dziś znanym jako Władysławowo, leżącym u nasady Półwyspu Helskiego. Genezą portu była idea stworzenia portu otwartego morza mogącego stymulować rozwój rybołówstwa w tym rejonie, dotychczas bowiem ta dziedzina była bardzo zaniedbana, a brak portu rybackiego uniemożliwiał rozwój rybołówstwa morskiego. Miejscowi rybacy mogli odbywać połowy przybrzeżne, a najbliższym portem schronienia był Hel położony o prawie 20 mil morskich. Tereny wokół Władysławowa były przedmiotem bardzo gorączkowych debat na szczytach władzy. Zanim doszło do zbudowania portu, planowano stworzenie przekopu przez mierzeję aby stworzyć tam tor wodny dla statków zmierzających do jedynego ówczesnego polskiego portu morskiego – Pucka.

Na przeszkodzie realizacji tego pomysłu stanęły zbyt wysokie koszty, ale rozpatrywano także zgoła przeciwstawny projekt, polegający na zasypaniu Zatoki Puckiej i stworzeniu tam terenów rolniczych.[60] Ten pomysł nie zyskał przychylności lokalnej społeczności, ponieważ wówczas duży nacisk kładziono na potrzebę rozbudowy istniejących portów i budowy nowych, a realizacja projektu zasypania zatoki kładła kres rozwojowi portu w Pucku.

Główka falochronu w Wielkiej Wsi. (źródło: Archiwum *Morza*)



— **Z Kaszub.** i tołz Wielkiej wsi, piszą do Gaz. Gd. co następuje: Z okazyi pobytu w Swarzewie odwiedził Najprzew. ks. biskup Augustyn też naszą wieś, do której śp. biskup Anastazy Sedlag przed mniej więcej sześćdziesiąt laty z Pucka dojeżdżał, aby się tu w morzu kąpać. Na prędce ustrojono wieś w zieleń, a przełożony brzegu morskiego, p. Białk, przedstawił próby stacyi ratunkowej. Nasza wieś mogłaby się wznieść na najlepszą miejscowość kąpielową nad morzem bałtyckiem już dla tego samego, że na jednej stronie, w małem morzu, jest stósowne miejsce do używania kąpieli morskich i dla słabych, a na drugiej stronie też dla silnych. Kiedyż utworzy się spółka, któraby poczyniła przygotowania do tego? Byłoby to przedsięwzięcie nie tylko bardzo pożyteczne dla społeczeństwa, lecz też nader zyskowne.

Hallerowo

Hallerowo leży w odległości 1 klm. od Wielkiej Wsi. Pełne morze. Powstało dopiero w ostatnich latach jako miejscowość letniskowa. Plaża ładna i duża. Pensjonat „*Warszawianka*" posiada ciepłe morskie kąpiele. Nowo-budujący się park Jarosza Derdowskiego.

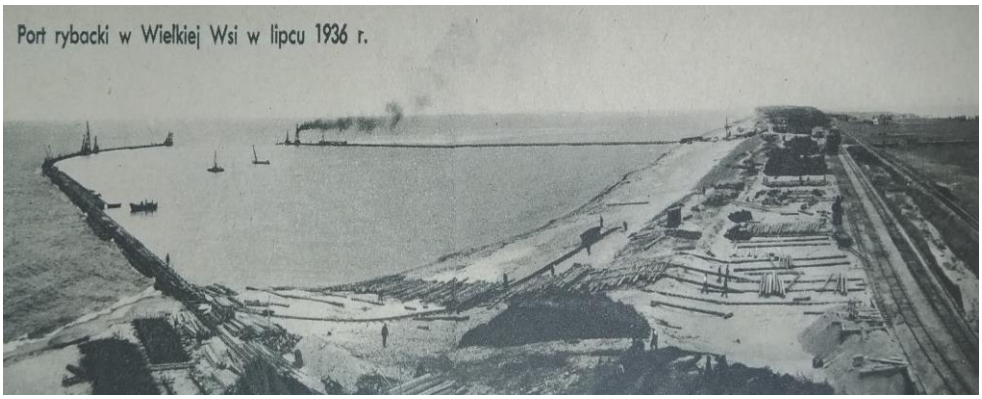
Dojazd pociągami od stacji Wielka Wieś Hallerowo z Gdyni via Reda, Puck lub z Pucka autobusem.

Ceny w pensjonatach w sezonie za pokój z utrzymaniem od 6 — 12 zł.

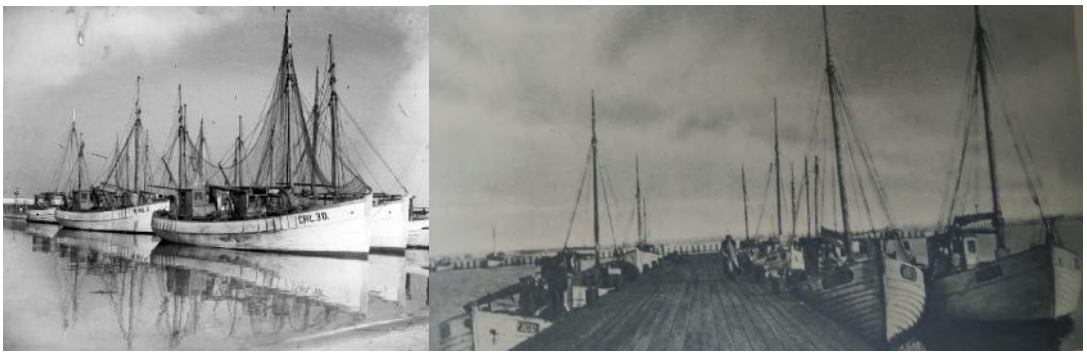
Taksa kuracyjna jak wyżej.

Notki na temat Władysławowa zamieszczone w *Gazecie Grudziądzkiej z* 1904 roku (z lewej) oraz *Gazecie Gdańskiej* z 1933 roku

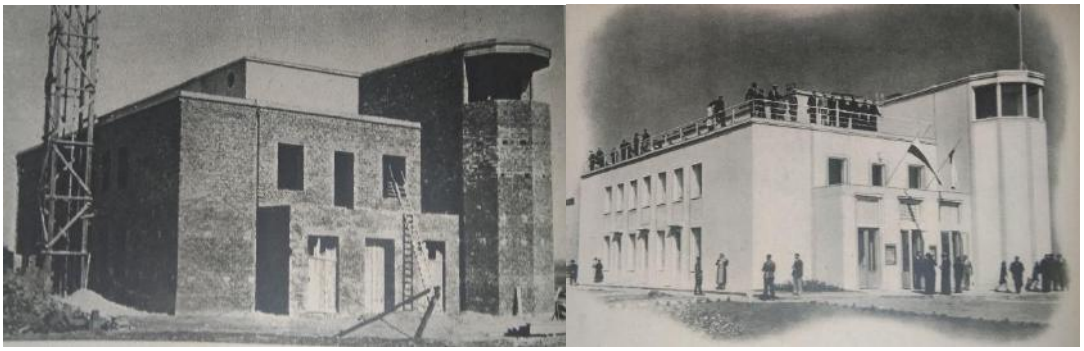
[60] (ba), „Możliwość osuszenia Zatoki Puckiej", *Roboty Publiczne*, rocznik 3/1921, str. 144-149



Port rybacki w Wielkiej Wsi podczas budowy w 1936 roku. (źródło: Archiwum *Morza)*



Kutry we Władysławowie (źródło: www.naszbałtyk.pl, data dostępu 10.10.2020r, Archiwum *Morza.)*



Dom Rybaka w Wielkiej Wsi w czasie budowy oraz p jej zakończeniu w 1938 roku. (źródło: Archiwum *Morza*)

Dyskusje na temat celowości budowy portu we Władysławowie nie znalazły szczególnie silnego oddźwięku na łamach prasy, ale w nielicznych materiałach podnoszono sprawę przerwania, wskutek budowy falochronu, naturalnej drogi migracji osadu dennego, co w przyszłości miało stać się przyczyną konieczności stałego pogłębiania toru wodnego do nowego portu oraz uzupełnianiem ubytków piasku na Mierzei Helskiej.

Sam basen portowy, kosztujący ponad 3.200.000 złotych został wykonany w roku 1938 i w początkowym okresie pełnił rolę wyłącznie miejsca schronienia dla rybaków. W późniejszym okresie rozpoczęto budowę od podstaw infrastruktury lądowej, jednak nie była

ona tak spektakularna jak tworzenie samego basenu portowego i w związku z tym nie znalazła wiele miejsca na łamach prasy. Wiele dyskusji toczyło się wokół idei portu, zarzucano jego twórcom, że zbyt zachowawczo planowali jego budowę z przeznaczeniem wyłącznie dla rybaków, że nie wykorzystano szansy na zbudowanie kolejnego wielkiego portu o ważnym dla kraju znaczeniu i w strategicznej lokalizacji. Pierwotne plany zakładały przekopanie Półwyspu Helskiego u nasady i pogłębienie toru wodnego do Pucka w celu obsługi większych statków. Na przeszkodzie realizacji tych zamierzeń stanął brak wystarczających środków finansowych, zrealizowano zaledwie port władysławowski jako bazę dla lokalnych rybaków. Prasa brała jednak w obronę ideę stworzenia portu rybackiego wskazując na ekonomiczną stronę przedsięwzięcia. *Pierwszym i głównym celem budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi było podniesienie naszego rybołówstwa, a ściślej biorąc, poprawa położenia naszego rybactwa morskiego i jego bytu*.[61]

Plan przekopu Półwyspu Helskiego z końca lat 20. XXw. (źródło: Żeglarz Polski, 1927 r.)

W kolejnych latach budowa portu i jego zagospodarowanie budziły duże zainteresowanie dziennikarzy, co skutkowało stosunkowo częstym podnoszeniem tej tematyki na łamach zróżnicowanych pism.[62] Głos mediów nie był spójny, doceniano potrzebę stworzenia portu skutkującą wzrostem miejsc pracy dla rybaków, ale często także wskazywano na niedoskonałość projektową nowego portu, jego zbyt małe rozmiary, a także brak dobrych połączeń komunikacyjnych.

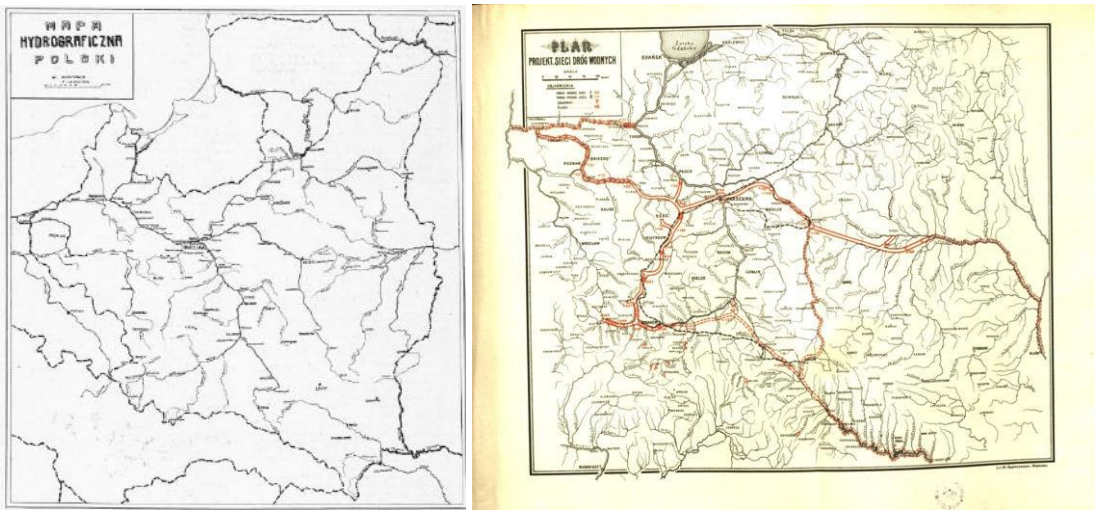
[61] Tadeusz Dzieszko, „Przez wielką Wieś na pełne morze". *Morze* nr 4/1936, str. 18-19

[62] Tadeusz Dzieszko, „Port rybacki w Wielkiej Wsi", *Morze*, nr 5/1938, str. 5, (ba), „Rozbudowa portu rybackiego w Wielkiej Wsi", *Flota Polska* nr 43/1938, str. 17, Stanisław Wałęga, „Władysławowo-„Gdynia" dawnej Polski", *Straż nad Wisłą nr* 13/1938, str. 4-5 oraz nr 14/1938, str. 7-8, Alfred Świerkosz, „Nowy port Władysławowo", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 4-5/1938, str. 2-3

2.5. Drogi śródlądowe

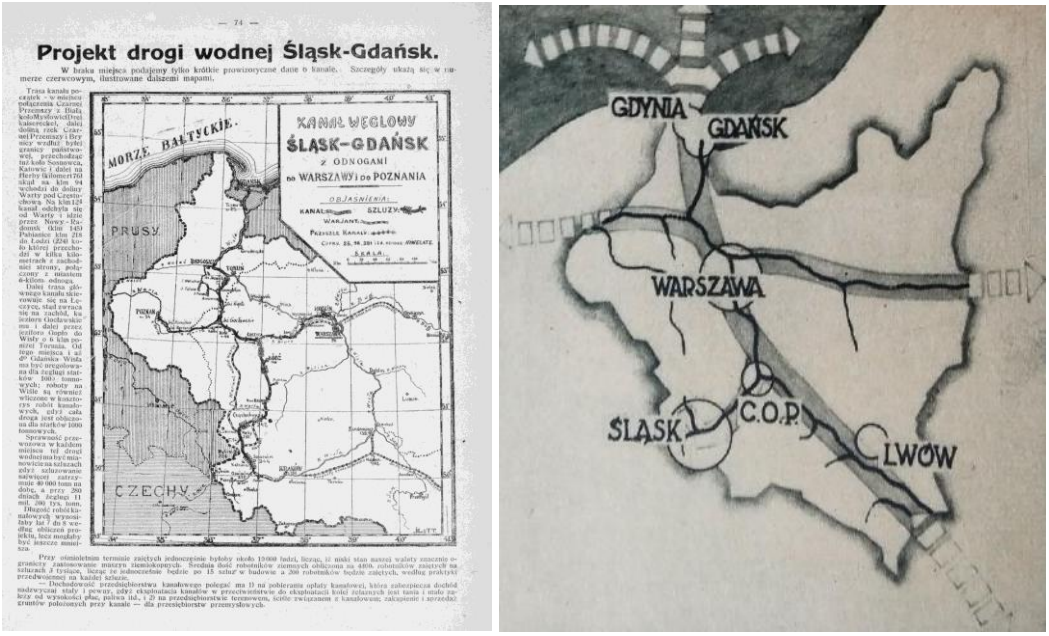
Innym zagadnieniem zajmującym uwagę prasy branżowej tego kresu była paląca kwestia budowy sieci dróg śródlądowych widzianych jako swoiste przedłużenie gospodarki morskiej. Dostrzegano ścisłą zależność pomiędzy rozwojem floty i infrastruktury portowej a koniecznością budowy systemu dróg wodnych zapewniających transport towarów do i z portów w głąb kraju. Wobec bardzo słabo rozwiniętej sieci dróg oraz niedostatku linii kolejowych transport śródlądowy dawał szansę na pobudzenie gospodarki i zapewniał by jej wzrosty. Kwestie budowy dróg wodnych traktowano zatem jako uzupełnienie całej gałęzi gospodarki ważnej dla rozwoju gospodarki morskiej. Doceniano wagę zagadnienia, widząc w realizacji planów poważne oszczędności w przyszłości. Pokazywano bardzo często przykłady innych państw, które postawiwszy na transport wodny, rozwinęły gospodarkę przy jednoczesnym stworzeniu wielu miejsc pracy. Wskazywano jednak również wielokrotnie na trudności podnosząc aspekty techniczne i ekonomiczne tego rodzaju przedsięwzięć będących procesami inwestycyjnymi niezwykle kosztownymi w realizacji i długotrwałymi, na co młode państwo nie mogło sobie pozwolić w ówczesnym czasie.

O potrzebie stworzenia spójnego systemu dróg wodnych pisano już w dwa lata po odzyskaniu niepodległości dostrzegając konieczność sprostania wyzwaniu, kreślono także śmiałe plany stworzenia sieci kanałów z osią w postaci połączenia Śląska z morzem i zbudowaniu odnogi do Poznania. Ale nie koncentrowano się tylko na tej osi, postulowano stworzenie całej sieci kanałów łączących najważniejsze polskie ośrodki przemysłowe, a nawet wybiegano myślą w przyszłość wskazując na możliwości połączenia nowych dróg wodnych z istniejącymi systemami europejskimi, głownie z Dnieprem i Dunajem. [63]



Mapa hydrograficzna Polski wydana w 1919 roku wydana przez Towarzystwo Bandera Polska
Projekt sieci wodnej II Rzeczypospolitej. Realizacja zamierzeń miała nastąpić w latach 1925-35, ale z przedstawionego planu nie udało się zrealizować ani jednej inwestycji. (Ilustracja zamieszczona w czasopiśmie *Roboty Publiczne* nr 3 /1921).

[63] (ba) „Budowa dróg wodnych w Polsce", *Roboty Publiczne* nr 1/1919, str. 20



Projekt kanału łączącego Śląsk z Wybrzeżem wraz z odnogami do Warszawy i Poznania.
Ilustracja zamieszczona w czasopiśmie *Żeglarz Polski* nr 5/1922.
Schematyczne ujęcie kierunków rozwoju dróg wodnych w Polsce. (źródło: *Latarnia Morska*, 1934)

Zrealizowanie tych zamierzeń mogłoby przynieść Polsce ogromne korzyści gospodarcze; ożywienie gospodarki, zatrudnienie tysięcy ludzi, a wreszcie zwiększenie obrotów handlowych z krajami europejskimi, co dotąd bywało utrudnione właśnie z powodu braku dogodnych szlaków komunikacyjnych, nie tylko wodnych, ale także drogowych i kolejowych. Realizacja tych zamierzeń przynieść miała gospodarce ogromne korzyści ekonomiczne, wymagała jednak konsekwencji w działaniu i łożenia olbrzymich sum przez kolejne lata. *Projektowany kanał węglowy Śląsk-Gdańsk, zaczynający się koło Katowic i Sosnowca, ma przejść mimo Częstochowy, Łodzi i przez Koło, jeziora Gosławickie i Gopło ma dochodzić do Wisły pod Toruniem. Od tego głównego kierunku mają być odgałęzienia do Warszawy i Poznania. (...) Do budowy tego kanału już organizuje się T-wo prywatne z udziałem Rządu i kapitałów zagranicznych. Kanał węglowy, łączący Śląsk z morzem będzie służył głównie dla przewozu węgla morzem i rud, potrzebnych dla przemysłu śląskiego, z morza (ze Szwecji i Hiszpanji)(...) Projekt drogi wodnej Wisła-Bug-Prypeć-Dniepr dla statków rzecznych i połączenie w ten sposób dwóch mórz drogą wodną – musi być dalszym celem tegoż przedsięwzięcia.*[64] Wiele miejsca na łamach ówczesnej prasy poświęcono także konkretnym planom budowy kanału wraz z kosztorysami prac. Najbardziej wnikliwie została opracowana koncepcja kanału łączącego Tczew z Nowym Portem w Gdańsku, który to kanał miał uczynić z Tczewa, oddalonego o około 30 kilometrów od morza, port morski mogący obsługiwać największe statki wpływające na Bałtyk. Tej koncepcji broniło bardzo długo środowisko tczewskie, wśród którego wyróżniał się Józef Klejnot-Turski, pracownik dydaktyczny Państwowej Szkoły Morskiej mającej wówczas siedzibę w tym mieście i działacz żeglarski, wydawca czasopisma „Żeglarz Polski". *Wylot do morza drogi wodnej, łączącej nasz jedyny port z Zagłębiem węglowym, ze wszystkiemi większemi*

[64] Tadeusz Tillinger, „Tczew, port morski", *Żeglarz Polski* nr 1/1922, str. 4

miastami i środowiskami przemysłu, a dalej z Polesiem i Dnieprem, Ukrainą i Morzem Czarnem, ma tak ważne znaczenie, że nie do pomyślenia jest, by nasz główny port nie leżał w tym wylocie, a był oddzielony od niego zatoką morską i terytorium obcego państwa.[65] (pis. oryg.)

Tematyka rosnącego znaczenia budowy nie tylko kanałów, ale całej sieci dróg wodnych na wodach śródlądowych, powracała systematycznie na łamy prasy w kolejnych latach, ale w praktyce w tej materii działo się niewiele.[66] Niezwykle istotną dyskusję wywołał artykuł zamieszczony w *Żeglarzu Polskim*, w którym autor wzywał do pilnych działań w zakresie budowy dróg wodnych jako fundamentalnego czynnika rozwoju gospodarczego odrodzonego kraju.[67] W tekście tym wyłożono kluczowe zasady, jakimi państwo powinno się kierować przy organizacji floty przewozowej aby stanowiła ona wsparcie dla gospodarki. Wskazywano, że różnica w kosztach transportu pomiędzy koleją i wodą wynosi około 2 fenigi za tonę przewiezioną na odległość jednego kilometra.

W skali globalnej Polska mogła więc zaoszczędzić rocznie 106 milionów w złocie, a więc kwotę ogromną.[68] Wielokrotnie w tym kontekście pisano o konkretnych typach statków i barek optymalnych do żeglugi śródlądowej na polskie wody, które nie były jeszcze dostatecznie zagospodarowane.[69] Pokazano także wiele niedociągnięć i błędów nowej władzy w zakresie zakupów taboru, jego rozmieszczenia i krótkowzroczności rządzących niedoceniających potencjału żeglugi śródlądowej dla gospodarki kraju. *Obecnie istniejąca P. Ż. P. (Polska Żegluga Państwowa), która we względnie pomyślnych warunkach od dłuższego czasu rozkłada się i chyli do upadku, nie może sprostać tym zadaniom. Jest to rzeczą ogólnie znaną i stanowi tajemnicę chyba jedynie dla tych czynników miarodajnych, które powinny o tem być w pierwszym rzędzie i najdokładniej poinformowane.*[70]

---

65 Tadeusz Tillinger, „Nasz program komunikacyj wodnych", *Żeglarz Polski* nr 1/1923, str. 5-9

66 (Ż), „Sprawa uspławnienia rzek", *Żeglarz Polski* nr 2/1922, str, 24, (ba), „Rozwój i stan obecny żeglugi na Wiśle" Żeglarz Polski nr 4/1922, str. 61-62, dalsze części w kolejnych numerach: nr 5/1922, str. 68-69,(ba), Mechaniczne pogłębianie Wisły", *Żeglarz Polski* nr 5/1922, str. 69-70, (ba), „Pożądany program robót regulacyjnych Wisły środkowej", *Żeglarz Polski* nr 9/1922, str. 137, Aleksander Rylke, „Nasza żegluga śródlądowa, jej stan obecny, potrzeby i najbliższe możliwości rozwoju", *Morze* nr 3/1926, str. 3-5, Aleksander Rylke „Żegluga na Wiśle", *Morze* nr 5/1927, str. 7, (ba), Wisłą ku Bałtykowi", *Morze* nr 8/1928, str. 10, (ba), Towarzystwo Propagandy Dróg i Budowli Wodnych), „Aktualne zadania naszych dróg wodnych", *Morze* nr 12/1929, str. 4-9, *Morze* nr 1/1930, str. 5-7, Alfred Konopka, „Port handlowy w Warszawie", *Morze* nr 5/1930, str. 6-7, M. Rybczyński, „Zagadnienia regulacji Wisły i żeglugi rzecznej", *Od Naszego Morza* nr 3/1933, str. 113-117, (ba), „Potrzeby żeglugi na Wiśle", *Flota Polska,* bez numeru, 1933, Mieczysław Rybczewski, „Problem Wisły", *Sprawy Morskie i Kolonjalne,* nr 1/1934, str. 61-73, Alfred Konopka, „Droga wodna Bałtyk – Morze Czarne przez Wisłę i Dunaj", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1934, str. 39-50, Alfred Konopka, „Frontem do Wisły" *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 6/1934, str. 4-5, (ba), „Rola Wisły w czasach prehistorycznych", „Latarnia Morska" nr 11/1934, str. 6, M. Metaniewicz, „Programy a rzeczywistość w dziedzinie dróg wodnych", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 5/1935, str. 5-19, Alfred Konopka, „Żegluga rzeczna i kształcenie żeglarzy", *Sprawy Morskie i Kolonjalne nr* 12/1935, str. 12, Edmund Wojciechowski, „Bałtyk – Morze Czarne", *Żegluga, the Navigation,* nr 5/1936, str. 8-9, (ba), „Budowa dróg wodnych w Polsce", *Flota Polska* nr 48/1939, str. 6 i 9

67 Edmund Krzyżanowski, „O nową organizację dla eksploatacji żeglugowej dróg wodnych, zamiast nieudolnej żeglugi państwowej", *Żeglarz Polski* nr 2/1922, str. 22-23, (ba), „Projekt drogi wodnej Śląsk – Gdańsk", *Żeglarz Polski* nr 5/1922, str. 74

68 tamże

69 Franciszek Fojut, „O typ statku transportowego dla polskiej żeglugi śródlądowej" *Żeglarz Polski* nr 3/1922, str. 55

70 (ba), „Projekt drogi wodnej Śląsk – Gdańsk", *Żeglarz Polski* nr 5/1922, str. 74

Wycieczka drużyny harcerskiej z Augustowa do Warszawy

Prasa chętnie nagłaśniała rejsy rzekami propagując tym samym zainteresowanie sprawami morskimi postrzegając spływy w charakterze etapu drogi do celu jak zakreślano morze. (źródło: czasopismo *Sport Wodny* i Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Równocześnie jednak przedsiębiorstwa prywatne starały się rozwijać żeglugę śródlądowa dostrzegając w tym szansę na poprawę koniunktury własnych firm. Były to jednak działania nie skoordynowane, bardzo niespójne, wręcz chaotyczne, zatem trudno w tym przypadku mówić o powodzeniu tych starań w szerszym kontekście. Wiele porządku do chaotycznych działań władzy w zakresie gospodarki wodami i żeglugi wniosła Ustawa wodna z 19 września 1922 roku, której szczegółowe omówienie znalazło się na łamach „Żeglarza Polskiego".[71] Ważnym wydarzeniem w dziedzinie żeglugi śródlądowej była publikacja raportu

[71] Żeglugowiec, „Jak należy rozumieć ustawę wodną z 1922 roku", *Żeglarz Polski* nr 1/1923, str. 9

komitetu ekspertów złożonego do dyspozycji rządu polskiego przez Ligę Narodów zamieszczonego w odcinkach na łamach „Żeglarza Polskiego" w roku 1927, ponieważ był to dokument niezależny od polskich władz, jednak i ta publikacja nic nie zmieniła.[72] W późniejszym okresie tematyka ta ulega systematycznemu osłabieniu na rzecz zagadnień związanych z budową portów morskich, to na nich koncentrowała się nie tylko uwaga mediów, ale także zwykłych ludzi.

Reklama firmy oferującej przewozy pasażerskie na Wiśle zamieszczana na łamach czasopisma *Latarnia Morska* w 1934 roku. (źródło: archiwum autora)

[72] (ba), „Raport komitetu ekspertów złożony do Dyspozycji rządu polskiego przez Ligę Narodów", *Żeglarz Polski,* nr 30/1927, str. 258, kontynuacja w kolejnych numerach: nr 31-32/1927, str. 271, nr 33/1927, str. 286-287, nr 34/1927, str. 287-288, nr 35, str. 310-311, nr 38/1927, str. 345-346, nr 41/1927, str. 373-374, nr 42/1927, str. 385-386,

Rozdział 3. Budowa floty wojennej i handlowej

Jako jeden z priorytetów gospodarki uznano budowę floty i ta tematyka zajmowała poczesne miejsce na łamach branżowej prasy. Hugo Pistel na łamach „Morza" apelował: *Ten nasz dostęp do morza winniśmy utrzymać za wszelką cenę we własnym ręku i powinniśmy go bronić nie wyłącznie przy pomocy not dyplomatycznych, ale przy pomocy własnej i potężnej floty wojennej.*[73] Prasa nawoływała do skupienia się wokół celu w postaci budowy silnej floty gwarantującej krajowi bezpieczeństwo i dobrobyt ekonomiczny, a w apelach posuwała się do wyszukanego języka i kwiecistej argumentacji: *Pod koniec 1927 roku lawina ruszyła:* (powołano Biuro Centralne i struktury terenowe Komitetu Floty Narodowej, przyp. autora*) niech idzie, niech toczy się, albowiem u kresu swej drogi, jak lawina śnieżna do jeziora górskiego kamienie, wyrzuci na morze gotowe okręty których Polska tak bardzo dziś potrzebuje.*[74]

W prasie międzywojennej zamieszczano wiele ilustracji o charakterze patriotycznym. (źródło: Archiwum *Morza)*

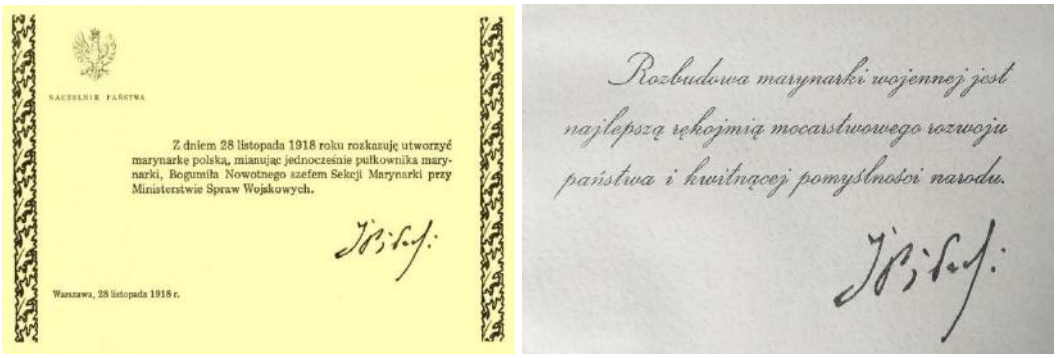
Doceniano korzyści płynące z posiadania własnych statków, wskazywano na oszczędności na frachcie pobieranym dotąd przez obcych armatorów, prestiż kraju i zaspokojenie morskich aspiracji. Wskazywano również bardzo często na gospodarkę morską jako koło zamachowe całej polskiej gospodarki, bardzo zacofanej po okresie rozbiorów i wymagającej pilnej modernizacji. Doceniano znaczenie gospodarki jako czynnika państwowotwórczego , niezwykle ważnego dla młodego państwa. *Każdy nowy polski statek to powiększona granica Polski* pisano często na łamach prasy. Odwoływano się do przeszłości, wskazywano na plemiona słowiańskie zamieszkujące tereny Pomorza i podnoszono w tym kontekście często kwestię niewykorzystania szansy dostępu do morza.

Władze nowej Polski niezwykle ambitnie zajęły się problematyką morską, zdawały sobie bowiem sprawę, że konieczne będzie zbudowanie floty zupełnie od podstaw, a pilną potrzebę działania w tym zakresie podnosiły najważniejsze osoby w państwie. *Nie powinien i nie może minąć rok, w którym Polska nie mogłaby znaleźć środków na powiększenie swojej floty – wojennej i handlowej. Ciągłość zadania decyduje tu o powodzeniu.*[75]

[73] Hugo Pistel, bez tytułu, *Morze* nr 1/1924, str. 3
[74] Mariusz Zaruski, „Apel do miast", *Flota Narodowa* nr 1/1929, str. 2-3
[75] Julian Ginsbert, „"Prawda morska", fragment broszury pod tym samym tytułem wydanej nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej w 1935 roku, *Żeglarz* nr 5/35, str. 6

3.1. Plany budowy floty wojennej

W listopadzie 1918 roku Polska składała się z niecałej Kongresówki i zachodniej części Galicji. Wizja dostępu do morza, jak i tworzenia własnej marynarki wojennej, była jeszcze niepewna. Jednak już w listopadzie pierwsze rozkazy związane z tworzeniem polskiej marynarki wojennej wydał gen. Tadeusz Rozwadowski. Komendę nad powracającymi do kraju marynarzami oddał pułkownikowi marynarki wojennej Bogumiłowi Nowotnemu, który w dniach 8-10 listopada przejął od Niemców Flotę Wiślaną.


NACZELNIK PAŃSTWA

Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki, Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.

Warszawa, 28 listopada 1918 r.

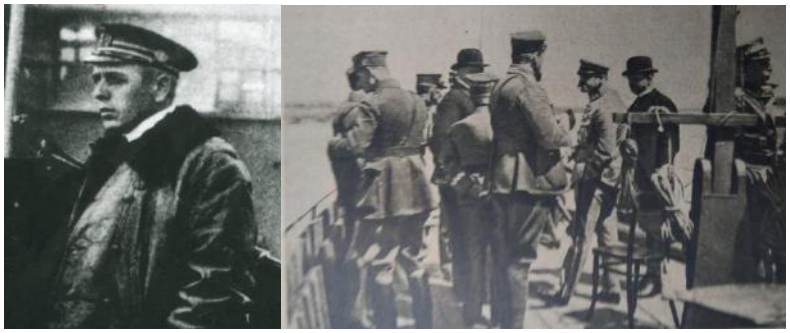
Rozbudowa marynarki wojennej jest najlepszą rękojmią mocarstwowego rozwoju państwa i kwitnącej pomyślności narodu.

Rozkaz marszałka Józefa Piłsudskiego dotyczący powołania Marynarki Wojennej (źródło: www.niepodlegla.gov.pl, (data ostępu 10.10.2020 r.)
Sentencja Józefa Piłsudskiego na temat rozwoju Marynarki Wojennej. (źródło: *Polska na morzu,* 1934)

W wyniku tych działań powstał zalążek polskiej marynarki wojennej. Polską marynarkę budowali oficerowie w 72% z zaboru rosyjskiego, 6% z zaboru niemieckiego i 22% z zaboru austriackiego. Stwarzało to duże trudności w nazewnictwie i procedurach. 21 listopada 1918 roku, wskutek apeli wystosowanych przez stowarzyszenie Bandera Polska, Naczelnik Państwa nakazał utworzenie Sekcji Dróg Wodnych (SDW) przy Ministerstwie Komunikacji, która miała zajmować się zarządem żeglugi i dróg wodnych. Kierownikiem tej sekcji został jeden z założycieli „Bandery Polskiej", Edmund Krzyżanowski. Kolejny krok to słynny rozkaz Piłsudskiego wydany nieprzypadkowo w rocznicę zwycięstwa pod Oliwą i niespełna 3 tygodnie po ogłoszeniu niepodległości: „Z dniem 28 listopada 1918 r. rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki, Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych". W tym samym rozkazie wyznaczono także dowódcę rodzącej się formacji, który bezzwłocznie podjął działania. W początku lutego 1919 roku Sekcję Dróg Wodnych zreorganizowano, dzieląc ją na dwie samodzielne sekcje: Sekcję Budowy Dróg Wodnych i Sekcję Eksploatacji Dróg Wodnych, po czym obie przeniesiono do Ministerstwa Robót Publicznych, natomiast kwestie związane z marynarką handlową koordynowała Sekcja Marynarki Handlowej, utworzona jeszcze w początkach 1919 r. przy Ministerstwie Handlu. Zadania nowej formacji określono precyzyjnie: zapewnienie bezpieczeństwa własnej komunikacji na Bałtyku, atakowanie linii komunikacyjnych nieprzyjaciela, zapewnienie obrony własnych baz i wybrzeża, m.in. za pomocą blokad portów nieprzyjaciela.

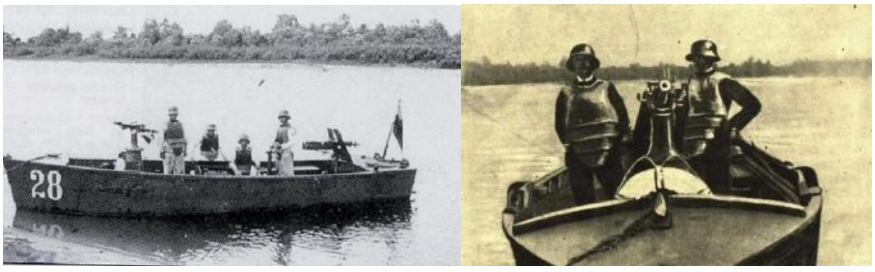
Pierwsze formacje marynarki to I Batalion Morski i Flotylla Wiślana, obydwie wyposażone w przejęte jednostki poniemieckie. W kwietniu 1919 roku powstała Flotylla Pińska, która, choć utworzona później niż Wiślana, wobec rozpoczynających się starć z

wojskami Rosji Radzieckiej uzyskała priorytet w rozbudowie. Pierwsze okręty nowej formacji to jednostki rzeczne zgromadzone w Modlinie po przejęciu ich od Niemiec i Austrii, wkrótce też zakupiono pierwsze jednostki, także rzeczne. To właśnie tam stworzono bazę Marynarki Wojennej i tam ściągali rekruci z całego kraju, zarówno ochotnicy jak też marynarze z flot byłych zaborców.

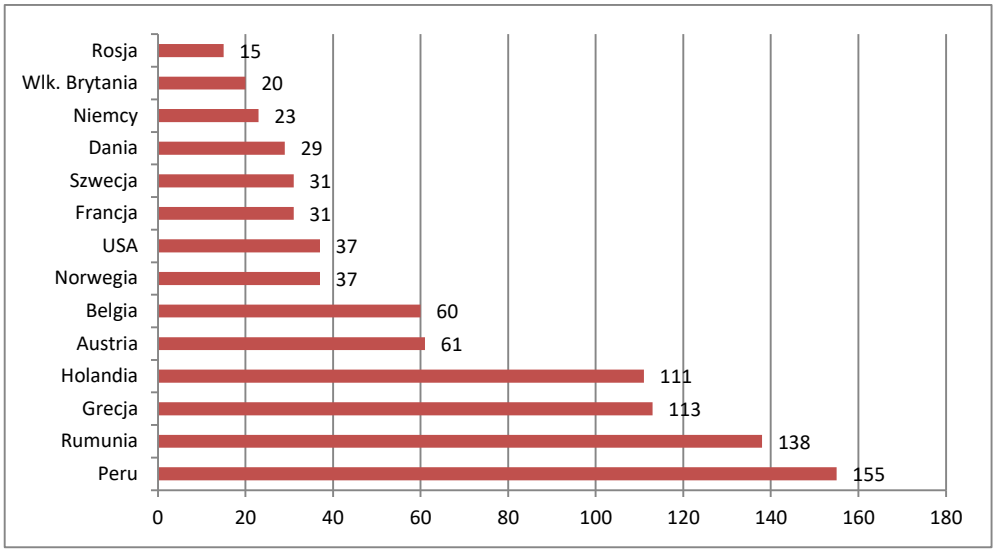


Pułkownik Bogumił Nowotny, pierwszy dowódca formacji morskich RP.
(źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)
Marszałek Piłsudski wizytujący okręty Flotylli Wiślanej w 1921 roku. (źródło: Archiwum *Morza*)

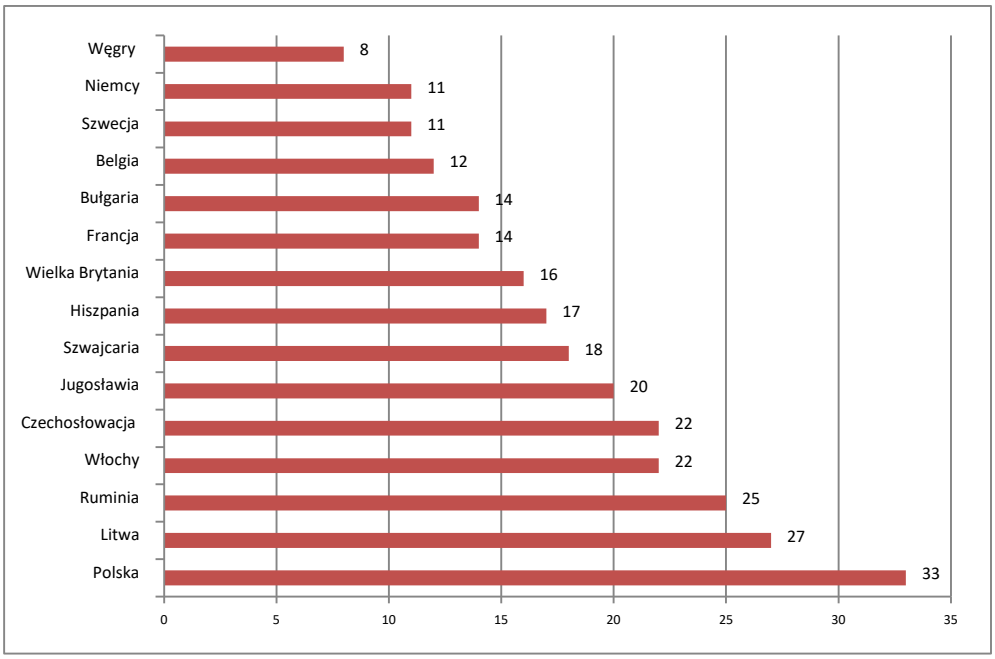
Jednostki Flot Wiślanej i Pińskiej były zalążkiem Marynarki Wojennej odradzającej się Polski
(źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)



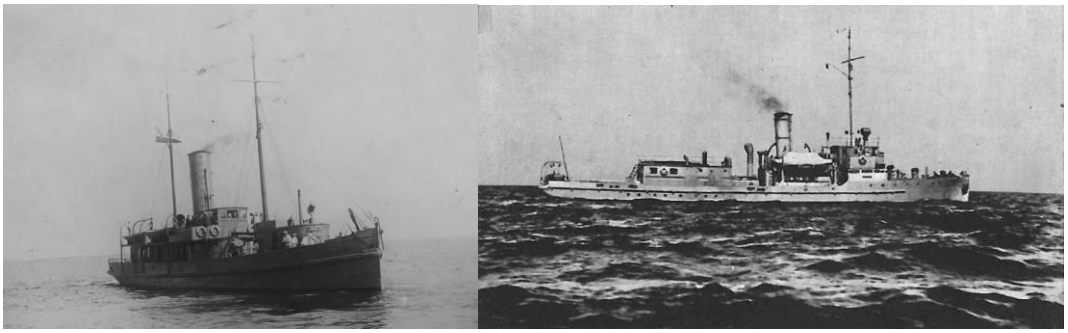
Jednostki rzeczne były silnie uzbrojone w broń maszynową.
(źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)



Rozwój flot, w procentach, wybranych krajów w latach 1911-20 (na podstawie czasopisma *Bandera Polska* nr 1-2/1921, str. 25-28)



Budżet wojskowy wybranych państw w 1926 roku w stosunku do całego budżetu państwa (źródło: „The Armement Book of League of Nations 1934/1935, Geneve 1936", strona internetowa www.fon.com.pl)



Pierwszy okręt hydrograficzny w Marynarce Wojennej, ORP Pomorzanin.
(źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)

Zmianę przyniósł 10 lutego 1920, kiedy Polska objęła pas wybrzeża o długości niespełna 150 kilometrów, w tym port morskie w Pucku i Helu. Z punktu widzenia militarnego obydwa była słabo przygotowane do przyszłych zadań jako rybackie, pozbawione niezbędnej infrastruktury, płytkie i zaniedbane. Floty morskiej praktycznie nie było, a jej pozyskanie opierało się na zakupach i planach budowy okrętów w polskich stoczniach. W tej sytuacji w lipcu 1919 roku opracowano program budowy floty przewidujący budowę 1 krążownika lekkiego 4 kontrtorpedowców, 2 okrętów podwodnych, 6 trałowców i kilku mniejszych jednostek oraz 2 baz pływających: dla okrętów podwodnych i kontrtorpedowców. Zatwierdzono go we wrześniu tego samego roku i szukano środków na zakup jednostek w Wielkiej Brytanii, która jednak nie zdecydowała się na sprzedaż ze względu na plany neutralizacji Bałtyku. Wskutek podziału floty niemieckiej Polska otrzymała w grudniu 1919 roku zaledwie 6 torpedowców, ponadto zakupiono wówczas okręt hydrograficzny *Pomorzanin.* Okręt ten zakupił prywatnie komandor Józef Unrug, ponieważ państwo Polskie nie miało jeszcze wtedy „osobowości prawnej".

Kolejny plan rozbudowy floty zakładał budowę w polskich stoczniach 2 pancerników, 6 krążowników, 28 kontrtorpedowców, 45 okrętów podwodnych, 58 trałowców, 54 kutrów torpedowych i 14 jednostek pomocniczych. Wskutek wojny polsko-bolszewickiej i ogromnych nakładów finansowych będących jej konsekwencją, plan został odrzucony. Jego wersja minimum zakładała aktywną obronę, bez blokad portów zagranicznych, zakładał zakup lub budowę: 1 krążownika lekkiego, 4 kontrtorpedowców, 2 okrętów podwodnych, 12 kutrów torpedowych, pewnej liczby trałowców i jednostek pomocniczych, oraz wcielenie w skład floty 6 torpedowców przyznanych Polsce z podziału floty niemieckiej (późniejsze: *Góral,* (od 1922: *Podhalanin*), *Krakowiak, Kujawiak, Ślązak, Mazur, Kaszub*). [76]

1 lipca 1920 roku utworzono Bazę Lotnictwa Morskiego, dla którego sprzęt dostarczyć miała MW. Dwa pierwsze samoloty złożono z odnalezionych wraków, kolejne cztery zakupiono w sierpniu 1920 roku. Przełom roku przyniósł zakupione w Finlandii kanonierki *Generał Haller* i *Komendant Piłsudski*. Planowano pozyskanie aż 50 okrętów różnych typów okrętów od Rosji po wojnie polsko-bolszewickiej, ale ostatecznie żądania strony polskiej nie znalazły się w zapisach traktatu Ryskiego. Kolejne nieliczne jednostki zakupiono w sierpniu 1920 roku. Przełom roku przyniósł zakupione w Finlandii kanonierki *Generał Haller* i *Komendant Piłsudski*. Planowano pozyskanie aż 50 okrętów różnych typów okrętów od Rosji po wojnie polsko-bolszewickiej, ale ostatecznie żądania strony polskiej nie znalazły się w zapisach traktatu Ryskiego. W kolejnych miesiącach pozyskiwano okręty w Danii i Wielkiej Brytanii, ta ostatnia oferowała istotne wzmocnienie floty, ale na przeszkodzie stanął kryzys gospodarczy i brak możliwości uruchomienia kredytów na zakupy.

Po reformie walutowej z 1924 roku opracowano 12-letni plan rozbudowy floty mającej docelowo liczyć: 2 krążowniki, 6 kontrtorpedowców, 12 okrętów podwodnych, 12 torpedowców i kilkanaście jednostek pomocniczych, ale okazał się zbyt ambitny. Jego druga, okrojona, wersja obejmowała lata 1925–1928 i brała pod uwagę konflikt z Rosją, wskutek czego akcentowano zakup stawiaczy min. Plany konfliktu z przyszłym mocarstwem zakładały główny ciężar walk na lądzie wobec długiej granicy obu państw, a to skutkowało zaniechaniami w rozbudowie floty. W ramach tego planu zakupiono krążownik *D'Entrecasteaux*, który w barwach MW nazwano *Bałtyk*.

[76] Maciej Neumann, Powstanie i początki Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918-1939, www.ioh.pl, data dostępu 10.10.2020 r.

Budowa okrętu dla Marynarki Wojennej. (źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)
Parada marynarzy podczas Święta Morza. (źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)

Krążownik *Bałtyk* był wizytówką przedwojennej floty wojennej.
(źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)

Kwestja stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu nie jest wyłącznie wojskową. Przeciwnie, jest kwestją narodową, społeczną, ekonomiczną i polityczną – w całem tego słowa znaczeniu. Od tego czy na „armatę morską" zdobyć się będziemy w stanie, zależą dalsze losy państwa, a zatem i obywateli.[77] Słowa Eugeniusza Kwiatkowskiego wskazują, że doskonale zdawał on sobie sprawę z wagi floty wojennej. Podobnie myślało bardzo wielu Polaków ze sfer rządowych, co sprawiało, że dla budowy potęgi na morzu stworzono sprzyjający klimat. W prasie wiele pisano o potrzebie dozbrojenia granicy morskiej, najbardziej charakterystycznym przykładem jest cykl artykułów poświęconych znaczeniu silnej marynarki wojennej.[78] Kolejne lata przynosiły wzrost liczebności okrętów i ich tonażu, w dalszym jednak ciągu były to okręty lekkie, kupowane ze względu na szczupłość dostępnych środków finansowych jak też specyfikę

[77] Julian Ginsbert, „W czternastym roku", *Morze* nr 3/1933, str. 9-10

[78] Władysław Kosianowski, „Armja morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski", *Morze* nr 5/1930, str. 13-14, kontynuacja w numerach: nr 6/1930, str. 11-13, str. 7/1930, str. 13-14, nr 8/1930, str. 11-12, nr 9/1930, str. 8-10

Morza Bałtyckiego, na którym zbyteczne były wielkie jednostki typu pancerniki, krążowniki, lotniskowce (awiomatki) czy okręty liniowe.

	Łotwa	Estonia	**Polska**	Finlandia	Szwecja	Niemcy	Rosja
awiomatki (lotniskowce)	0	0	**0**	0	1	0	1
stawiacze min	1	1	**0**	0	1	0	4
trawlery	2	2	**0**	2	5	27	26
kanonierki	0	0	**2**	6	0	5	23
okręty podwodne	2	0	**3**	4	16	0	13
torpedowce	0	0	**5**	0	8	14	11
kontrtorpedowce	0	3	**2**	0	13	12	13
krążowniki	0	0	**0**	0	2	6	2
okręty liniowe	0	0	**0**	2	10	6	3

Liczba poszczególnych typów okrętów marynarek wojennych państw bałtyckich w 1932 roku
(na podstawie magazynu *Morze* nr 2/1933)

Port Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu widziany oczami malarki Michaliny Krzyżanowskiej
(źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku)
Ćwiczenia Marynarki Wojennej na Zatoce Gdańskiej. (źródło: *Polska na morzu*, Warszawa 1934)

Kolejny plan opracowano dopiero w 1936 roku powstał tzw. sześcioletni program rozwoju marynarki wojennej, jak się później okazało – ostatni plan rozwoju MW. W pierwszej wersji zakładał docelowo: 8 kontrtorpedowców, 12 okrętów podwodnych, 12 trałowców, 10 kutrów torpedowych i stawiacz min. Taki kształt floty nie został zaakceptowany przez Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych (GISZ) i 5 marca 1937 roku specjalna komisja, powołana przez GISZ, opracowała zalecenia dla KMW, w wyniku których założenia planu zredukowano. W efekcie, po jego ukończeniu, flota polska składałaby się z: 6 kontrtorpedowców (4 dodane do 2 istniejących, przy czym budowa dwóch już się rozpoczęła – *Grom* i *Błyskawica*), 8 okrętów podwodnych typu Orzeł (dwa już w budowie – *Orzeł* i *Sęp*), stawiacza min (już w budowie), 8 trałowców (do 4 minowców i dwóch kanonierek już istniejących powstać miały kolejne dwa minowce – *Czapla* i *Żuraw*) oraz 3 kutrów torpedowych. Ten plan był najbliższy powodzenia: dokończenie jego realizacji (czyli budowę 2 niszczycieli, 2 okrętów podwodnych i kutrów torpedowych) przerwała wojna.

Ostatnie zalecenia dla MW na wypadek wojny zakładały zapewnienie bezpieczeństwa własnej komunikacji na Bałtyku, czyli przede wszystkim osłona konwojów ze sprzętem wojskowym i materiałami dla przemysłu wojennego, atakowanie linii komunikacyjnych nieprzyjaciela, mających bezpośredni wpływ na przebieg operacji oraz ewentualnie współdziałanie z wojskami lądowymi w operacjach przeciwko terytorium nieprzyjaciela lub w obronie terytoriów własnych. W ramach tego planu zakładano operację „Worek", czyli dyslokację okrętów wokół Helu, „Rurka" czyli zaminowanie Zatoki Gdańskiej oraz „Peking" czyli wysłanie 3 niszczycieli do Anglii.

Działania dowództwa Marynarki Wojennej w okresie XX-lecia cechowała niekonsekwencja; zmiany priorytetów w zakresie przyszłych głównych przeciwników, co determinowało kierunki rozwoju floty, brak ukończenia realizacji wszystkich przyjętych planów, oderwanie wysokości zakupów od realnych możliwości ekonomicznych państwa. Uwagę zwraca wysoki procent nakładów na wojsko w Polsce w stosunku do całości budżetów państw europejskich, w tym ościennych, z którymi Polska w tych latach wciąż pozostawała w konflikcie. Taka sytuacja powodowała, że kosztem zbrojeń opóźniano rozwój gospodarczy kraju, który po zaborach, bardzo niekorzystnie wypadał w zestawieniach siły gospodarek poszczególnych państw, ale też pokazywał realny potencjał gospodarczy ówczesnej Polski.

Przed wojną flota polska była wprawdzie nowoczesna, a marynarze dobrze wyszkoleni, ale nowych okrętów, zdolnych stawić opór rosnącej w szybkim tempie Kriegsmarine, było zdecydowanie zbyt mało pomimo, że pod koniec lat trzydziestych roczny budżet Marynarki Wojennej wynosił około 40 milionów złotych.

Polska flota wojenna rozwijała się do wybuchu wojny w sposób niekonsekwentny, przypadkowy, a zakupy często dokonywane były bez ustalenia klarownych priorytetów. Skutkowało to niespójnością tej formacji i brakiem ważnych ogniw w łańcuchu obrony morskiej kraju. Zmian dokonano dopiero w II połowie lat 30-tych, kiedy w stoczniach brytyjskich zamówiono okręty podwodne i niszczyciele, ale wszystkich zaplanowanych dostaw nie zrealizowano do wybuchu wojny.

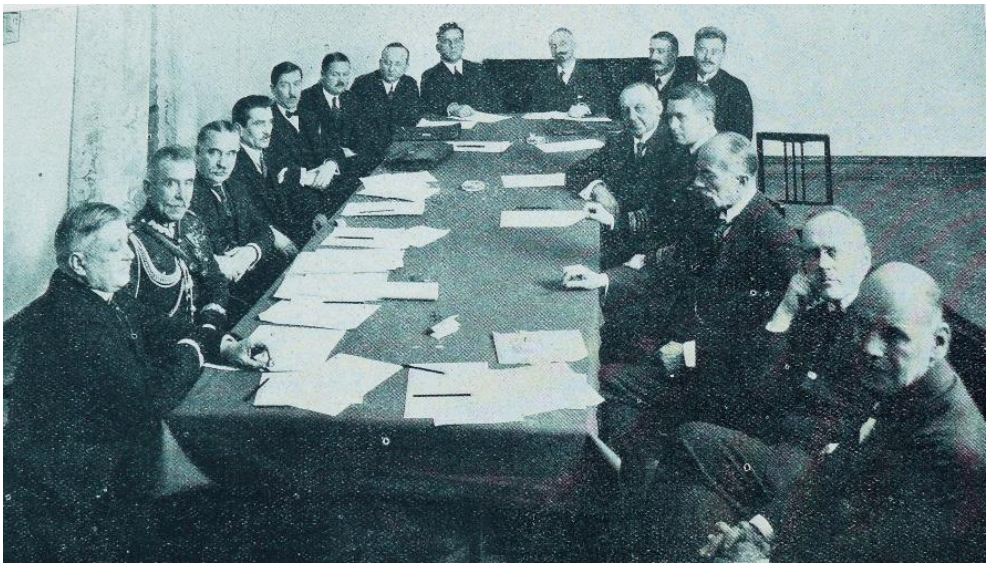
3.1.1. Komitet Floty Narodowej

Działania władz prowadzone były w oparciu o fundusze z budżetu państwa, ale odwoływano się także do ofiarności obywateli tworząc, na podstawie Ustawy Sejmu RP z 16 lutego 1927 roku, Komitet Floty Narodowej gromadzący środki na budowę statków. Organizowano zbiórki wśród Polaków, także tych zamieszkałych za granicą, akcje propagandowe, działania o charakterze kulturalnym, odczyty, prelekcje oraz bardzo liczne spotkania z wpływowymi osobami ze sfer rządowych wyjaśniających w sposób przystępny dla zwykłego słuchacza zagadnienia marynarki wojennej, zwłaszcza w kontekście konieczności unowocześnienia floty.[79] Prasa branżowa systematycznie pisała o funduszu, podawano kwoty, jakie wpłacały przedsiębiorstwa i osoby prywatne, a część gazet publikowała systematycznie zestawienie jego wartości. Już pod koniec 1928 roku chwalono się powszechnie funkcjonowaniem 440 kół

[79] Jerzy Świrski, „Flota wojenna asekuracją przeciw odcięciu od świata", *Morze* nr 3/1933, str. 3

terenowych, doliczono się również aż 82.000 członków komitetów oraz dodatkowo 6.600 członków-korespondentów.[80] Inicjatorem powołaniu funduszu był jeden z oficerów, który na łamach *Polski Zbrojnej* w listopadzie 1926 roku rzucił hasło zebrania środków finansowych na budowę okrętu podwodnego. Wpłat na fundusz miało przybywać wskutek opodatkowania każdego zawodowego oficera i podoficera zawodowego kwotą 0,5% swoich dochodów na rzecz funduszu, a cała akcja a cała akcja miała trwać aż do momentu zebrania kwoty wystarczającej na pokrycie kosztów budowy okrętu. Po pierwszym półroczu trwania akcji zebrano około 200 tysięcy złotych, co okazało się dalece niewystarczające, ponieważ koszt budowy nowoczesnego okrętu podwodnego oszacowano na około 10 milionów złotych, a zatem zbiórka taka musiałaby trwać około 25 lat, co podważało jej sens.

W lutym 1929 roku generał Mariusz Zaruski, twórca oraz sekretarz generalny Funduszu, sygnalizował na łamach czasopisma „Flota Narodowa" konieczność połączenia Komitetu Floty Narodowej i Ligi Morskiej, ponieważ żywiołowo powstające koła terenowe obu przedsięwzięć przenikały się wzajemnie tworząc pewne zamieszanie. Połączenie obu struktur miałoby nastąpić na zasadzie *Liga M. i Rz. Wchodzi w skład Komitetu Floty Narodowej, jako jego część składowa (Oddział, Sekcja, Koło – nazwa nie stanowi istoty rzeczy). W ten sposób członkowie L. M. i Rz. Automatycznie stają się członkami Komitetu Fl. Nar. Odwrotne postawienie kwestii, tj. przeprowadzenie fuzji instytucyj przez wejście K.Fl. N. w skład Ligi M. i Rz. Ze względu na charakter półurzędowy K. Fl. N. oraz wysokie stanowiska osób, stojących na jego czele, jest nie do pomyślenia.*[81] (pis. oryg.)



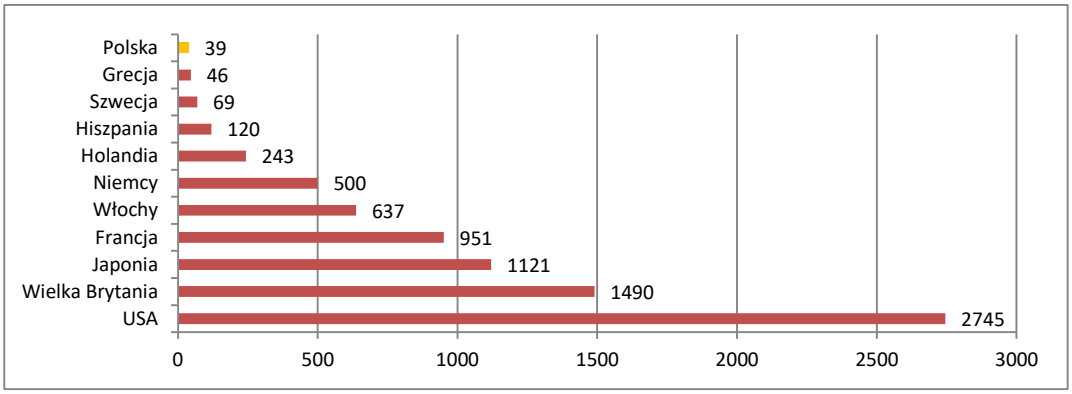
Pierwsze oficjalne posiedzenie Komitetu Floty Narodowej, siedzą od lewej: minister skarbu, G. Czechowicz, starosta morski, gen. Mariusz Zaruski, przewodniczący Sejmowej Komisji Morskiej poseł Załuska, Marszałek Sejmu M. Rataj, minister przemysłu i Handlu E. Kwiatkowski, naczelnik Wydziału Portowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. Łągowski, naczelnik Wydziału Żeglugi Ministerstwa Przemysłu i Handlu komandor H. Pistel, p. Ciechanowski, Wojewoda Pomorski Młodzianowski, wiceminister Skarbu dr M. Jaroszyński, wiceprezes P.K.O. T. Midziński, delegat Zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Rzecznej mec. E. Waydel, szef kierownictwa Marynarki Wojennej komandor J. Świrski, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego J. K. Steczkowski , poseł A. Wierzbicki i prezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa prof. T. Wróblewski. (źródło: *Żeglarz Polski*, 1927)

[80] (ba), „Dział Organizacyjny K.F.N., „*Flota Narodowa* nr 1/1929, str. 17

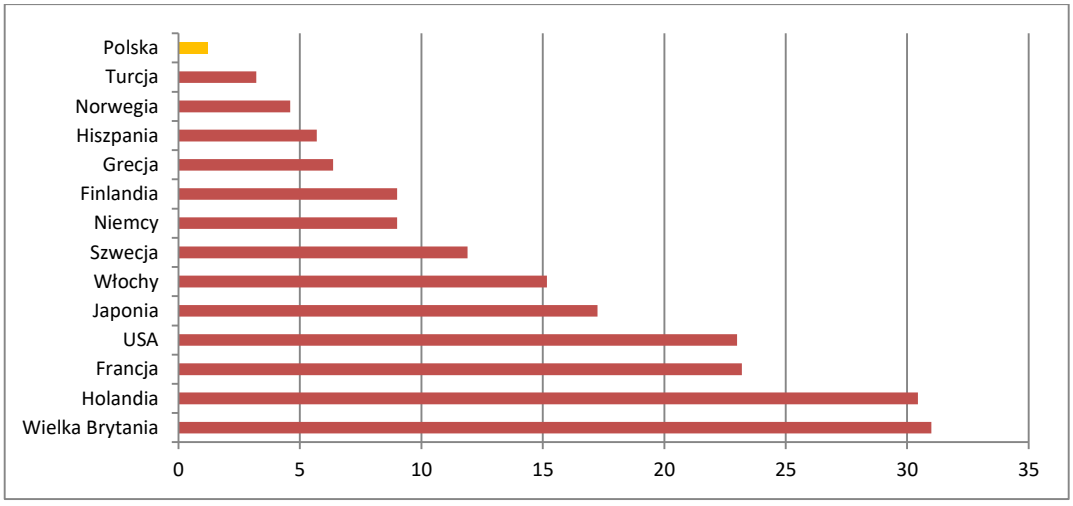
[81] Stanisław Tomczak, Sprawa połączenia Komitetu Floty Narodowej z Ligą Morską i Rzeczną", *Flota Narodowa* nr 2/1929, str. 6-7

Zaruski walczył o swoje wpływy jako szefa funduszu, chciał kontynuować misję koordynowania zbiórki społecznej, jeździć po kraju, promować swoją osobę i umacniać kolejne wpływy. Władze Ligi Morskiej bardzo jednak naciskały na przejęcie zbiórki widząc w tym geście wzrost znaczenia i ważny element budowy prestiżu młodej organizacji. Wkrótce też na forum Komitetu Floty Narodowej podjęto uchwałę, która liberalizowała znacząco stanowisko komitetu w tej sprawie, ale nie rozwiązywała problemu.

Komitet Floty Narodowej zgodnie z nie tylko. 1 Ustawy z dnia 16 lutego 1927 roku, popierać będzie pracę Ligi Morskiej i Rzecznej w całej rozciągłości, uzgadniając jednocześnie z nią program swego działania. Liga Morska i Rzeczna udzieli swego całkowitego poparcia akcji Komitetu Floty Narodowej w sprawie zbiórki produktów na zakup statków i w zakresie rozporządzalnych sił przyczyniać się będzie do powodzenia tej akcji.[82] (pis. oryg.) Zaruski nie docenił jednak siły nowopowstałej Ligi Morskiej, która wkrótce miała nie tylko spowodować dymisję zasłużonego generała i przejęcie funduszu, ale także doprowadzić do likwidacji samego Komitetu Floty Narodowej.



Budżety marynarki wojennej wybranych państw w milionach złotych w 1935 roku (na podstawie *Nadzwyczajnego Kurjera Morskiego* z 10.02.1936)



Budżety marynarki wojennej wybranych państw wyrażone w złotych – w przeliczeniu na jednego mieszkańca (na podstawie *Nadzwyczajnego Kurjera Morskiego* z 10.02.1936)

[82] (ba), „Komunikaty Komitetu Floty Narodowej" *Przegląd Morski* nr 1/1930, str. 29

Mariusz Zaruski (ur. 31 stycznia 1867 w Dumanowie, zm. 8 kwietnia 1941 w Chersoniu) – pionier polskiego żeglarstwa i wychowania morskiego, generał brygady Wojska Polskiego, taternik, fotografik, malarz, poeta i prozaik. Marynarz, żeglarz i podróżnik. Konspirator, zesłaniec, legionista, ułan, wreszcie generał brygady i adiutant generalny prezydenta RP. Taternik, grotołaz, ratownik górski, instruktor i popularyzator narciarstwa i turystyki górskiej. Założyciel Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Instruktor harcerski ZHP i wychowawca młodzieży. Przez całe życie poświęcał się intensywnej działalności państwowej i społecznej. W 1885 roku, po zdaniu matury wyjechał na studia matematyczno-fizyczne na Uniwersytet w Odessie, później studiował w Szkole Sztuk Pięknych. W czasie wakacji jako wolontariusz zaciągał się na statki i odbywał rejsy na Daleki Wschód, Syberię, do Chin, Japonii, Indii, Egiptu i Syrii. Za działalność patriotyczną został zesłany w 1894 roku do Archangielska, gdzie ukończył Szkołę Morską z tytułem Szturmana Żeglugi Wielkiej. W pierwszym rejsie na żaglowcu *Derżawa* popłynął przez Ocean Arktyczny do Norwegii z ładunkiem drewna i futer. Później pływał po morzach arktycznych jako kapitan na statku *Nadieżda.* Po odbyciu kary zsyłki powrócił na dwa lata do Odessy, gdzie ożenił się z Izabelą Kietlińską. Następnie pojechał do Krakowa (1901–1906), gdzie ukończył malarstwo na Akademii Sztuk Pięknych. Z powodu złego stanu zdrowia żony przeniósł się (1907) do Zakopanego, gdzie zajął się turystyką górską i taternictwem. Wytyczał szlaki turystyczne w Tatrach, szkolił przewodników i działał w TOPR – był inicjatorem powstania tej organizacji w 1909 r., także autorem ślubowania ratowników, regulaminu organizacji i jej pierwszym naczelnikiem. Był jednym z propagatorów taternictwa zimowego, zajmował się także taternictwem jaskiniowym. Zaruski był jednym z pierwszych popularyzatorów narciarstwa w polskich górach: organizował kursy narciarskie, sam już w 1907 r. zjechał na nartach z Koziego Wierchu, a w 1911 z Kościelca. W latach 1912–1914 należał do Związku Strzeleckiego. W Zakopanem zastała go I wojna światowa i wstąpił do Legionów. Od 1914 roku służył w 1 Pułku Ułanów. Od lipca 1917 roku pełnił obowiązki dowódcy tego oddziału. Od 19 lutego 1919 roku do października 1921 roku był dowódcą 11 pułku ułanów. Walczył na jego czele w wojnie polsko-bolszewickiej 1920 roku. Odznaczony Virtuti Militari V klasy oraz kilkakrotnie Krzyżem Walecznych. W 1922 roku objął dowództwo 23 pułku Ułanów Grodzieńskich. 1 marca 1923 roku został zatwierdzony na stanowisku adiutanta generalnego prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego. 1 grudnia 1924 roku został awansowany na generała brygady. Z dniem 30 kwietnia 1926 roku został przeniesiony w stan spoczynku. Na emeryturze poświęcił się całkowicie działalności propagandowej i organizacyjnej. Był współzałożycielem Yacht Klubu Polski i wpłynął na zaopatrzenie go w pierwszy w kraju pełnomorski jacht, nazwany *Witeź*. Był też pierwszym komandorem YKP, a także współzałożycielem Ligi Morskiej i Rzecznej (później Liga Morska i Kolonialna). Był faktycznym twórcą Komitetu Floty Narodowej (będącego do tej pory tylko niezrealizowaną, zapomnianą uchwałą sejmową), z którego składek kupiono m.in. żaglowiec „Dar Pomorza". Był projektodawcą Inspektoratu Wychowania Morskiego Młodzieży. Zorganizował Morską Komisję Terminologiczną z udziałem przedstawicieli Akademii Umiejętności, Marynarki i uniwersytetów, która opracowała i wydała drukiem sześć zeszytów Słownika Morskiego polsko-angielsko-francusko-niemiecko-rosyjskiego. Objął w 1935 funkcję kapitana na szkunerze, który pierwotnie nazwano *Harcerz,* a który na życzenie generała przemianowano na *Zawisza Czarny*. W tym czasie Zaruski zwyciężył w wyborach na prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego. Ostatni rejs na *Zawiszy Czarnym* Zaruski kończył w wakacje 1939 roku. Od września 1939 r. 74-letni wówczas generał, ukrywał się we Lwowie. Został aresztowany przez NKWD w 1940 r. na skutek donosu jednego z oficerów polskich. Zaruskiego oskarżono o to, że „był generałem byłej polskiej armii i od września 1939 r. do dnia aresztowania posługiwał się fałszywymi dokumentami, pragnąc ukryć swą poprzednią działalność". Został skazany na pięć lat zesłania do Kraju Krasnojarskiego. Ze względu na wiek i chorobę serca został jednak, prawdopodobnie w październiku 1940 r., przetransportowany do szpitala więziennego w Chersoniu. Generał zmarł 8 kwietnia 1941 r. z powodu ostrej niewydolności serca. Generał Zaruski został zrehabilitowany przez radzieckie władze 21 czerwca 1989 r.

(źródło: www.wikipedia.org, data dostępu 12.10.2020 r.)

Prasa pomijała na ogół milczeniem niesnaski towarzyszące działaniu Komitetu, oczywiście poza „Flotą Polską" będącą w sporze sądowym z Zaruskim, co skłaniało generała do toczenia polemik na łamach swojego pisma *Polska Flota Narodowa*. Poza tymi dwoma tytułami niewiele można było na ten temat znaleźć w mediach, podkreślano jednak, w nielicznych publikacjach, że przyczyną rozwiązania komitetu była duża niegospodarność stwierdzona w wyniku kontroli Najwyższej Izby Kontroli Państwa. *Okazuje się, ze p. gen. Zaruski nie tylko niezwykle mało zbierał, że wydawał 62% sum zebranych na filmy ze swoją postacią, fotografie swej osoby w prasie, na różne formy propagandy dziennikarskiej, afiszowej, i t. p., ale za wiedzą p. Gen. Zaruskiego były podawane niezgodne z rzeczywistością bilanse roczne zbiórki naczelnym władzom K.F.N., mianowicie były ukrywane faktyczne wydatki, wynoszące dziesiątki tysięcy złotych, co niesłychanie zmniejszało w stosunku do ogólnej sumy odsetek wydatków.*[83] *Zbudowanie na pl. Napoleona w Warszawie mostka kapitańskiego z sygnałem S.O.S. i melodyjnemi walczykami (Dar Pomorza został ufundowany przez Komitet Dziesięciolecia Niepodległości w Toruniu, który to komitet przemianował się na pomorski oddział K.F.N.), zmontowanie kilku filmów, w których gen. Zaruski występuje, jako twórca floty polskiej, to trochę zamało, jak na wyniki trzyletniej zbiórki tylu subsydiów i współpracy i bezinteresownej ofiarności tylu tysięcy ludzi*[84] (pis. oryg.)

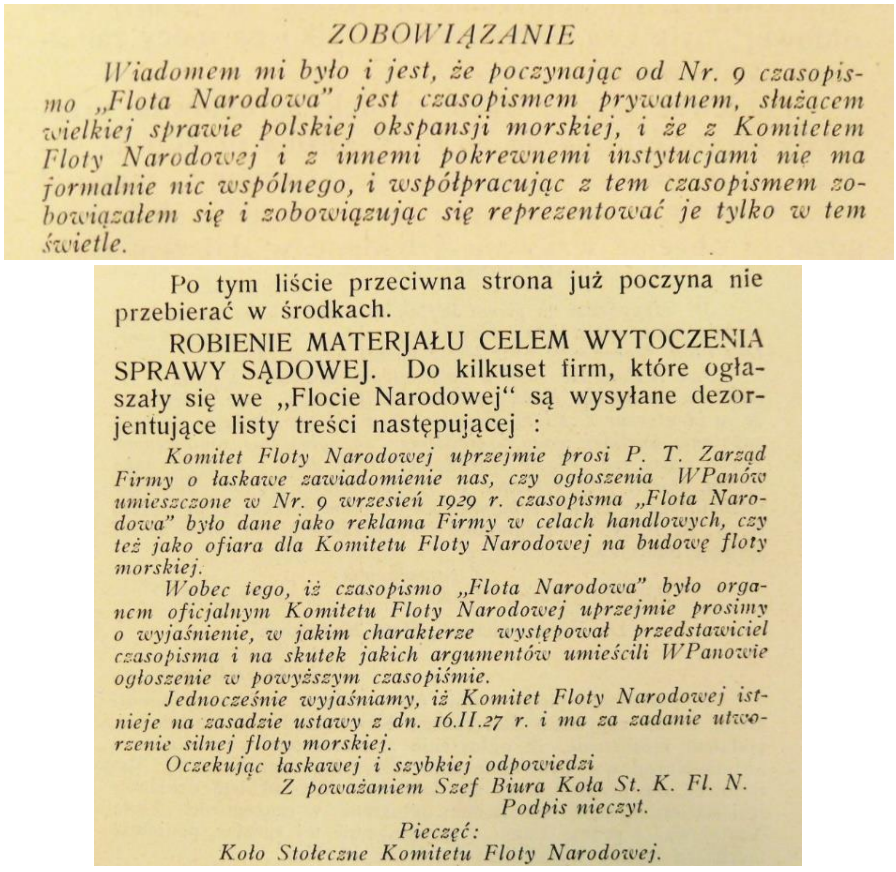
Działalność Komitetu Floty Narodowej znalazła swoje odbicie w dwóch pismach poświęconych temu organizmowi. Pierwszym z nich Była *Flota Narodowa*, której pierwszy numer ukazał się w grudniu 1928 roku, a samo pismo działało na podstawie umowy zawartej pomiędzy Komitetem a niezależną redakcją. Kiedy Zaruski postanowił przejąć tytuł widząc w nim doskonałe narzędzie do walki o utrzymanie struktury, redakcja odmówiła wikłając się tym samym w długotrwały i kosztowny spór sądowy.

Kilka przykładowych okładek czasopisma *Polska Flota Narodowa*, którego redaktorem naczelnym był Mariusz Zaruski.

[83] (ba), „Wyrok Sądu w sprawie gen. w st. spocz. M. Zaruski contra red. R. Krajewski" *Flota Polska* nr 6/1932, str. 12-13

[84] (ba), „Likwidacja Komitetu Floty Narodowej, cośmy stracili, dymisja gen. M. Zaruskiego. Co dalej" *Flota Polska* nr 7/1932, str. 7

Proces Zaruski ostatecznie przegrał, a pismo zmieniło tytuł na *Flota Polska* i trwało aż do wybuchu wojny. Jednak niestrudzony Zaruski dopiął swego i stanął na czele pisma poświęconego morzu. Dzięki wsparciu wpływowych osób oraz środkom finansowym Komitetu założył nowe czasopismo poświęcone zagadnieniom morskim oraz zbiórce społecznej. Była nim *Polska Flota Narodowa – organ Stołecznego Komitetu Floty Narodowej*, ukazujące się od marca 1931 roku do rozwiązania komitetu uchwałą Sejmu RP wiosną roku następnego. Ostatecznie Komitet Floty Narodowej rozwiązano 17 lutego 1932 roku, a uzasadnienie brzmiało: *Nowa ustawa chce tego, ażeby czynników rządowych nie angażować w pracy, która wymaga całego narodu. Towarzystwo, któremu ta praca będzie powierzona, będzie pracować drogą propagandy, zbierania składek, tylko prawdopodobnie z lepszym skutkiem, niż dotychczas.*[85] Równocześnie zdymisjonowano Zaruskiego, który odchodził ze stanowiska w niesławie, nie rozliczając się sprawozdaniem za rok 1930. Redakcja *Floty Polskiej*, będąca do niedawna w sporze sądowym z Zaruskim, nie pozostawiła suchej nitki na działalności generała, zarzucając mu nieudolność, rozrzutność oraz marnowanie szans na zbudowanie marynarki wojennej. *Istnieje u nas dziesięć lat instytucja społeczna o ważnych zadaniach narodowych (...) która nie tylko mało funduszów zbiera, lecz, co gorsze, przejada stale połowę tego, co corocznie zbierze.*[86] (pis. oryg.)



ZOBOWIĄZANIE

Wiadomem mi było i jest, że poczynając od Nr. 9 czasopismo „Flota Narodowa" jest czasopismem prywatnem, służącem wielkiej sprawie polskiej okspansji morskiej, i że z Komitetem Floty Narodowej i z innemi pokrewnemi instytucjami nie ma formalnie nic wspólnego, i współpracując z tem czasopismem zobowiązałem się i zobowiązując się reprezentować je tylko w tem świetle.

Po tym liście przeciwna strona już poczyna nie przebierać w środkach.

ROBIENIE MATERJAŁU CELEM WYTOCZENIA SPRAWY SĄDOWEJ. Do kilkuset firm, które ogłaszały się we „Flocie Narodowej" są wysyłane dezorjentujące listy treści następującej :

Komitet Floty Narodowej uprzejmie prosi P. T. Zarząd Firmy o łaskawe zawiadomienie nas, czy ogłoszenia WPanów umieszczone w Nr. 9 wrzesień 1929 r. czasopisma „Flota Narodowa" było dane jako reklama Firmy w celach handlowych, czy też jako ofiara dla Komitetu Floty Narodowej na budowę floty morskiej.

Wobec tego, iż czasopismo „Flota Narodowa" było organem oficjalnym Komitetu Floty Narodowej uprzejmie prosimy o wyjaśnienie, w jakim charakterze występował przedstawiciel czasopisma i na skutek jakich argumentów umieścili WPanowie ogłoszenie w powyższym czasopiśmie.

Jednocześnie wyjaśniamy, iż Komitet Floty Narodowej istnieje na zasadzie ustawy z dn. 16.II.27 r. i ma za zadanie utworzenie silnej floty morskiej.

Oczekując łaskawej i szybkiej odpowiedzi

Z poważaniem Szef Biura Koła St. K. Fl. N.

Podpis nieczyt.

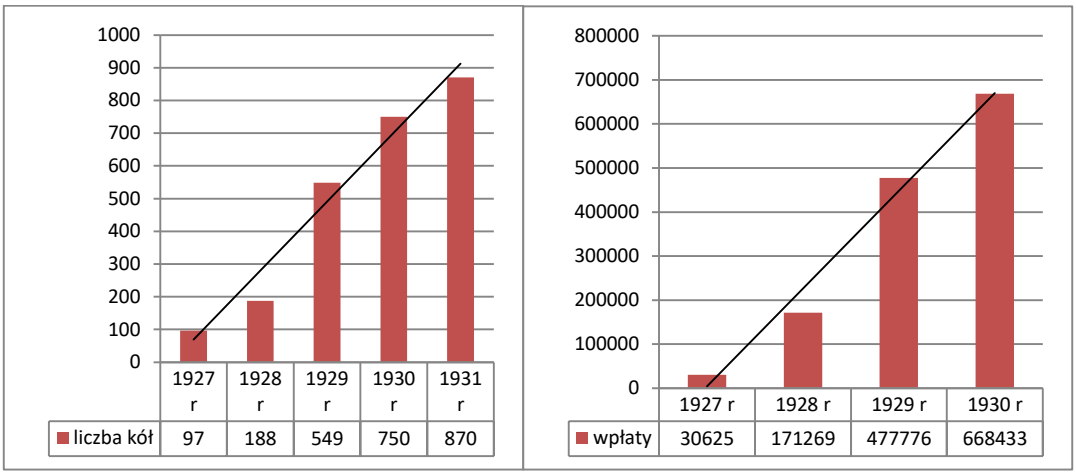
Pieczęć:

Koło Stołeczne Komitetu Floty Narodowej.

Na łamach *Floty Narodowej* zamieszczano informacje na temat sporu sądowego pomiędzy redakcją a generałem Mariuszem Zaruskim. (źródło: *Flota Narodowa*)

[85] tamże, str. 7

[86] (ba), „Działalność Kom. Fl. Nar. okolicznościowo rozpatrywana w sądzie", *Flota Polska* nr 7/1932, str. 12-13



Liczba kół terenowych Komitetu Floty Narodowej i wysokość wpłat w złotych na Komitet Floty Narodowej według organizatora kampanii (na podstawie czasopisma *Polska Flota Narodowa* nr 5-6/1931, str. 11)

Mariusz Zaruski w swoim gabinecie w Belwederze. (źródło: czasopismo *Sport Wodny)*

Legitymacja członka wspierającego Komitet Floty Narodowej. (źródło: www.allegro.pl, data dostępu 10.10.2020 r.)

ODEZWA
DO SPOŁECZEŃSTWA POLSKIEGO

POLSKA współczesna bez morza istnieć nie może. Nie jest to frazes, ani chęć ozdobienia Jej majestatu widokiem morza, pokrytego kwietnikiem flag okrętowych. Wymagają tego Jej potrzeby gospodarcze i polityczne. Bez morza niezależność polityczna i gospodarcza Polski stałaby się fikcją. Odcięci od świata bylibyśmy podporządkowani nieżyczliwej, a często wrogiej polityce ekonomicznej mocarstw; w razie wojny armja nasza, pozbawiona surowców i materjałów wojennych, zmuszona byłaby walczyć bez nadziei zwycięstwa.

Niepodległość naszego państwa — ten skarb najcenniejszy, o który walczyły pokolenia — stałaby się również fikcją.

Musimy zatem stać się czynnikiem na morzu, a przez nie i na dalekich oceanach, czynnikiem realnym, konkretnym i mocnym.

Musimy stworzyć flotę.

O flotę wojenną troszczy się Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Handlowej floty żaden rząd nie może sam stworzyć i nie jest do tego powołany.

Cała handlowa flota rządowa wynosi obecnie 30 tysięcy tonn pojemności, t. j. tyle, co jeden większy statek oceaniczny.

Flotę zbudować może tylko naród, społeczeństwo.

Pracy w tym kierunku podjął się Komitet Floty Narodowej.

Jest to praca obliczona na dziesiątki lat. Praca konieczna, którą musimy wykonać.

Zasadą organizacji Komitetu Floty Narodowej jest: każdy obywatel polski winien złożyć rocznie na ten cel najmniej 1 złoty. Opłacający tę kwotę staje się członkiem Komitetu Floty Narodowej i otrzymuje (z Centralnego Biura w Warszawie) legitymację.

Trzydzieści miljonów obywateli może swojemi składkami budować corocznie kilkanaście parostatków morskich.

W imię więc potrzeb życia Polski współczesnej, w imię ugruntowania Jej niepodległości i dobrobytu winni wszyscy stać się członkami Komitetu Floty Narodowej.

Wzywamy wszystkich do spełnienia tego obowiązku obywatelskiego.

SEKRETARZ GENERALNY K. FL. N.
(—) **Gen. M. ZARUSKI.**

PREZES KOMITETU FL. NAR. MARSZAŁEK SEJMU
(—) **IGNACY DASZYŃSKI.**

Tekst odezwy podpisanej przez prezesa KFN Ignacego Daszyńskiego oraz sekretarza generalnego Mariusza Zaruskiego i opublikowanej w pierwszym wydaniu czasopisma *Flota Narodowa* w grudniu 1928 roku. Foto autora

Komitetowi Floty Narodowej zarzucano elementarny brak dbałości o powierzone środki finansowe, niegospodarność w postaci poniesienia wielu nieuzasadnionych wydatków, wręcz rozrzutność w wydatkowaniu publicznych pieniędzy. Krytykowano małą sprawność organizacyjną struktury komitetu przy nieproporcjonalnie wysokich kosztach funkcjonowania biura. Piętnowano także bardzo ostro bagatelizowanie planów działania oraz akceptowanie bardzo wysokich kosztów administracji. Tylko w 1929 roku poniesione koszty oszacowano na 117.385,32 zł, a za środki z funduszu zakupiono nie statek handlowy czy okręt wojenny, a statek szkolny, żaglowiec *Dar Pomorza*.[87]

[87] (ba), „Ankieta na temat: Jak rozbudować polską flotę morską", Flota Narodowa nr 17-18/1930, str. 8-9

3.1.2. Fundusz Obrony Morskiej

W miejsce Komitetu Floty Narodowej powołano Fundusz Obrony Morskiej, z którego nie można było czerpać środków na okręty planowane w budżecie Kierownictwa Marynarki Wojennej. Organizacją zbiórki zajęła się Liga Morska, a fundusz oficjalnie rozpoczął swą działalność z początkiem lutego 1934 roku. Jego inaugurację anonsowała cała prasa branżowa, a działalność bardzo aktywnie wspierano na łamach widząc w tym nie tylko element wsparcia floty, ale także przykład idei jednoczącej polskie społeczeństwo wokół zagadnień morskich. *Polska ma już dużo marynarzy, ale mało ma okrętów. Fundusz Obrony Morskiej musi naszą flotę znacznie powiększyć. Naród mimo biedy i bezrobocia, musi zdobyć się na jeszcze jeden wysiłek. Naszym zadaniem jest iść w pierwszym szeregu tych, którzy realizują F.O.M.*[88] Przy tej okazji także zamanifestowano niechęć Ligi Morskiej do Zaruskiego i jego komitetu publikując na łamach „Morza" założenia funkcjonowania nowego funduszu: *Obywatele. Liga Morska i Kolonjalna podjęła zaszczytny i doniosły obowiązek zbiórki na marynarkę wojenną. Decyzją Rządu Rzeczypospolitej Polskiej powstał wyodrębniony od majątku Ligi Fundusz Obrony Morskiej o charakterze dobra publicznego, który stał się jedynym funduszem ofiarności społecznej na rozbudowę marynarki wojennej. Powierzenie jednej instytucji, cieszącej się poparciem najszerszych mas, zbiórki na budowę okrętów wojennych i postanowienia statutowe Funduszu gwarantują użycie każdego grosza wyłącznie na cel powyższy, a należna kontrola organów państwowych i opinji publicznej wprowadza ład w dotychczasowy stan rzeczy nacechowany różnorodnością form dobrowolnych świadczeń społecznych na rzecz obrony morskiej w Polsce.*[89]

Infografika promująca plan zbroje polskiej armii. (na podstawie czasopisma *Polska na Morzu* nr 12/1939)

W pierwszym numerze *Polski na Morzu* potrzebę wspierania funduszu uzasadniano następująco: *Na podstawie Traktatu Wersalskiego przypadło nam zaledwie 146 km wybrzeża morskiego, a nie licząc półwyspu Hel, tylko 72 km. Jest to niezmiernie mało w porównaniu z*

[88] Bronisław Miazgowski, „Dziewiąta fala", *Żeglarz* nr 5/1935, str. 1
[89] Kazimierz Sosnkowski, bez tytułu, *Morze* nr 2/1934, str. 1

obszarem Polski, a jednak i ten maleńki skrawek wybrzeża jest solą w oku naszego zachodniego sąsiada. Niemcy zdają sobie doskonale sprawę, że tylko Polska z dostępem do morza jest silna, a bez morza musi wcześniej, czy później zginąć. Robią więc wszystko, aby przy pierwszej sposobności odebrać Polsce wybrzeże, aby zamknąć jej w ten sposób wrota na szeroki świat i uzależnić od siebie pod względem politycznym i gospodarczym. Jeżeli więc chcemy utrwalić istotną niezawisłość Polski, jeżeli chcemy nadal pracować w pokoju, musimy w pierwszym rzędzie wzmocnić obronność naszego wybrzeża morskiego, musimy być tam na morzu dostatecznie silni.[90] Zbiórka przebiegała z dużymi trudnościami, ponieważ wówczas kwestowano na różne cele wspierające państwo. Odwoływano się więc do patriotycznych argumentów wskazując lepszą sytuację floty w krajach ościennych i innych wybranych państw lepiej, zdaniem autorów dbających o swoja morską politykę. Prasa branżowa szeroko informowała o wpłatach na fundusz, na te informacje poświęcano bardzo wiele miejsca, a magazyn „Morze" co miesiąc raportował o wysokości wpłat posługując się grafikami o zabarwieniu patriotycznym i wspierając je materiałami dziennikarskimi.[91]

Aby zmobilizować Polaków do ofiarności, po pióro sięgali również okazjonalnie przedstawiciele władz Ligi. Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonialnej posługując się niezwykle metaforycznym językiem tak uzasadniał potrzebę jego istnienia. *Fundusz Obrony*

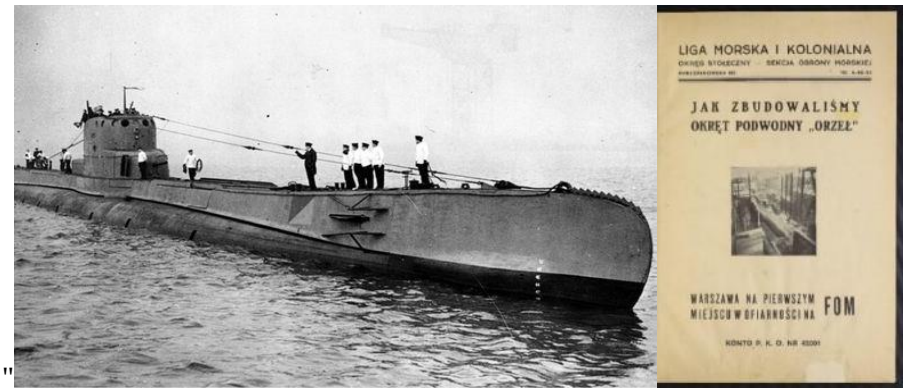
Infografika przedstawiająca wysokość wpłat na FOM. (na podstawie czasopisma *Polska na Morzu* nr 4/1935)
Plakat propagandowy z lat 30. XX w. nawołujący do wsparcia idei Funduszu Obrony Morskiej. (źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku).

Znaczki Funduszu Obrony Morskiej (zdjęcie ze strony internetowej www.google.pl/ Fundusz Obrony Morskiej, źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

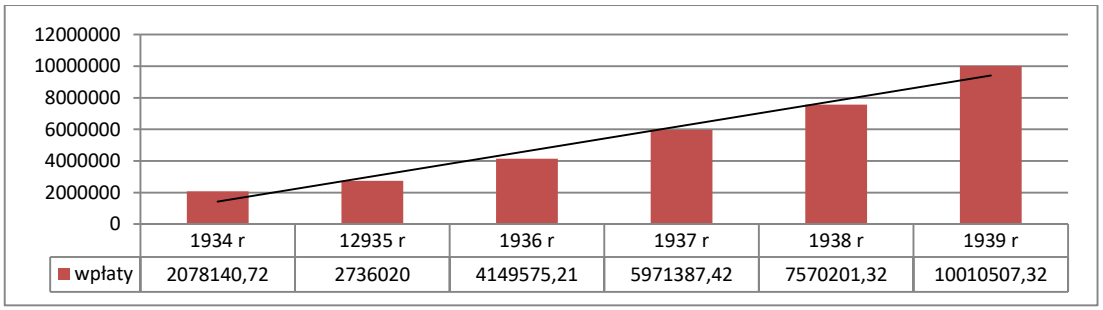
[90] (ba), bez tytułu, *Polska na Morzu* nr 1/1934, str. 1
[91] (ba), „Budujemy łódź podwodną" , *Morze*, nr 2/1936, str. 5-6

Morskiej to żelazo i wola, to beton i myśl skupiona, to złom granitu, świadomość obrony, której oczekuje i której realizacji pragnie dzisiejsza Polska.[92]

Kiedy w 1936 powstał Fundusz Obrony Narodowej, a jego struktura nie była jeszcze w pełni ukształtowana, doszło do próby włączenia funduszu morskiego do funduszu ogólnego, co groziło rozmyciem idei kwesty w ogólnym funduszu obronnym, ze szkodą dla spraw morskich. Jednak dzięki staraniom generała Sosnkowskiego uznano ostatecznie, iż FOM jest równoległy i równorzędny z FON, co miało znaczenie praktyczne dla władz funduszu, ale także propagandowe wobec Polaków zaangażowanych w budowę swojej floty.[93] *Fundusz Obrony Morskiej musi być uważany za równoległy z Funduszem Obrony Narodowej: każdy, kto składa ofiarę na obronę morską, dopełnia tem samem obowiązku obywatelskiego względem Funduszu Obrony Narodowej*.[94] (pis. oryg.) Ze środków zebranych na fundusz zakupiono w Holandii okręt podwodny ORP *Orzeł,* który walczył w kampanii wrześniowej, a następnie został internowany w Tallinie, skąd przedostał się do Wielkiej Brytanii w wyniku brawurowej ucieczki z estońskiego portu. Okręt zakupiono dzięki transakcji barterowej. Otóż całkowity koszt jednostki wyceniono na 21 milionów złotych, z czego zaledwie połowa tej kwoty została uregulowana gotówką, a pozostała część została zapłacona płodami rolnymi.

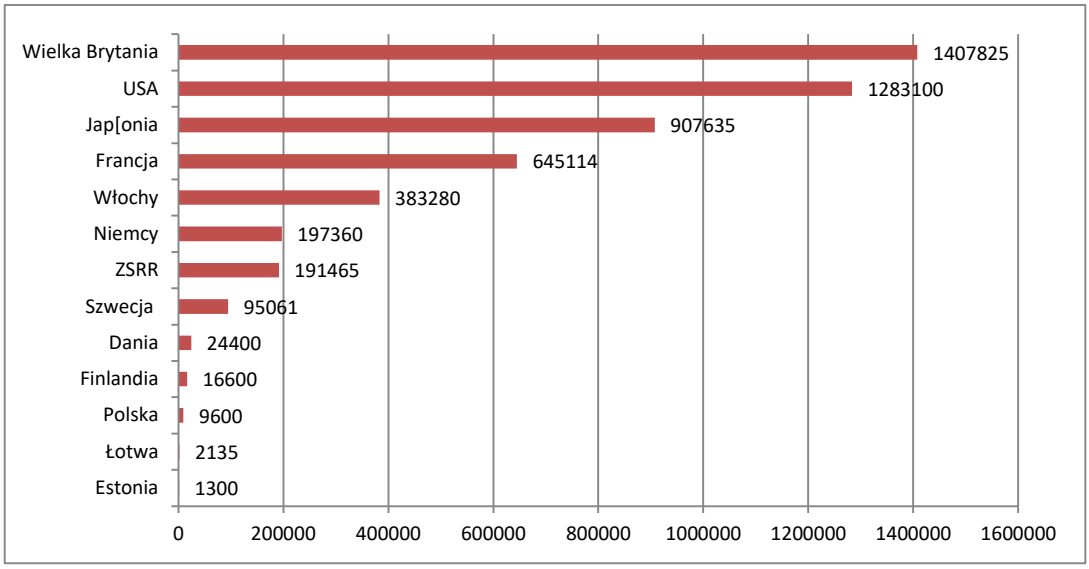


ORP „Orzeł" zakupiony ze zbiórki Komitetu Floty Narodowej oraz broszura propagandowa Ligi Morskiej i Kolonialnej. (źródło: Archiwum *Morza)*

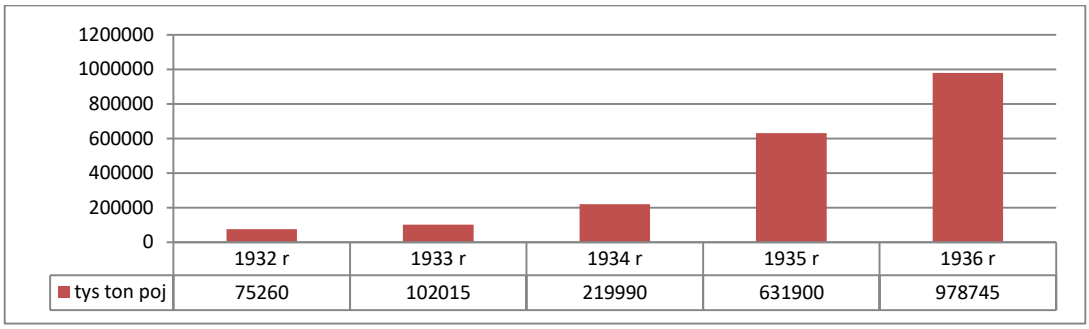


Wysokość wpłat (w złotych) na Fundusz Obrony Morskiej (na podstawie danych zamieszczanych w magazynie *Morze* w latach 1935-39)

[92] J. Kożuchowski, bez tytułu, *Morze* nr 2/1934, str. 2
[93] (ba), „F.O.M. i F.O.N. na równi", *Sport Wodny* nr 8/1936, str. 11-12
[94] (ba), „Uroczyste zebranie Zarządu F.O.M.", *Morze,* nr 7/1936, str. 10-11



Wielkość flot wojennych pięciu mocarstw i państw bałtyckich w 1936 roku wyrażona w tonach pojemności okrętów (na podstawie pisma *Nadzwyczajny Kurjer Morski* z 10 lutego 1936 r.)



Wzrost floty wojennej Niemiec w tys. ton pojemności okrętów według propagandy niemieckiej (na podstawie czasopisma *Flota Polska* nr 36/1937

Oczywiście wszystkie działania władz skorelowane z akcją społeczną mającą na celu zbieranie funduszy nie miały szans na realizację planów budowy silnej floty wojennej wobec wysokości planowanych nakładów. Budowa floty była zadaniem bardzo kosztownym, niezwykle trudnym do udźwignięcia dla odradzającego się kraju. Celem dowództwa marynarki polskiej było stworzenie trzeciej, pod względem tonażu, floty bałtyckiej, co zabezpieczać miało najważniejsze interesy polskie i działać odstraszająco na potencjalnych agresorów.[95]

Na łamach prasy kreślono śmiałe wizje mocarstwowej marynarki wojennej i wyznaczano nawet czas na osiągnięcie tego celu: *Taktyka morska wymaga używania do działań wojennych okrętów wszystkich typów, a więc pancerników, krążowników ciężkich i lekkich, kontrtorpedowców i torpedowców, okrętów podwodnych i t.p. Pancerników i krążowników nie przewiduje budowę w ciągu dziesięć lat floty o ogólnym tonażu 150.000 ton, wśród której*

[95] W tym kontekście często przywoływano słowa Hitlera na temat jego doktryny politycznej i militarnej: *Nie dopuścić nigdy do powstania drugiej potęgi na kontynencie Europy. W każdej próbie stworzenia nad granicami Rzeszy drugiej potęgi militarnej, a choćby tylko w zawiązywaniu się państwa zdolnego kiedyś do wytworzenia takiej potęgi – upatruje zawsze zamach na Niemcy. Jest ważnym nie tylko prawem, ale i obowiązkiem wszystkimi środkami, aż do użycia siły zbrojnej, powstaniu takiego państwa przeszkadzać, a gdyby jednak powstało - zniszczyć je.* (na podstawie Mein Kampf, str. 754, opublikowanego we fragmencie w *czasopiśmie Polska na Morzu - Wydanie B* nr 6-7/1939, str. 5

”
Czasopisma morskie zamieszczały często materiały informujące o postępach zbiórki na FOM.
(źródło: Archiwum *Morza)*

Społeczna akcja wspierania polskiej floty spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem przez Polaków.
(źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

)

weszłyby okręty wszystkich typów. Realizacja tego programu wysunęłaby zdecydowanie naszą marynarkę wojenną na trzecie miejsce na Bałtyku. Gdy zaś zważy się, że niemiecka flota, która na podstawie układu morskiego z Anglią osiągnie w roku 1942 przeszło 400.000 ton, i tonaż sowieckiej również przekroczy tę liczbę, konieczność spełnienia wielkiego programu naszej marynarki staje się oczywisty dla każdego Polaka. Pamiętać należy, że w razie zbrojnego zatargu na morzu z wymienionymi państwami, flota nasza miałaby duże szanse. Jeszcze dziesięć lat wytężonej pracy, jeszcze zwiększyć ofiarność społeczeństwa, Polska musi mieć silną flotę posiadamy, ale musimy je mieć. To jest nieuchronna konieczność. Otóż wielki program morski wojenną.[96] Obawiano się zarazem rosnącej potęgi floty niemieckiej, która wbrew postanowieniom traktatowym intensywnie rozbudowywała swą morską flotę wojenną, a której rozwój śledzono z narastającym niepokojem.

[96] (ba), „Polska musi mieć silną flotę wojenną”, *Flota Polska* nr 46-47/1938, str. 20

3.2. Budowa floty handlowej

Konieczności rozbudowy floty handlowej poświęcono bardzo wiele miejsca na łamach prasy branżowej wskazując ten czynnik jako jeden z filarów rozwoju gospodarki morskiej. W kręgach władzy doskonale zdawano sobie z tego sprawę, ale na przeszkodzie stanęły brak tradycji i niewystarczające nakłady finansowe. Jako ważną kwestię w rozwoju floty potraktowano również banderę. Zajął się nią już w maju 1920 roku Sejm Ustawodawczy. Wśród pięciuset siedemdziesięciu jeden ustaw, jakie uchwalił, znalazły się również te poświęcone sprawom morskim. W maju 1920 roku ogłoszona została pierwsza ustawa o polskich statkach handlowych. By móc zarejestrować się w Polsce, a zatem nosić polską banderę, statek musiał mieć załogę złożoną co najmniej w dwóch trzecich z obywateli polskich, kierownictwo statku zaś powinno posługiwać się językiem polskim i w tymże prowadzić księgi statkowe. Ustawa dopuszczała liczne wyjątki od swoich postanowień, co wynikało z ówczesnej sytuacji kadrowej w żegludze morskiej.

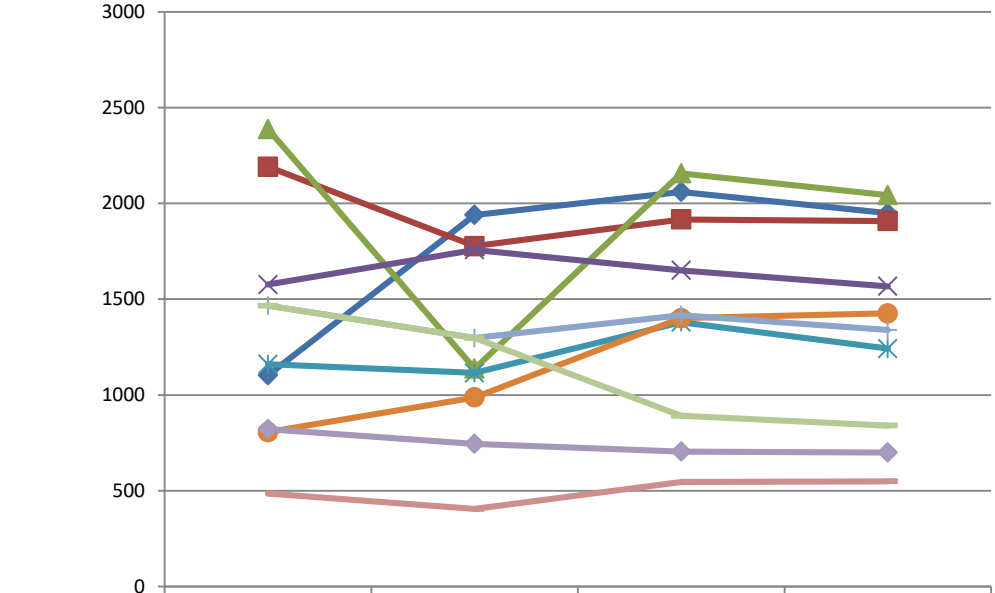
Bandera Polski z godłem na białym pasie obowiązująca w II RP. Wzór nr 5 w załączniku do ustawy z dnia 1 sierpnia 1919 r. o godłach i barwach Rzeczypospolitej Polskiej. (źródło: www.niepodległa.gov.pl, data dostępu 12.10.2020 r.)

Sprawy rozwoju linii żeglugowych próbowano rozwiązywać centralnie, ale nie przyniosło to oczekiwanych efektów. *Już w roku 1921 i 1922 mieliśmy do czynienia z szeregiem prób powołania do życia towarzystw okrętowych. Próby te z powodu słabości kapitałowej inicjatywy prywatnej, inflacji, a nade wszystko braku odpowiednio fachowych ludzi zakończyły się zupełnem niepowodzeniem i nie miały żadnego prawie wpływu na naszą rzeczywistość gospodarczą. Proinflacyjny rok 1924 kładzie kres tym nieudanym próbom, stwarzając jednocześnie, w naszych kołach miarodajnych i gospodarczych, przeświadczenie o bezcelowości takiej inicjatywy, nie opartej na twardym gruncie finansowym i na fachowem kierownictwie.*[97]

Dynamiczny rozwój floty handlowej przypada na okres po roku 1925. To czas dobrej światowej koniunktury gospodarczej, wzrostu stawek za transport morski i skokowego wzrostu obrotów firm żeglugowych. Pod koniec lat dwudziestych powstawały kolejne firmy skoncentrowane na frachcie, z których pierwszą była Żegluga Polska powołana w 1926 roku z inicjatywy Eugeniusza Kwiatkowskiego. Firma ta zakupiła w kolejnym roku pięć statków do transportu masowego, a w następnych latach dokupiono jeszcze kolejne dwa.[98] W 1929 roku powstało Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe specjalizujące się w eksporcie z

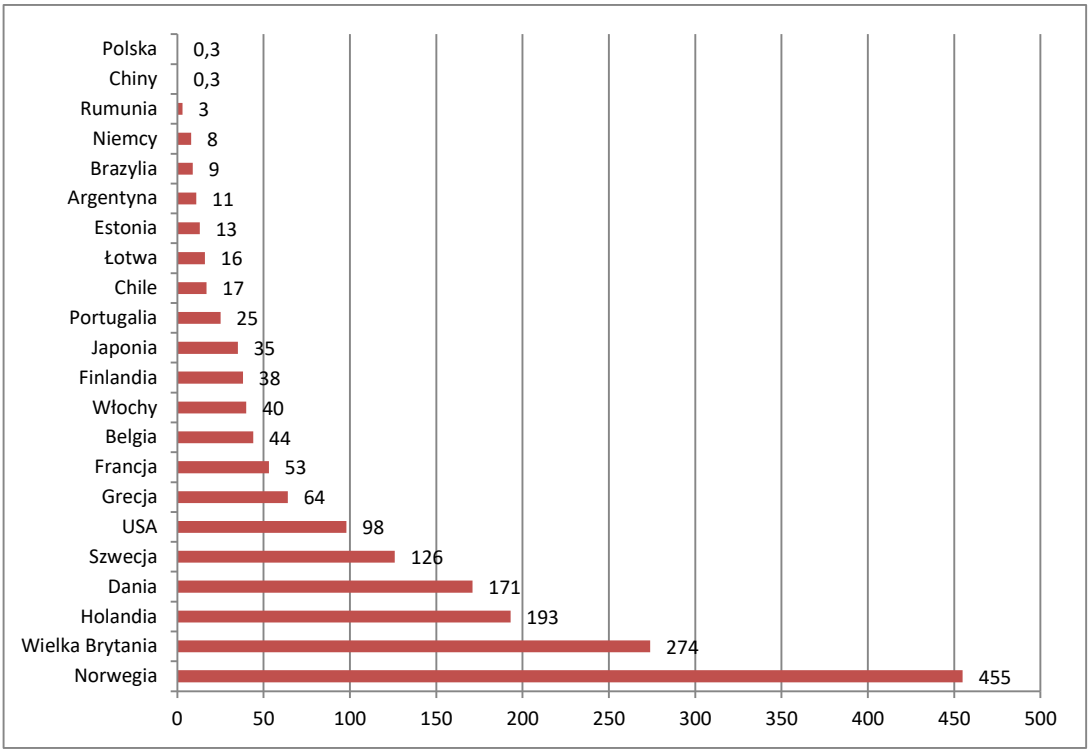
[97] Tadeusz Nowacki, „Polska flota handlowa, *Żegluga – the Navigation*, nr 6/1936, str. 2-4
[98] tamże

Władze dostrzegały konieczność pilnej budowy floty handlowej jako jeden z warunków odzyskania suwerenności państwa. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

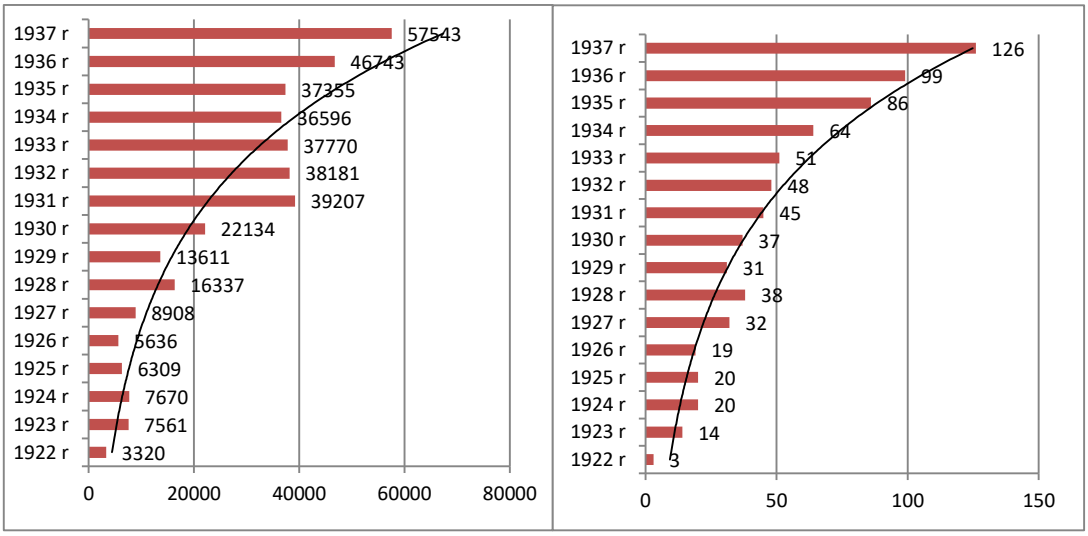


	1914 r	1920 r	1930 r	1934 r
Japonia	1103	1940	2060	1949
Norwegia	2191	1777	1916	1908
Niemcy	2388	1138	2157	2043
Francja	1576	1758	1651	1567
Włochy	1160	1115	1380	1242
Holandia	806	987	1401	1426
Szwecja	1466	1297	1417	1339
Grecja	485	405	546	550
Hiszpania	1466	1297	891	840
Dania	822	745	705	700

Liczba statków handlowych w wybranych krajach w latach 1914-1934. Uwagę zwraca gwałtowny spadek liczby statków Niemiec po I Wojnie Światowej i ponowny ich przyrost w ciągu zaledwie 10 lat. (na podstawie magazynu *Morze* nr 3/1936, str. 15)



Tonaż netto marynarki handlowej wybranych krajów na 1000 mieszkańców w roku 1923. Zestawienie uwzględnia przelicznik 1 tona parowców = 3,6 tony żaglowców (na podstawie czasopisma *Morze* nr 2/1924)



Tonaż netto polskiej floty handlowej w latach 1922-36 (z lewej) i liczba statków handlowych pływających pod polską banderą w latach 1922-36 (na podstawie magazynu *Morze* nr 6/1936, str. 16)

Polski produktów spożywczych, dysponujące czterema statkami zakupionymi od armatorów zagranicznych. W pierwszej fazie działania połączenia stałe pomiędzy Gdynią i portami brytyjskimi miały charakter towarowo-pasażerski, w późniejszych latach zmieniły charakter na czysto towarowy.[99]

[99] tamże

Załamanie koniunktury w gospodarce morskiej przyszło w roku 1929, co było skutkiem kryzysu światowego i skutkowało drastycznym obniżeniem cen morskiego frachtu. Dla flot takich jak polska, wykorzystujących używane statki zakupione od innych armatorów, był to szczególnie trudny okres, ponieważ nie były one w stanie sprostać ekonomicznie jednostkom nowym, bardziej oszczędnym, a zarazem większym, budowanym specjalnie pod kątem konkretnych linii żeglugowych. W tym okresie polskie firmy eksploatowały w większości statki zakupione od innych armatorów zarówno z powodów słabości kapitałowych armatorów jak też niedostatecznego rozwoju polskich stoczni.

Od roku 1930 polskie firmy zarzuciły nabywanie zagranicznych jednostek używanych koncentrując swoje środki na budowie statków w stoczniach polskich oraz częściowo zagranicznych. Dotychczas eksploatowane, nienowoczesne i nieefektywne finansowo, zostały przesunięte z żeglugi na liniach regularnych do wykorzystania w żegludze trampowej, gdzie ich niewielkie rozmiary były często atutem. Ta decyzja ponadto bardzo korzystnie wpłynęła na rozwój raczkującego przemysłu stoczniowego w Polsce, o czym szeroko informowała prasa. Trudna sytuacja polskich firm żeglugowych dotkniętych światową dekoniunkturą w całej branży spowodowała konieczność interwencji państwa na rynku żeglugowym. W 1933 roku z budżetu krajowego na budowę nowych statków przeznaczono ponad 14 milionów złotych[100], co znacząco wpłynęło na jej rozwój, ale wciąż było to kwotą zbyt małą, aby usunąć wieloletnie zapóźnienia w tej mierze. Liczba budowanych statków także rosła, szczególnie zdecydowane przyspieszenie odnotowano po roku 1934. Uwagę zwraca także rosnący szybko tonaż statków przy niewielkim ich przyroście liczbowym będący wynikiem procesu wodowania jednostek coraz większych, o rosnącej ładowności, bardziej ekonomicznych z punktu widzenia armatora. Zestawienie powyższe wskazuje także, że możliwości transportowe floty handlowej rosły systematycznie, mimo niewielkich wahań w drugiej połowie lat dwudziestych, spowodowanych kryzysem gospodarczym na świecie i spadkiem zapotrzebowania na fracht. Ograniczyło to znacząco produkcję statków w stoczniach światowych. Spadek tonażu w połowie lat trzydziestych był wynikiem wycofania z eksploatacji jednostek wysłużonych, nieekonomicznych i mało efektywnych, a proces zastępowania ich nowoczesną flotą był widoczny dopiero w późniejszych latach. Działania władz gospodarczych, mimo, że czynione wielkim wysiłkiem, nie przynosiły oczekiwanych rezultatów. Jeszcze w 1936 roku udział polskich statków w obrocie handlowym nie przekraczał 10% wartości, co oznacza, że zaledwie co dziesiąta tona transportowana była polskimi statkami. Tytułem opłat frachtowych Polska w tym samym roku musiała zapłacić 150 milionów złotych, co pokazuje jak wiele w tej materii było wówczas do zrobienia.[101] Zbudowano serię niewielkich statków towarowych, głównie drobnicowców do obsługi linii bałtyckich, usilnie zabiegano także o budowę statków mogących obsługiwać dalsze regularne trasy.[102] Prasa wiele miejsca poświęcała także konieczności intensyfikacji budowy floty handlowej.[103]

---

[100] (J.G.) „Czternaście Miljonów", *Morze* nr 12/1932, str. 2

[101] Tadeusz Nowacki, „Polityka żeglugowa Polski", *Żegluga – the Navigation,* nr 11-12/1936, str. 2-4

[102] J. Korolkiewicz, „Potrzeba rozbudowy floty handlowej", *Morze* nr 3/1937, str. 4-6, (ba), „Morze pracy, morze zadań", „Morze" nr 6/1937, str. 2-3, J. Korolkiewicz, „O rozbudowę floty handlowej", *Morze* nr 6/1937, str. 14-17, Andrzej Wachowiak, „O program morski", *Morze* nr 7/1937, str. 2-4

[103] (J.D.), „Nasze zadania – polityka morska", *Morze,* nr 1/1936, str. 6-7, (L.J.), „O zwiększenie obrotu handlowego", *Morze* nr 3/1936, str. 10-12, Roman Górecki, „Handel morski a potęga państwa", *Morze* nr 6/1936, str. 2-3, L. Możdżeński, „Rola żeglugi w rozwoju gospodarczym", *Morze* nr 6/

3.2.1. Żegluga pasażerska

Rozwój floty pasażerskiej z punktu widzenia państwa miał znaczenie w kontekście obsługi Polaków zamieszkałych za granicą i wzmożonej emigracji po kryzysie z końca lat 20. Dodatkowym impulsem była polityka kolonialna Polski, w myśl której promowano osadnictwo w Ameryce Południowej i Afryce. Rok 1930 przyniósł wzrost zainteresowania Polonii starym krajem, co wymusiło powstanie nowego towarzystwa żeglugowego. Było nim Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Żeglugowe (Gdynia America Line) posiadające trzy statki pasażerskie kursujące z Gdyni do Nowego Jorku.[104] Ta sama firma uruchomiła w 1933 roku połączenie pomiędzy obcymi portami, na trasie Constanca-Pireus-Alexandria-Hajfa, aby w tym samym sezonie żeglugowym zorganizować szereg rejsów wycieczkowych. Bardzo dobra koniunktura na wycieczki była przyczyną kupna statków pasażerskich.

Zakupiono we Włoszech najnowocześniejsze w Europie statki tego typu, *Piłsudski* i *Kościuszko*. Ponieważ były one bardzo kosztowne, zawarto z włoską stocznią umowę barterową, w myśl której zapłacono należność dostawami węgla. *Z ziemi włoskiej, zapłacony węglem i pracą górnika polskiego, płynie do Polski nasz nowy, największy statek, największy i na Bałtyku statek handlowy, któremu nadano imię Budowniczego Polski Odrodzonej*[105]. Statkom tym, a zwłaszcza pierwszemu z nich, *Piłsudskiemu*, zbudowanemu w stoczni Monfalcone we włoskim Trieście, poświęcono w prasie bardzo wiele miejsca akcentując ich nowoczesność, wielkość i wygodę podróżnych a także nie kryjąc aspektu promocji kraju.[106]

Plakaty reklamowe linii żeglugowych. (źródło: www.wikimedia.org, data dostępu 10.10.2020 r.)

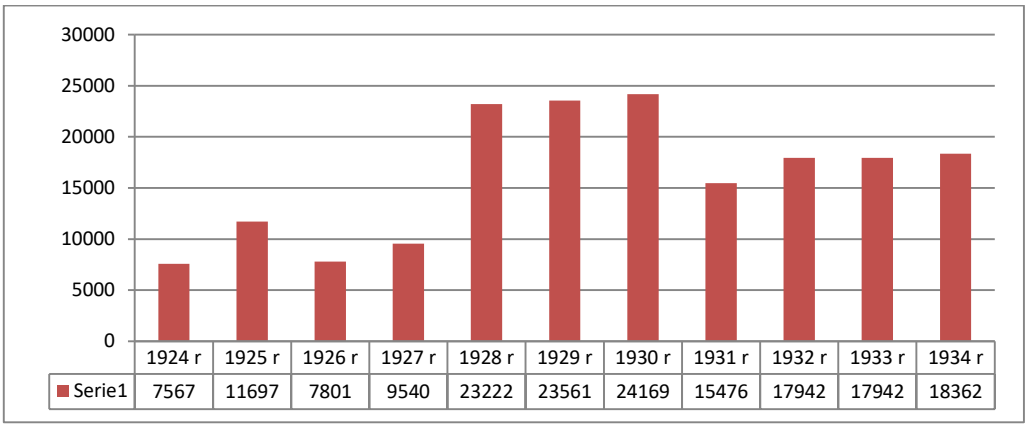
1936, str. 4-5, Tadeusz Bierowski, „Organizacja i cele polskiej marynarki handlowej", *Morze* nr 6/1936, str. 6-8, „Henryk Strasburger, „O rozwój naszej floty handlowej", tamże, nr 6/1936, str. 10-11

104 Henryk Tetzlaff, „Pierwsza polska linja transoceaniczna", *Morze* nr 4/1930, str. 14-15

105 (J.D.), „Pod własną banderą", Morze, nr 8-9/1935, str. 3-4

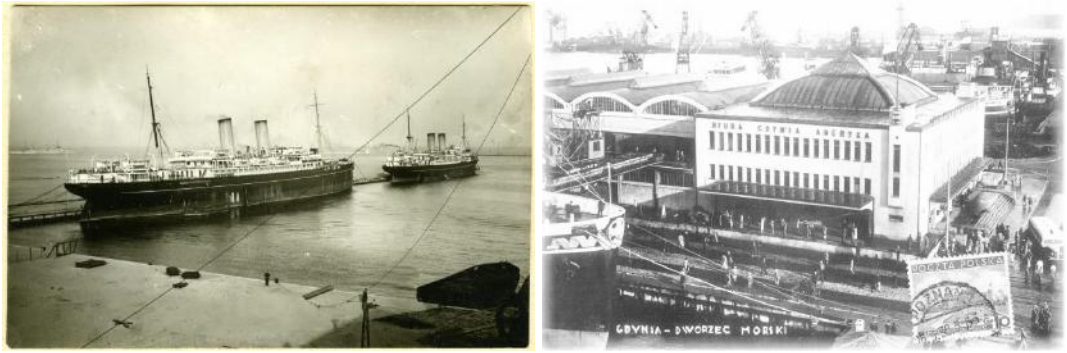
106 (ba), M/S *Sobieski* – nowy polski transatlantyk, *Flota Polska* nr 50/1930, str. 13, (ba), „M/S *Piłsudski* spuszczony na wodę", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 12/1934, str. 1-2, (F.R.), „Święto polskiej marynarki handlowej", „Morze" nr 2/1935, str. 8-9, (J.L.), „Pod znakiem bandery handlowej", *Morze* nr 8-9/1935, str. 3 i 8-9, (ba), „Przed pierwszym rejsem *Piłsudskiego", Polska na Morzu*, nr 9/1935, str. 3-4, (ba), M/S *Piłsudski*, *Polska na Morzu* nr 10/1935, str. 20-21, Przemówienie gen. Orlicz-Dreszera wygłoszone przez radio w Nowym Jorku, „Do rodaków", *Polska na Morzu* nr 11/1935, str. 20-21, „Melchior Wańkowicz, „M/S *Batory*", *Polska na Morzu* nr 6/1936, str. 17-18

Uwagę dziennikarzy przykuwał także sposób zapłaty za statki, a mianowicie sprzedaż statków za węgiel eksportowany na rynek włoski. Statki pasażerskie były chlubą Polski, obsługiwały linię północnoamerykańską do Nowego Jorku, a następnie część z nich skierowano do Ameryki Południowej do obsługi stałych połączeń z Rio de Janeiro i Buenos Aires. Linia nowojorska była deficytowa, ale zdecydowano się na jej utrzymanie ze względów prestiżowych, a także dla podkreślenia więzów łączących Polonię amerykańską z macierzą. [107]



Ruch podróżnych (w tysiącach) w porcie Gdynia w latach 1924-34 (na podstawie czasopisma *Sprawy Morskie i Kolonjalne*, nr 1/1935, str. 35)

Dworzec Morski w Gdyni, z którego wypływały wszystkie statki pasażerskie na linii atlantyckiej. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)



Polskie transatlantyki *Pułaski* i *Kościuszko* podczas postoju w Gdyni. (źródło: Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni)

Dworzec Morski w Gdyni, dziś siedziba Muzeum Emigracji. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

[107] Tadeusz Nowacki, „Polska flota handlowa, *Żegluga – the Navigation*, nr 6/1936, str. 2-4

Rozdział 4. Liga Morska i polityka kolonialna Polski

Liga Morska i Kolonjalna, która skupia setki tysięcy Polaków wszystkich warstw, poglądów, a której celem jest mobilizowanie środków i sił do pracy na wybrzeżu i na morzu, stanąć musi w pierwszym szeregu organizacyj społecznych, które odpowiedzieć muszą na wyzwanie rządu.[108] Apel nie był wcale odosobniony w przypadku organizacji liczącej kilkaset tysięcy członków, która w morskich dziejach okresu międzywojennego odegrała niezwykle ważną rolę. Liga była organizacją stworzoną od podstaw i w ciągu dwudziestu lat osiągnęła status drugiej pod względem liczebności, po ruchu harcerskim, organizacji społecznych. Jej działania na rzecz popularyzacji spraw morskich i promocja programów rządowych w tej mierze były nie do przecenienia. Liga była prawie wszechobecna w działalności na rzecz popularyzacji kwestii morskich, jej koła tworzone były w szkołach, na uczelniach, w zakładach pracy i w jednostkach samorządu terytorialnego. Dysponowała dużym budżetem na działalność statutową, sprzyjały jej kręgi władzy, a na czele organizacji stawały ważne osoby w państwie, co z jednej strony pozwalało jej na powiększanie wpływów i wzrost znaczenia, a z drugiej na zwiększenie liczebności szeregów.

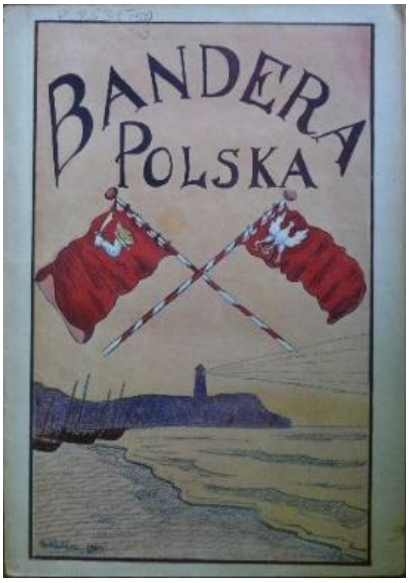
4.1. Stowarzyszenie Bandera Polska

Pierwsze zalążki organizacji powstały jeszcze przed formalnym ogłoszeniem niepodległości państwa. Już 1 października, a więc jeszcze na ponad miesiąc przed odzyskaniem niepodległości, doszło do zwołania w Warszawie zebrania organizacyjnego Towarzystwa Bandera Polska, którego celem stało się propagowanie spraw związanych z morzem.[109] Stowarzyszenie liczyło 25 członków założycieli wywodzących się z elity odradzającej się armii oraz znaczących postaci kultury, a potrzebę jego powołania najwcześniej dostrzeżono wśród oficerów dawnej floty rosyjskiej. Pierwszymi członkami „Bandery Polskiej" byli między innymi: Edmund Krzyżanowski – dyplomowany oficer marynarki handlowej, Tadeusz Wenda – inżynier komunikacji, Antoni Garnuszewski – inżynier morski, Tadeusz Maliszewski – kpt. żeglugi rzecznej, Aleksander de Luhe – inżynier mechanik marynarki wojennej, Witold Hubert – inżynier morski, kontradmirał Michał Borowski, płk marynarki Bogumił Nowotny, Ludgard Krzycki – kapitan żeglugi wielkiej, Kazimierz Piotrowski – inżynier. 24 października 1918 *Bandera Polska* przedstawiła ministrom Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wojskowych plan przejęcia żeglugi śródlądowej z rąk okupanta. B. Nowotny 10 listopada wieczorem w Radzie Żołnierskiej (Soldatenrat) podpisał protokół o przejęciu taboru i biur w zamian za odwiezienie personelu żeglugowego z rodzinami do granicy niemieckiej. Przez noc skompletował załogę polską do obsadzenia głównych jednostek pasażerskich, przystani i magazynów. Następnego dnia od rana przejmował z rąk niemieckich Warschauer Schifffahrtsgruppe, dzięki czemu liczny i nowoczesny transport rzeczny został w rękach

[108] (ba), „Mobilizujmy siły", *Morze* nr 11/1935, str. 3

[109] Zarząd Stowarzyszenia *Bandera Polska* tworzyli: Kazimierz Porębski, Antoni Garnuszewski, Józef Klejnot-Turski, Stanisław Łęgowski, Julian Rummel, Aleksander Rylke, Jerzy Świrski, Tadeusz Wenda, Mariusz Zaruski i Stefan Żeromski.

polskich (25 statków pasażerskich i około 100 barek). Wykorzystano sprzęt do wywiezienia Niemców Wisłą do Torunia. Dwunastego listopada o godzinie 04.00 generał-gubernator Hans Beseler z najbliższym otoczeniem opuścił statkiem Warszawę. *Bandera Polska* przedstawiła komisji sejmowej projekt utworzenia Ministerstwa do Spraw Wodnych Państwa Polskiego. 11 marca 1919 *Bandera Polska* nawiązała współpracę z Kołem Pomorsko-Kaszubskim dla wspólnej pracy nad odzyskaniem Gdańska i wybrzeża morskiego. Nawiązano kontakty z armatorskim Towarzystwem *Żegluga Polska* w Krakowie. Postanowiono wzmóc zainteresowania Polaków sprawami wodnymi – morskimi i rzecznymi – tworzono koncepcję przyszłej gospodarki morskiej.



Bardzo szybko, bo już w maju 1919 roku ukazał się pierwszy numer pisma organizacji. Foto autora

Było to elitarne stowarzyszenie, które w następnych latach przeobraziło się w organizację masową, trwale zmieniając oblicze kraju nadając mu nieco bardziej morskie oblicze. Członkowie nowo powołanego stowarzyszenia doskonale zdawali sobie sprawę z istoty posiadania dostępu do morza i zdecydowali się działać na rzecz upowszechnienia wiedzy o morzu w odradzającym się społeczeństwie.[110] Założyciele zdawali sobie sprawę, że efekty ich pracy widoczne będą dopiero po wielu latach, podjęli jednak trud zmiany świadomości Polaków poprzez systematyczną pracę, często zupełnie na zewnątrz niezauważalną. Wśród członków-założycieli poczesne miejsce zajmował komandor Kazimierz Porębski, niestrudzony propagator idei państwa morskiego. Jesienią, 24 października tego samego roku zorganizowano Walne Zebranie Towarzystwa, które uchwaliło plan przejęcia od okupantów żeglugi i taboru rzecznego, po czym złożyło go, w formie oficjalnego dokumentu, ministrowi Przemysłu i Handlu co miało także wydźwięk symboliczny.

Członkowie stowarzyszenia chcieli upowszechniać wiedzę na temat swojej działalności, dostrzegali potrzebę posiadania własnego biuletynu pozwalającego na dotarcie do potencjalnych członków i osób zainteresowanych sprawami morza. W maju 1919 roku ukazał się pierwszy numer miesięcznika *Bandera Polska* będącego oficjalnym organem nowego

[110] *(ba),* „Dwadzieścia lat pracy LMK", *Morze* nr 11/1938, str. 9-12

stowarzyszenia. W pierwszym numerze opublikowano „Sprawozdanie z działalności Stowarzyszenia pracowników na polu rozwoju żeglugi *Bandera Polska,* w którym czytamy, min, że Stowarzyszenie to jako pierwsza i jedyna w tym czasie organizacja społeczno-zawodowa ma na celu rozwój żeglugi, a swoje cele definiowała precyzyjnie w dokumentach założycielskich:

1. *„Oświetlenie, z punktu widzenia żeglugi, zadań regulacji rzek, budowy sztucznych dróg wodnych, portów i dojazdów*
2. *Opracowanie organizacji administracji żeglugi i portów*
3. *Opracowanie typów statków, najbardziej odpowiednich dla rzek polskich, mechanizmów, doków i urządzeń portowych*
4. *Szkolnictwo zawodowe, szerzenie oświaty i wiedzy fachowej wśród pracowników żeglugi*
5. *Opracowanie organizacji obsługi statków i portów*
6. *Ustalenie i opracowanie terminologii*
7. *Popularyzacja idei żeglugi i sportu wodnego w szerokich warstwach społeczeństwa*”[111]

Już 7 lipca 1919 roku ukonstytuowała się Sekcja Przyjaciół Marynarza Polskiego stowarzyszenia, pierwsza z wielu innych, które poprzez silniejsze sprofilowanie organizacji mogły lepiej trafiać do odbiorców. Kolejną była Sekcja Młodzieży powołana do życia 7 listopada tegoż roku, a 7 stycznia 1920 przy Banderze powstaje Sekcja Marynarki Wojennej. Celem sprofilowania organizacji była chęć zwiększenia efektywności działań ligowych poprzez możliwość stworzenia większej autonomii organizacji, przy czym, wszystkie sekcje były bezpośrednio powiązane z jej władzami tworząc bardzo zhierarchizowaną strukturę.

Kazimierz Porębski (ur. 15 listopada 1872, zm. 20 stycznia 1933) – polski wojskowy, wiceadmirał i morski oficer pokładowy, dowódca Marynarki Wojennej w latach 1919-1925. Urodził się w Wilnie, po ukończeniu szkoły wstąpił do Morskiego Korpusu Kadetów w Sekt. Petersburgu. Służąc w rosyjskiej Marynarce Wojennej Rosji uzyskał stopień kontradmirała, dowodził okrętami i brygadą pancerników w wojnie rosyjsko-japońskiej. Po ukończeniu szkoły oficerskiej pływał na okrętach różnych klas, głównie na Oceanie Arktycznym, Morzu Ochockim i Morzu Japońskim. Po wyokrętowaniu w 1902 skierowany do stoczniowej komisji nadzoru budowy krążownika *Nowik* w Stoczni Schichaua w Gdańsku. Od 1910 do 1913 pływał na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym by następnie zostać dowódcą brygady pancerników floty czarnomorskiej. W połowie 1918 został zwolniony ze służby w rosyjskiej Marynarce Wojennej wskutek działalności w polskich organizacjach konspiracyjnych. Pod koniec tegoż roku przyjechał do Warszawy i wkrótce stał się inicjatorem powołania Stowarzyszenia „Bandera Polska”. Przejmował od Niemców urządzenia techniczne na Wiśle. W czasie wojny polsko-bolszewickiej kierował żeglugą wojenną na Wiśle. Na początku 1922 został wyznaczony na stanowisko szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, utworzonego w miejsce Departamentu dla Spraw Morskich. Z jego inicjatywy powołano flotę Marynarki Handlowej oraz Szkołę Morską w Tczewie, stworzył również plany rozwoju Marynarki Wojennej. Zmarł po długiej chorobie 20 stycznia 1933 w Warszawie, pochowany został na Cmentarzu Wojskowym na warszawskich Powązkach.
(źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

[111] A de Luhe, „Sprawozdanie z działalności Stowarzyszenia pracowników na polu rozwoju żeglugi „Bandera Polska”, *Bandera Polska* nr 1/1919, str. 69-73

4.2. Od Ligi Żeglugi Polskiej do Ligi Morskiej i Rzecznej

W czerwcu 1920 roku mało dotąd znane stowarzyszenie zmieniło nazwę na Liga Żeglugi Polskiej. Liczyło wówczas 2 tysiące członków, ale coraz częściej wspominano o konieczności umasowienia organizacji w kontekście stawianych sobie celów. 27 kwietnia 1924 roku Walne Zgromadzenie Ligi podjęło decyzję o ponownej reorganizacji po czym przyjęło nowy statut oraz nową nazwę – Liga Morska i Rzeczna. Liczba członków szacowana była wówczas na 5.600.[112]

Misję Ligi w jasny sposób przedstawiano publicznie na wielu spotkaniach oraz na łamach prasy. „*Celem Ligi jest rozwój działalności polskiej na morzu i wszechstronne wykorzystanie morza, jako głównego czynnika gospodarczego postępu, potęgi i bezpieczeństwa państwa, co jest związane z rozwojem marynarki handlowej, portów, floty wojennej oraz dróg wodnych śródlądowych. Ponieważ zrozumienie polskiej akcji na morzu zależy w pierwszym rzędzie od zrozumienia przez społeczeństwo znaczenia morza dla kraju, Liga dąży wszystkiemi dostępnemi jej sposobami do spopularyzowania idei morskiej wśród wszystkich warstw i odłamów społeczeństwa i w miarę swoich sił i możności popiera wszelkie racjonalne poczynania morskie”*.[113] (pis.oryg.) Liga jako bardzo prężnie działająca organizacja była inspiratorem wielu działań związanych z morzem. Realizując swoje działania statutowe organizowała nie tylko manifestacje patriotyczne i apele, ale koncentrowała się na zwiększeniu liczby członków. Już w 1925 roku, w dniach 6-14 czerwca, zorganizowała imprezę propagandową pod hasłem Tydzień Bandery, której celem było pokazanie morza w głębi lądu, skupienie wokół idei tworzenia państwa morskiego ludzi nie mających dotąd żadnej z nim styczności. Liga Morska konsekwentnie wcielała w życie swój plan rozwijania zainteresowań sprawami morskimi. Dostrzegała nikłe zainteresowanie morzem wśród ludności. „*Morze nie jest jeszcze dla szerokich warstw realnym czynnikiem naszego życia codziennego. Z morzem bezpośrednio obcuje tylko nieznaczny ułamek społeczeństwa. W tem kryje się niebezpieczeństwo – niedoceniania sprawy morza.(...) Najbliższe pokolenia, by nie zadusić się w przeludnionej Polsce, muszą zdobyć bardzo silne stanowisko na morzu, własnym towarem i okrętem docierać do innych krajów. Spoglądanie w przyszłość narodu nakazuje nam widzieć ją na morzu i do tego przygotowywać młode pokolenie już teraz.*[114]

Stawiała na masowość, a jej celem stało się dotarcie z własnym przekazem do jak najszerszej grupy odbiorców. Ambicją Ligi było stworzenie koła organizacji w każdej szkole, w każdym mieście, a powiększenie organizacji było definiowane jako priorytet Ligi, tą drogę uważano bowiem za najwłaściwszą z punktu widzenia osiągnięcia celów. Wierzono, że poprzez umasowienie organizacji będzie łatwiej dotrzeć do członków z przekazem, a przy tym skuteczniej będzie można egzekwować sięganie po strategiczne cele organizacji. Próbowano także, choć bez większego powodzenia, wykreować własną organizację młodzieżową, która miała stać się kuźnią kadr dla Ligi.[115] Projekt ten nie przyniósł powodzenia z uwagi na silne przywiązanie młodzieży do tradycji harcerskiej i akademickiej, wskutek czego zainteresowanie wstępowaniem do ligowej organizacji młodzieżowej było znikome. Władze Ligi jasno formułowały cel działania. Było nim zespolenie Polski z morzem, dążenie do stworzenia zaplecza dla wybrzeża morskiego oraz

[112] (ba), „Ważniejsze daty historyczne” *Morze*, nr 11/1938, str. 37

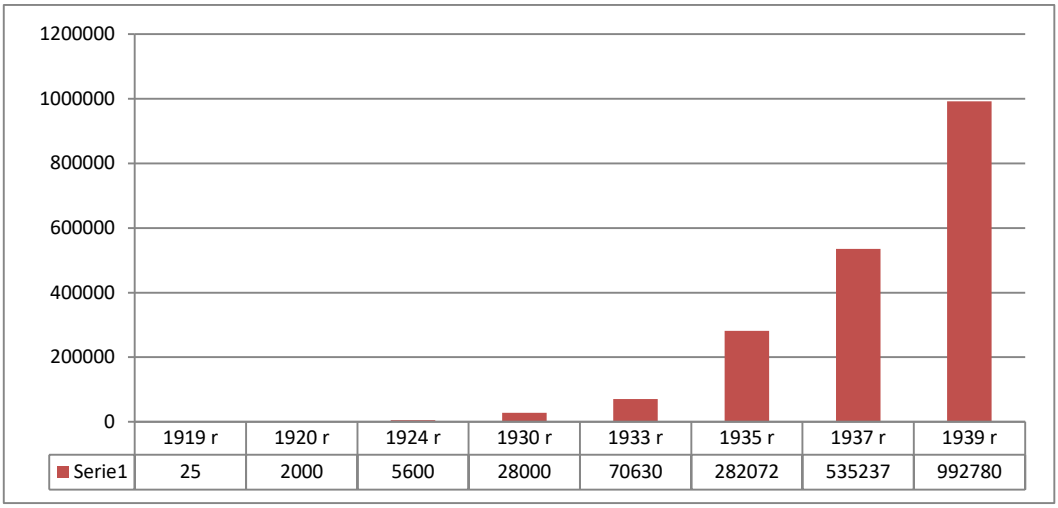
[113] (ba), „Liga Morska i Rzeczna - Zarząd Centralny”, *Morze* nr 12/1926, str. 19

[114] Władysław Kowalenko, „Zagadnienia wychowania morskiego w szkole średniej”, *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 3/1935, str. 19-37,

[115] (BULOWSKI), „Projekt organizacji narybku Ligi Morskiej i Rzecznej”, *Morze* nr 1/1929, str. 2

Generał Gustaw Orlicz Dreszer, prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej. (źródło: Archiwum „Morza”.
Odznaki Ligi Morskiej i Rzecznej. (źródło: www.allegro.pl, data dostępu 10.10.2020 r.)

Gustaw Konstanty Orlicz-Dreszer, ps. „Orlicz” (ur. 2 października 1889 w Jadowie, zm. 16 lipca 1936 opodal Gdyni-Orłowa) – żołnierz Legionów Polskich, członek Polskiej Organizacji Wojskowej, kawalerzysta, generał dywizji Wojska Polskiego, uczestnik I wojny światowej i walk o niepodległość Polski w wojnie z bolszewikami. W 1900 roku, przeniósł się z rodziną do Częstochowy, gdzie jego ojciec założył prywatną kancelarię. Działał w organizacji „Zet”. Jako uczeń VIII klasy gimnazjalnej był aresztowany i więziony przez władze carskie za działalność patriotyczną. W 1907 ukończył IV Liceum Ogólnokształcące im. Henryka Sienkiewicza w Częstochowie, następnie studiował prawo na Uniwersytecie Franciszkańskim we Lwowie oraz handel na uniwersytecie w Leodium w Belgii oraz w Akademii Eksportowej w Hawrze we Francji. 3 sierpnia 1914, z wybuchem I wojny światowej, zmobilizowany został do armii rosyjskiej, w stopniu podporucznika rezerwy kawalerii, i przydzielony do 3 szwadronu 14 Mitawskiego pułku huzarów. Z oddziału tego zdezerterował, przekroczył linię frontu i 14 sierpnia pod miejscowością Brzegi na Kielecczyźnie przyjęty został do Oddziału Beliny. W październiku 1914 mianowany porucznikiem, a 19 września 1915 rotmistrzem. Następnie walczył w szeregach 1 pułku ułanów Legionów Polskich, a od stycznia 1917 – 1 pułku piechoty Legionów na stanowisku komendanta batalionu. Po kryzysie przysięgowym internowany w Szczypiornie, następnie w Havelbergu, Rastatt i Werl. Zwolniony w 1918. W 1918 mianowany przez dowódcę POW Edwarda Śmigłego-Rydza komendantem okręgu wojskowego w Chełmie. Był organizatorem i pierwszym dowódcą 1 pułku szwoleżerów. W wojnie polsko-bolszewickiej dowodził 1 pułkiem szwoleżerów, 4 Brygadą Jazdy (lipiec 1920) oraz 2 Dywizją. 1 czerwca 1924 roku został wyznaczony na stanowisko dowódcy 2 Dywizji Kawalerii w Warszawie. 31 marca 1924 roku awansował na generała brygady. 15 listopada 1925 przewodził delegacji kilkudziesięciu wojskowych wyższej rangi, składającej marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu propozycje zaprowadzenia w kraju politycznego porządku. Podczas zamachu majowego dowodził wojskami zbuntowanymi. We wrześniu 1926 wyznaczony został na stanowisko generała do prac przy Generalnym Inspektorze Sił Zbrojnych z pozostawieniem na stanowisku dowódcy 2 Dywizji Kawalerii. Od 1930 prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej. 15 grudnia 1930 roku mianowany został inspektorem armii. 16 maja 1935 na Polu Mokotowskim w Warszawie prowadził defiladę wojskową na cześć zmarłego marsz. Józefa Piłsudskiego. Dekretem Prezydenta RP z 4 lipca 1936 został powołany na nowo utworzone stanowisko Inspektora Obrony Powietrznej Państwa od 9 lipca 1936. Zginął śmiercią tragiczną 16 lipca 1936 w katastrofie lotniczej samolotu RWD-9 w Zatoce Gdańskiej pod Gdynią-Orłowem, w trakcie lotu w kierunku statku MS *Piłsudski*, którym wracała z USA jego druga, amerykańska żona Olga Elwira Stalińska.
Źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu 10,10.2020 r.



Liczba członków (w tysiącach) Ligi Morskiej w okresie 1919-39 (na podstawie magazynu *Morze* nr 5/1939, str. 37

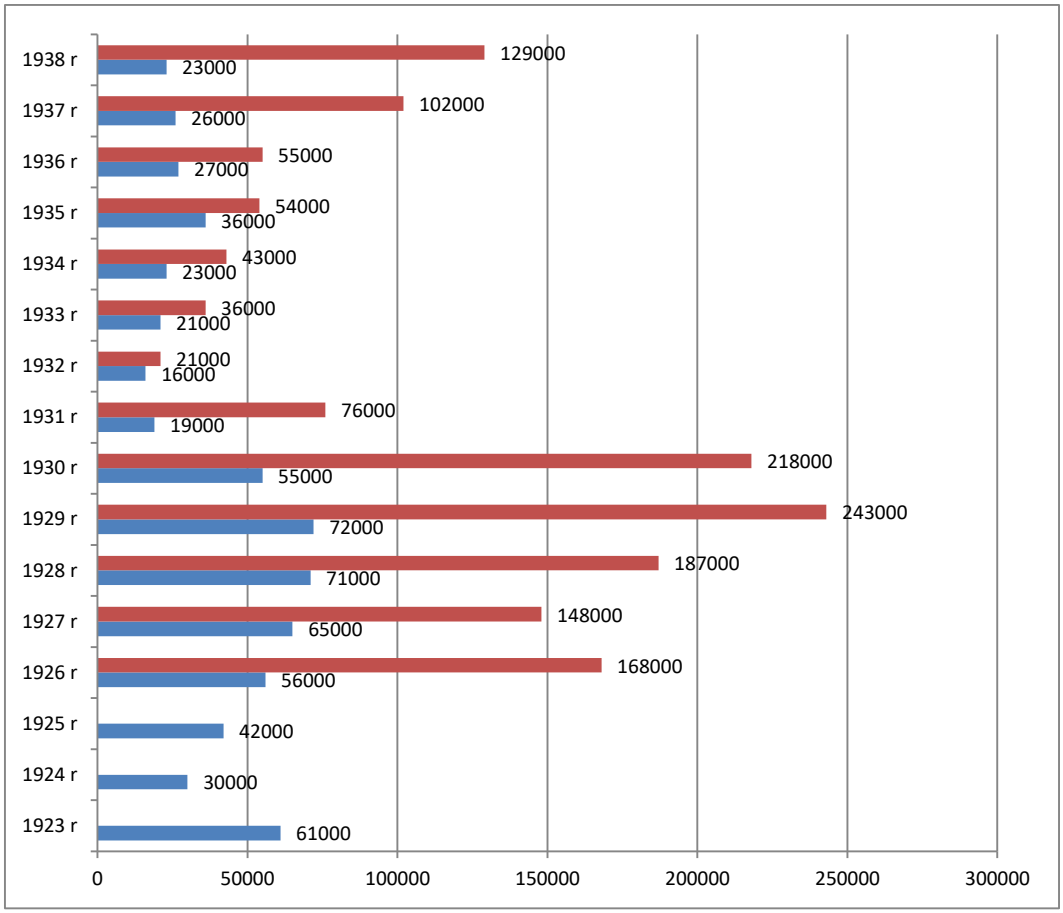
wychowanie morskie społeczeństwa. Uważano, że pracować trzeba nie tylko z młodzieżą, która była szczególnie podatna na działania organizacji, ale nie zaniedbywano zarazem pracy z osobami dorosłymi. Celem działań na rzecz morza było wychowanie człowieka morza, a sam proces wychowania określano często jako przysposobienie morskie.[116] Dostrzegano zarazem potrzebę współdziałania z innymi organizacjami działającymi już na rzecz Polaków, wskazywano przede wszystkim Akademicki Związek Morski, harcerstwo wodne, organizacje przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego.

Celem strategicznym Ligi stało się w latach trzydziestych zorganizowanie kolonii dla Polski na terytoriach zamorskich, co było w latach 30-tych XX wieku wskazywane jako jedno z najważniejszych posunięć władz. Ta tematyka pojawiła się w prasie po raz pierwszy w 1928 roku, kiedy to w lutym powołano Związek Pionierów Kolonialnych.

W odezwie opublikowanej w marcu 1928 roku pisano: *„Idziemy coraz pewniejszym krokiem ku Polsce Mocarstwowej. I oto na tej drodze staje przed nami problem ekspansji zamorskiej, problem zapewnienia naszemu narodowi terenów dla rozwoju nieskrępowanego, dla stworzenia drugiej, nowej Polski – problem kolonialny*."[117] Wyraźnie odróżniano kolonie mandatowe, czyli obszary, których Niemcy zrzekły się na drodze ustaleń Traktatu Wersalskiego, a które zostały następnie przydzielone w administrowanie pod zwierzchnictwem Ligi Narodów zwycięzcom I wojny światowej od kolonii będących w posiadaniu państw imperialnych. Tylko kolonie mandatowe mogły być przekazane nowym państwom z uwagi na ich tymczasowy status prawny umożliwiający dokonywanie zmian. Obawiano się także, że Niemcy wystąpią o zwrot swoich kolonii, co zapobiegnie pozyskaniu nowych ziem przez Polskę na drodze decyzji Ligi Narodów. Tematyka kolonialna nie była zupełną nowością w polskiej prasie, choć jej natężenie mogło budzić zaskoczenie. Magazyn „Morze" w początku lat trzydziestych przypomniał ideę autorstwa Piotra Aleksandra Wereszczyńskiego dotyczącą budowy tzw. „Małej Polski" na Nowej Gwinei po upadku Powstania Styczniowego. Pomysł opierał się na osadnictwie rozproszonych obywateli polskich w jednym miejscu i stworzeniu kraju niejako od nowa, pod protektoratem

[116] Michał Socha, „Młodzież dla morza i Ligi", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1934, str. 89
[117] K. Głuchowski, „Idźmy za morza", *Morze* nr 3/1928, str. 31

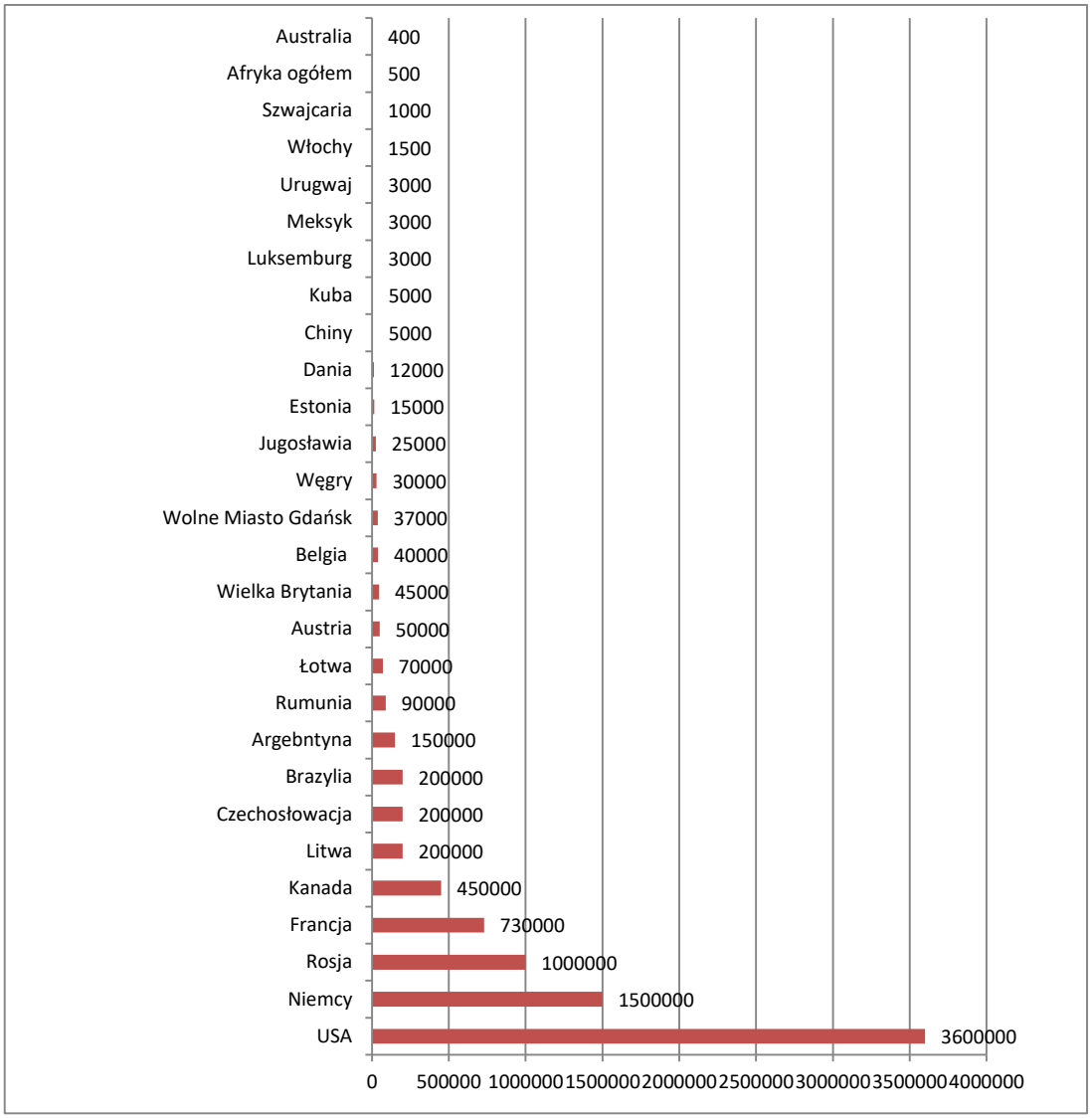
Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Sam Wereszczyński przekazał na ten cel niemałą część swego majątku i dokonał zapisu testamentowego w postaci środków finansowych i prywatnej biblioteki. Opracował szczegółowo swój projekt od strony politycznej, gospodarczej i społecznej, a jego praca przywoływana była w Polsce okresu dwudziestolecia międzywojennego jako pionierski wkład w budowę Polski kolonialnej.[118] Problematykę ekspansji kolonialnej akcentowano bardzo silnie zwłaszcza w magazynie *Morze*. Publikowano tam wiele materiałów poświęconych koloniom by uzasadniać stanowisko władz w tej kwestii.[119] Posuwano się nawet do udowadniania, że Polsce kolonie się wręcz należą, głównie z powodów historycznych i ekonomicznych.



Polska emigracja zamorska (kolor niebieski) i emigracja ogółem (kolor czerwony) w latach 1919-38 (na podstawie czasopisma *Wiadomości Portowe* nr 1/1939, str. 1)

[118] Stanisław Zieliński, „Nowa Polska niepodległa w Nowej Gwinei", *Morze* nr 2/1933, str. 20-21, (ba), „Projekt Wereszczyńskiego założenia kolonji polskiej w oceanji", *Morze* nr 3/1933, str. 19-20,

[119] W. Rosiński, „Przez własne porty, na własnych statkach w szeroki świat", *Morze* nr 2/1933, str. 19, A. Plutyński, „Prawa Polski do kolonij", *Morze* nr 6/1933, str. 21-23, Michał Pankiewicz, „O drogi naszej ekspansji zamorskiej", *Morze* nr 10/1933, str. 26-27, Michał Pankiewicz, „Drogi i metody kolonizacji zamorskiej", *Morze* nr 11/1933, str. 23, Michał Pankiewicz, „Żądamy Kolonji", *Morze* nr 5/1935, str. 12-13, Kazimierz Jeziorański, „Musimy otrzymać kolonje", *Morze* nr 7/1935, str. 10, (ba), Nasze osady w Paranie", *Morze* nr 10/1935, str. 22, Michał Pankiewicz, „Przeludnienie a emigracja", *Morze* nr 3/1936, str. 19, Michał Pankiewicz, „Kolonizacja nasza a japońska", *Morze* nr 4/1936, str. 26-27



Polska emigracja w początku lat 30-tych XX wieku (na podstawie czasopisma *Flota Polska* nr 11/1932, str. 6).

Polska jest państwem sukcesyjnym Rzeszy: Poznańskie, Pomorze i Śląsk stanowiły część Rzeszy Niemieckiej i brały udział w zasilaniu skarbu niemieckiego. Według obliczeń polskiego Ministerstwa Skarbu, w 1913 roku obecne województwa poznańskie i pomorskie dały dochodu 285.485.000 franków złotych, podczas gdy rozchodowano na nie 278.946.700 fr. Zł., nie były więc deficytowe, a przeciwnie, dochodowe.(...) Pozatem Polska na podstawie Traktatu Wersalskiego przejęła: 1) część długów przedwojennych Niemiec i Prus, oraz 2) zobowiązała się zapłacić na przyznanych nam terenach za tę własność państwową, która nie była przed rozbiorami własnością Państwa Polskiego. Tem samem Polska, pokrywając inwestycje uczynione na jej ziemiach, wzięła również udział w długach niemieckich, zaciągniętych na różne inne cele, a więc i na kolonje.[120] (pis. oryg.)

Na czele organizacji stanął Kazimierz Głuchowski, były konsul RP w Kurytybie, który skoncentrował się na propagowaniu idei Polski kolonialnej. Był postacią niekontrowersyjną, a

[120] Kazimierz Jeziorański, „Musimy otrzymać kolonje", *Morze* nr 7/1935, str. 10

przy tym bardzo sprawnym organizatorem, dzięki czemu zbudował bez zwłoki dobrze funkcjonującą strukturę. Bardzo szybko Towarzystwo zostało wchłonięte przez Ligę Morską i stało się jej autonomiczną sekcją. Była ona jednak na tyle silna i wpływowa, że wkrótce doszło do zmiany nazwy całej organizacji i podczas III Zjazdu Ligi w Gdyni, w październiku 1930 roku, zmieniono jej nazwę na Liga Morska i Kolonialna.[121]

4.3. Liga Morska i Kolonialna

W nowym statucie organizacji, uchwalonym na uroczystym zjeździe gdyńskim, znalazły się zapisy precyzyjnie definiujące nowe zadania Ligi w odmienionych realiach organizacyjnych. Zostały one entuzjastycznie przyjęte przez delegatów dostrzegających w nowych zapisach szansę na dynamiczny rozwój organizacji. W artykule 3. Czytamy, że organizacja będzie dążyć do:

1. *podniesienia rozwoju i jak najszerszego spopularyzowania wiedzy w zakresie spraw morskich, rzecznych i emigracyjno-kolonialnych,*
2. *czynnego współdziałania w tworzeniu i rozbudowie wszelkich urządzeń koniecznych do rozwoju polskiej żeglugi morskiej i śródlądowej, a więc floty wojennej, marynarki handlowej, portów, regulacji rzek i śródlądowych dróg wodnych oraz handlu morskiego, rybołówstwa i przemysłu z żeglugą związanego,*
3. *utrzymania ścisłego kontaktu z wychodźstwem polskim za granicą w zakresie jego życia narodowego i kulturalnego,*
4. *pozyskania terenów w celu zapewnienia narodowi polskiemu nieskrępowanej ekspansji ludzkiej i gospodarczej oraz do koncentracji wychodźstwa polskiego na obczyźnie i podtrzymania jego spójności z krajem ojczystym*.[122]

Władze Ligi bardzo jasno formułowały misję odmienionej Ligi. *Chcemy przez rzeki i morza z pięknej lecz ciasnej Ojczyzny wysłać pionierów na ziemie mniej zamieszkałe, aby w łączności z dotychczasowym wychodźstwem budowali wielką Polskę światową, jak to już przed nami zrobiły inne narody, dla których Europa była za mała*.[123]

Odznaka Ligi Moskiej i Kolonialnej oraz medal Pro Mari Nostro ustanowiony w 1938 roku.
(źródło: Archiwum autora).

[121] (ba), „Ważniejsze daty historyczne”, *Morze* nr 5/1939, str. 37
[122] Statut Ligi Morskiej i Kolonialnej, str. 2
[123] Gustaw Orlicz-Dreszer, przemówienie na II Zjeździe LMiK, *Morze* nr 8/1938, str. 12

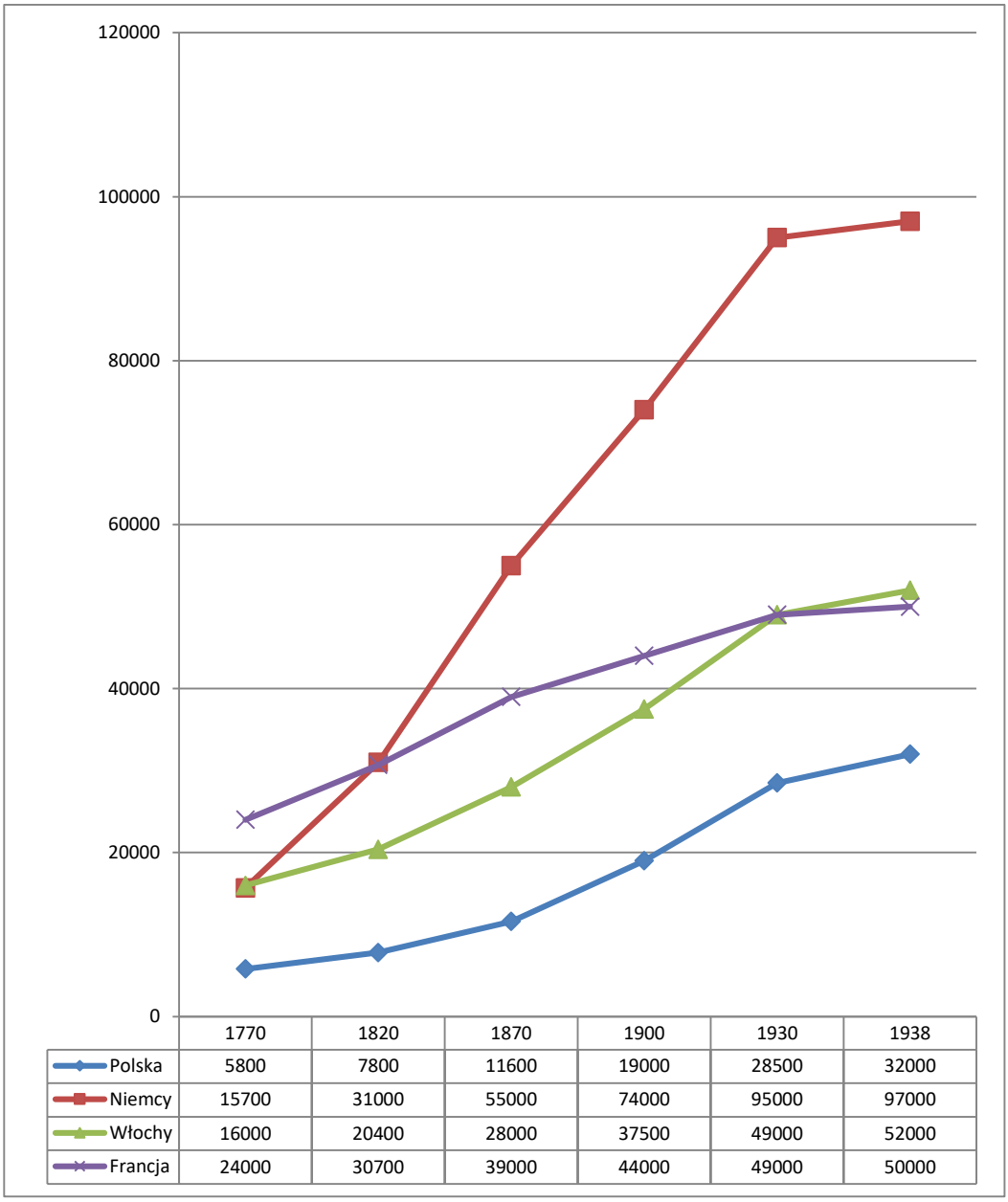
Plakat propagandowy Ligi Morskiej Kolonialnej oraz defilada warszawskiego środowiska LMiK. (źródło: Archiwum *Morza*.

Październikowy zjazd Ligi był przełomem także z innego powodu. Otóż dokonano na nim zmiany strategii organizacji na najbliższe lata przechodząc z etapu pracy propagandowej do konkretnego działania tak na szczeblu centralnym jak i w strukturach terenowych. Struktura Ligi została zmodyfikowana, podzielona na nowo pod kątem nowych zadań i zarazem poddana większej kontroli władz centralnych. Liga dzieliła się teraz na wydziały; Morski, Żeglugi Śródlądowej i Kolonialny.

Stan organizacyjny LMK w poszczególnych Okręgach na 1.VIII. 1938 r. wynosi:

Okręg	czł. dożyw.	czł. protekt.	czł. opiek.	czł. zwycz.	czł. popier.	czł. zbior.	czł. szkol.	Razem
Śląski	2	13	52	30.704	26.556	64.349	15.844	137.520
Stołeczny	7	20	34	35.236	17.202	14.178	22.859	89.536
Rad.-Kielecki	2	—	8	23.011	12.348	28.351	20.740	84.460
Krakowski	—	9	21	5.742	7.666	19.585	43.054	76.077
Lubelski	—	—	—	11.263	7.241	19.172	24.738	62.414
Pomorski	—	—	6	10.471	5.129	26.489	12.976	55.071
Łódzki	—	—	9	8.635	4.222	25.217	7.396	45.479
Poznański	—	—	8	4.364	3.574	20.492	15.643	44.081
Woj. Warsz.	—	2	2	8.545	2.919	11.112	17.305	39.885
Wołyński	—	2	3	7.807	4.608	6.766	12.901	32.087
Lwowski	—	—	3	2.239	2.548	6.567	20.598	31.955
Jarosławski	—	—	1	2.983	2.535	3.121	20.811	29.451
Białostocki	—	—	2	5.665	4.182	4.793	7.136	21.778
Tarnopolski	—	—	—	1.651	2.679	2.918	14.322	21.570
Stanisławowski	—	—	1	1.902	3.173	2.502	7.498	15.076
Poleski	1	—	1	2.897	1.355	2.723	6.793	13.770
Nowogródzki	—	—	—	3.804	1.899	4.571	2.790	13.064
Wileński	—	—	—	3.296	1.143	3.581	4.664	12.684
Razem	12	46	151	170.215	110.979	266.487	278.068	825.958

Liczebność LMiK w roku 1938. (źródło: *Morze*, 1938)



	1770	1820	1870	1900	1930	1938
Polska	5800	7800	11600	19000	28500	32000
Niemcy	15700	31000	55000	74000	95000	97000
Włochy	16000	20400	28000	37500	49000	52000
Francja	24000	30700	39000	44000	49000	50000

Rozwój liczebny wybranych narodów Europy w latach 1770-1938 wyrażony w tysiącach (na podstawie czasopisma *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1939, str. 82

Wydział Morski składał się z Działów Żeglugi Morskiej i Marynarki Wojennej, Wydział Żeglugi Śródlądowej składał się z Sekcji nie tylko. Rozwoju Żeglugi Śródlądowej oraz Sekcji Wychowania Wodnego Młodzieży, a Wydział Kolonialny tworzyły Sekcje Higieny Kolonialnej, Ekonomiczny, Badań Terenowych i Rolnictwa Kolonialnego oraz Sekcja Mandatowa.

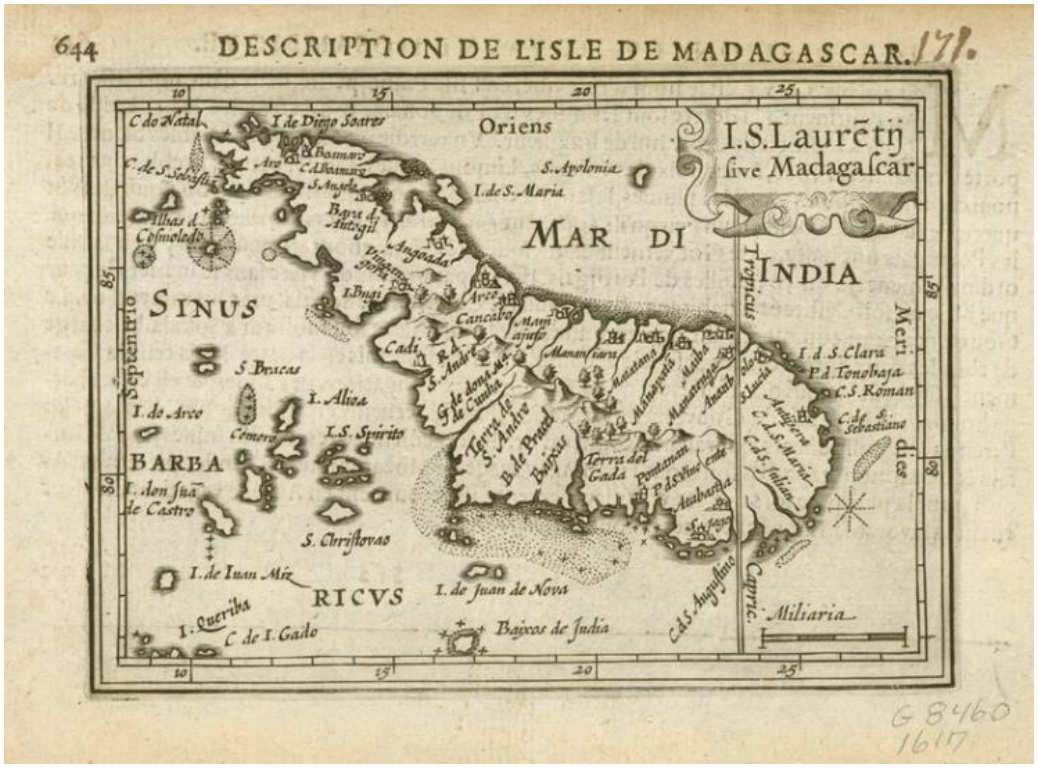
Plonem zjazdu gdyńskiego było także sformułowanie na nowo strategii całej organizacji, w tym także działalności wydawniczej. Tworzono nowe pisma kierowane zarówno do odbiorcy masowego jak też do aktywu organizacji, poddano restrukturyzacji Zarząd Główny LmiK oraz włożono wiele starań w powiększenie szeregów organizacji. Cel został precyzyjnie opisany w

Pochód z okazji Dni Kolonialnych w Gdyni. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe).

> sprawozdaniu opublikowanym na łamach magazynu *Morze*: *Rada Główna naszej organizacji poświęciła całe swoje ostatnie posiedzenie sprawom programowym. Uznano jednogłośnie, że Liga Morska i Kolonjalna musi wyjść z okresu akcji czysto propagandowej i przeprowadzić szereg posunięć, które umożliwią jak najszybsze i jak najbardziej wszechstronne wykorzystanie wszystkich dobrodziejstw, jakie naszemu krajowi daje dostęp do morza.*[124] (pis. oryg.)

Program ekspansji zamorskiej składał się z trzech fundamentów: zorganizowanej oraz skoncentrowanej w wybranych miejscach emigracji osadniczej za oceanem, czyli planowej kolonizacji małorolnych i bezrolnych, akcję plantatorską i hodowlaną na terenach zamorskich oraz docieranie z polskim towarem na rynki zaoceaniczne i bezpośrednie zaopatrywanie się tam w surowce i towary kolonialne.[125] Kwestiom ekspansji zamorskiej poświęcono również bardzo wiele miejsca w branżowej prasie lat trzydziestych. Prezentowano tę tematykę w bardzo różnorodny sposób. Pokazywano korzyści gospodarcze płynące z faktu posiadania kolonii, akcentowano silnie aktywność innych państw zmierzającą do zapobieżeniu zbytniemu przeludnieniu. Wskazywano także na rozwiązanie problemu zbyt dużego zagęszczenia ludności w Polsce, zwłaszcza na wsi, którego rozwiązaniem miała stać się kolonizacja, podnoszono także w tym kontekście konieczność budowy własnej silnej floty obsługującej terytoria zamorskie i tym samym pobudzanie gospodarki krajowej.[126] Bardzo chętnie pokazywano również migawki

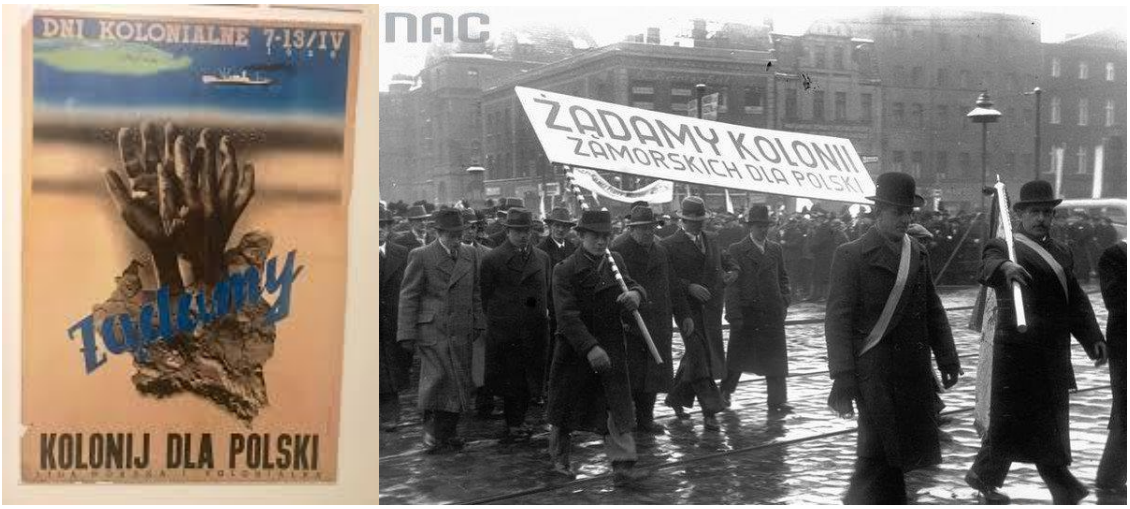
[124] (ba), „Trzema drogami ku jednemu celowi", *Morze* nr 1/1931, str. 1
[125] W. Rosiński, „Drogi naszej ekspansji zamorskiej", *Morze* nr 4/1932, str. 19
[126] W. Rosiński, „U źródeł kryzysu", *Morze* nr 5/1932, str. 19-20, (Doliw.A), „Nasze tytuły do kolonij", *Morze* str. 20



Jako jeden z celów zamorskiej ekspansji proponowano Madagaskar. (źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu 02.10.2018 t.)

z życia polskich kolonistów, akcentując korzyści płynące z faktu zamieszkiwania poza granicami kraju dla polskich obywateli jak też benefity dla całej polskiej gospodarki w tym okresie. Szczególnie chętnie prezentowano osadnictwo polskie w brazylijskiej Paranie, ale wskazywano również inne możliwe kierunki osadnictwa polskiego, na przykład Peru czy Afrykę zachodnią. Idea kolonizacji została precyzyjnie wyłuszczona w materiale „Przez morze – do kolonij", w którym czytamy (pis. oryg.): (…) *dąży się do skupienia naszego wychodźstwa w pewnych tylko państwach i na określonych terenach, do utrzymywania z emigracją zamorską jak najściślejszych stosunków kulturalnych i nawiązania z nią bezpośrednich stosunków gospodarczych. Chodzi nam bowiem o to, by osadnicy nasi tworzyli zwarte skupiska, złączone ścisłemi węzłami współpracy gospodarczej z Macierzą, chroniąc się w ten sposób skutecznie przed wynarodowieniem*.[127] Tematyka kolonialna bardzo zyskała na znaczeniu, w prasie branżowej poświęca się jej coraz więcej miejsca pokazując nie tylko polityczne i gospodarcze, ale także społeczne korzyści płynące z faktu posiadania terytoriów zamorskich. Pokazuje się na łamach prasy konkretne przykłady innych krajów, które czerpią ogromne korzyści z posiadania kolonii, analizuje się dane makroekonomiczne pokazujące konieczność osiedlania się poza Polską. W pismach należących do Ligi tematyka kolonialna zajęła w ostatnich czterech latach przedwojennych od 18,75% (*Polska na Morzu* aż do 24,42% (*Morze)* objętości, co jest dobitną ilustracją zaangażowania prasy w tę problematykę. Oprócz poparcia samej idei kolonialnej, prasa pisała także o akcji tworzenia Funduszu Akcji Kolonialnej, przedsięwzięcia wspierającego proces osadnictwa polskiego na terenach

[127] (c.z.), „Przez morze do kolonij", *Polska na Morzu* nr 2/1935, str. 10-11



Plakat propagandowy LMiK oraz manifestacja członków organizacji w Warszawie w roku 1934. (źródło) archiwum autora).

Morze bardzo często zamieszczało na swoich łamach materiały dotyczące ekspansji kolonialnej, powstała nawet stała rubryka „Pionier Kolonialny"
Popularna prasa codzienna również zajmowała się problematyka kolonialną.. (źródło*: Ilustrowany Kurjer Codzienny*, 12 kwietnia 1938 roku.)

zamorskich. Kampanię rozpoczęto wiosną 1932 roku, a akcję zbiórki środków finansowych nagłaśniały wszystkie pisma branżowe, nie tylko wydawane przez Ligę.[128]
Obok Dni Morza w latach 30-tych zorganizowano także Dnie Morskie i Kolonialne (pis. oryg.), imprezę o silnym wydźwięku propagandowym, promującą ideę kolonializmu i pokazującym na przykładzie innych państw, że polityka kolonialna ma głębokie uzasadnienie w przypadku krajów przeludnionych i będących na dorobku. Hasłem Dni było: *Silni na morzu – gospodarni we własnych koloniach*.[129] Władze bardzo dużą wagę przykładały do tego rodzaju wydarzeń, a Liga

[128] (ba), „Musimy stworzyć „Fundusz Kolonjalny!", *Morze* nr 3/1932, str. 23-25
[129] (ba), „Z życia organizacji", *Morze,* nr 5/1939, str. 28-29

niezwykle silnie mobilizowała się wówczas wkładając w przygotowania wiele energii. Bardzo ważnymi wydarzeniami w skali kraju były także doroczne zjazdy Ligi. Miały niezwykle podniosły charakter, a gośćmi honorowymi obrad byli często przedstawiciele najwyższych władz. W roku 1939, niedługo przed wybuchem wojny, na toruńskim zjeździe organizacji padły znamienne słowa: *Gdziekolwiek się zwrócić, do jakiejkolwiek sfery społecznej, do mieszkańców jakiejkolwiek okolicy państwa, jakiegokolwiek obozu, wszędzie jest jeden głos i jedna opinia: polskiego wybrzeża nie damy i nikt wydrzeć nam go nie zdoła.*[130]

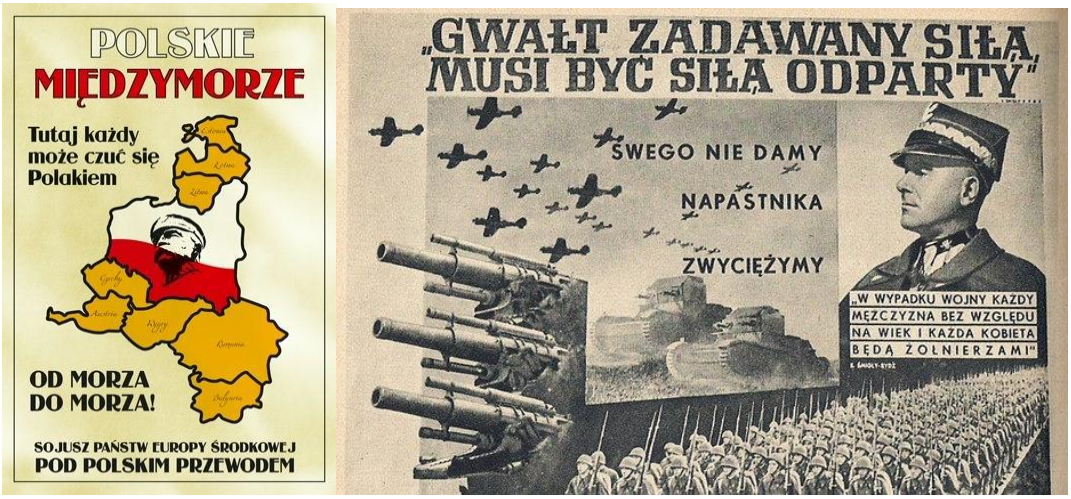
Liga dysponowała bardzo dużymi środkami finansowymi pochodzącymi z subsydiów rządowych oraz ze składek członkowskich. W roku 1937 ujawniono na łamach *Morza* budżet tej organizacji. Ponad połowę (54%) środków wydatkowano na działalność statutową, Wydział Obrony Morskiej (FOM) pochłaniał 10,5% środków, Fundusz Akcji Kolonialnej 10,1%, morskie wychowanie młodzieży to wydatek 6,2%, Wydział Morski kosztował Ligę 3,7%, żegluga śródlądowa 0,5%. Pozostałe środki będące w gestii Ligi, w wysokości 2,3%, kierowano na zakup nieruchomości na potrzeby rozwoju organizacji, inwestycje i spłatę zobowiązań, a kolejne na Instytut Naukowy LMiK kosztujący 4,9%. Koszty administracyjne skalkulowano na poziomie nieco powyżej 7%. Budżet wyrażony kwotowo to 940.000 złotych, a więc była to suma, jak na przedwojenne realia gospodarcze, ogromna.[131]

Charakterystyczne jest przy tym, że Liga swój budżet upubliczniła dopiero po wielu latach swojego istnienia dokonując tego przy okazji publikacji w prasie cyklicznego komunikatu. Dużo uwagi poświęcano także sprawom powiększania szeregów organizacji, co stało się jednym z priorytetów organizacji, zwłaszcza w drugiej połowie lat trzydziestych. Pisma ligowe zajmowały się tym problemem regularnie, pisały o potrzebie powiększania szeregów akcentując znacząco większe możliwości dużej struktury i stosując bardzo różnorodne argumenty o charakterze agitacyjnym. Drukowały, począwszy od 1935 roku, deklarację członkowską obligując każdego członka organizacji do pozyskania kolejnego.[132] Odwoływano się często do deklaracji władz o corocznym podwajaniu szeregów Ligi, która to deklaracja stała się imperatywem dla kół terenowych.

W prasie pojawiał się także głosy krytyczne odnośnie planowanej ekspansji kolonialnej. Najdobitniej swój negatywny pogląd w tej sprawie wyraził Włodzimierz Lewicki, który jeszcze w grudniu 1930 roku skrytykował władze za pomysł akcji kolonizacyjnej na tereny Afryki czy Ameryki Południowej w zamian proponując skupienie się na terenach wschodnich Rzeczypospolitej. *Często spotykamy się ze zdaniem, że Polska uprawia rabunkową gospodarkę emigracyjną, że zamiast szukać terenów emigracyjnych w Ameryce czy Afryce, należałoby kolonizować nasze kresy wschodnie, leżące odłogiem na dużych, słabo zaludnionych obszarach.*[133] Autor dowodził, że kresy nie były wówczas należycie przygotowane do kolonizacji, a ich przysposobienie wymagałoby olbrzymich nakładów finansowych, na co władze nie mogłyby sobie pozwolić. Wskazywał zarazem jej dokonania w celu przygotowania terenów do przyszłego osiedlania się ludności z terenów Polski centralnej i zachodniej w postaci podjęcia akcji osuszania bagien pińskich, budowy sieci dróg i trakcji kolejowej i rozbudowę miast, mając jednocześnie przekonanie, że z

[130] (ba), „VIII Walny Zjazd Delegatów LMK", *Morze* nr 6/1939, str. 24-27
[131] (ba), „Budżet-program", *Morze* nr 3/1937, str. 3
[132] (ba), Podwoić szeregi, *Polska na Morzu* nr 3/1937, str. 15-16, nr 4/1937, str. 15, (ba), „Podwoić szeregi", *Szkwał* nr 3/1937, str. 12,
[133] Włodzimierz Lewicki, „O polską politykę kolonjalną", *Przegląd Gdyński* nr 15/1930 r, str. 5

owoców tych działań skorzystają dopiero następne pokolenia.[134] W sprawach akcji kolonizacyjnej proponowanej przez Ligę Morską nie krył swego krytycznego stanowiska. Wskazywał, że Polski nie stać było na objęcie we władanie zamorskich kolonii, ponieważ każda z nich wymagałaby poniesienia olbrzymich nakładów finansowych. Podnosił argument, że suma nakładów niezbędnych do budowy kolei, dróg i niezbędnej infrastruktury byłaby większa niż oczekiwane korzyści. Akcentował także rosnące znaczenie ruchów narodowo-wyzwoleńczych rdzennych mieszkańców, co mogłoby skutkować wejściem na drogę rewolucji i walki na forum międzynarodowym o utrzymanie mandatu kolonialnego. Uwypuklał dość przypadkową emigrację zarobkową Polaków na kontynent amerykański i



Idea Polski mocarstwowej to także silne państwo w Europie i potężna armia, zdolna odeprzeć atak wroga.(źródło: www.wikimedia.org, data dostępu 20.10.2020 r.)

Współczesna grafika z cytatem Wojciecha Korfantego na temat oblicza Polski mocarstwowej. (źródło: twitter.com, data dostępu 07.06.2018 r))

wskazywał potrzebę skoordynowanych działań w tym zakresie.*Nasuwa się więc myśl, czy nie lepiej byłoby, miast dążyć do zdobycia własnej kolonji w Afryce, kierować falę polskiej emigracji w dalszym ciągu do państw Ameryki Południowej, na tereny należycie poprzednio zbadane i odpowiednio przygotowane dla przyjęcia rzesz polskiego wychodźtwa. Naszym*

[134] tamże

zdaniem należy dążyć do możliwie zbiorowego osiedlania Polaków na zgóry zagwarantowanych zapomocą udkładów z rządami danych państw emigracyjnych terenach, przyczep należałoby zapewnić ośrodkom polskim pełnie praw używania swobody języka i nauki a nawet pewnego rodzaju samorządu.[135] Kwiatkowski podważał także słuszność hasła głoszącego, że posiadanie kolonii stanowi drogę do mocarstwowości kraju. *Powiedzmy sobie szczerze, czy naprawdę zdobędziemy mocarstwowość Polski przez zdobycie kolonji? Czy istota mocarstwowego stanowiska naszego państwa nie zależy od realizacji całkiem innych zadań, przedewszystkiem od unormowania stosunków wewnętrzno politycznych, od gospodarczego dźwignięcia kraju, od rozbudowy portów naszych, floty handlowej i obronnej wojennej i tylu innych? Kto wie, czy własna kolonja nie byłaby w chwili obecnej i na długie, przyszłe lata kulą u nogi naszego państwa. Nie posiadamy bowiem ani odpowiednio przygotowanego materiału ludzkiego, ani potrzebnych olbrzymich kapitałów ani też możności zabezpieczenia danej kolonji swobodnego rozwoju. W ten sposób zapewnilibyśmy naszym rodakom utrzymanie polskości i trwałego związku z krajem. Taka koncepcja wydaje się nam najbardziej odpowiednią dla rozwiązania zagadnienia emigracji polskiej.*[136] (pis. oryg.) Słowa Lewickiego nie były dobrze słyszalne, jego głos nie znalazł odpowiedniego wsparcia w kręgach władzy, coraz silniejsze wpływy zdobywali zwolennicy niczym nie skrępowanej działalności kolonialnej wspierani przez część prasy.

Do głosu coraz częściej dochodzili skupieni wokół Ligi Morskiej zwolennicy Polski wielkomocarstwowej, opartej na niejasnych i nieostrych przesłankach, a ponieważ duży odsetek ówczesnej prasy pozostawał w rękach ligowych, nie może zatem dziwić, że jednolity przekaz tej prasy zdominował wkrótce debatę publiczną usuwając w cień przeciwników tego sposobu pojmowania ówczesnej rzeczywistości. Od roku 1931 widoczna była zmasowana kampania prasowa na rzecz rozwijania emigracji, zdobywania nowych terytoriów dla Polski i czerpania korzyści gospodarczych z terenów zamorskich. W tych hasłach nie dostrzegano jednak minusów, doskonale wskazanych przez Lewickiego w inkryminowanym materiale. Wprawdzie zarówno on jak i osoby bliskie mu w wyrażanych poglądach usiłowali przekonywać sfery rządowe do swoich racji, to jednak po drugiej stronie sporu występowali ludzie ogromnie zdeterminowani w głoszeniu swoich racji, bardzo wpływowi w establishmencie i walczący o wpływy w prasie. Wkrótce to ich przekaz stał się dominujący w mediach, a co za tym idzie uwaga społeczna koncentrowała się na tych problemach.

4.4. Polityka wydawnicza Ligi Morskiej

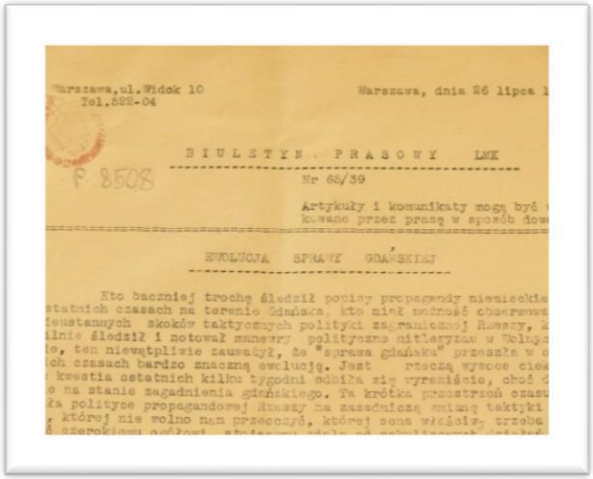
Działania Ligi na rzecz kolonii były dobrze zorganizowane, ale aby dotrzeć do odbiorców potrzeba było stworzyć nowe kanały komunikacji. W odrodzonej Polsce radio nie było jeszcze powszechnym medium, telewizja powstała dopiero w latach 30-tych i do wybuchu wojny nie wyszła w Polsce poza prace eksperymentalne, uznano zatem, że to prasa będzie najbardziej prasy, uznano bowiem, że to droga najwłaściwsza, najbardziej efektywna z punktu widzenia

[135] Eugeniusz Kwiatkowski, *Przegląd Gdyński* nr 15/1930, str. 5-6
[136] Wł. Lewicki, „Na marginesie kolonialnej ekspansji", *Przegląd Gdyński* nr 15/1930, str. 5-6

Ligi i mająca również znaczące perspektywy w kontekście rozwoju czytelnictwa w Polsce. Własne odpowiednim narzędziem do sięgania po wytyczone cele. Priorytetem było tworzenie własnej pisma pozwalały kształtować przekaz zgodnie z wytycznymi władz Ligi, w sposób niezależny od woli innych wydawców prasy, którzy nie zawsze dostrzegali potrzebę zwrócenia się ku morzu.

Okładki czasopism wydawanych przez Ligę Moską i Kolonialną. Foto autora

W roku 1939 na rynku ukazał się jeszcze *Rocznik Morski i Kolonialny* będący w istocie rocznikiem statystycznym z silnym uwypukleniem działu poświęconego morzom i koloniom, który realizował działania Ligi w dziedzinie statystyki. Osobnym zagadnieniem były materiały wewnętrzne Ligi wydawane w postaci biuletynów i komunikatów. Publikowano je dla członków lokalnych struktur, a także stanowiły one oddolną inicjatywę kół terenowych. Charakterystyczne jest, że pisma lokalne wydawane były w regionach bardzo silnych liczebnie jak Warszawa (*Wśród Prądów, Biuletyn Okręgu Stołecznego LMiK)* wybranych aglomeracjach (kielecki *Tygodnik Morski*) a także bardzo odległych od morza (rzeszowskie *Na Fali,* jarosławskie *Pionier Kolonjalny* i *Frontem do Morza*, krzemieniecki *Pionier Morza,* późniejszy *Pionier Morski,* przemyski *Zew Morza)* W ten nurt wpisywały się *Komunikat* krakowski będący de facto dodatkiem do ligowego miesięcznika *Morze* w Małopolsce, pismo krakowskie „Młodzi! Na Morze", wileński „Komunikat Informacyjny" oraz nowogródzkie *Echo Morskie i Kolonjalne.*[137] Nie tylko jednak w pismach i biuletynach ligowych poświęcano wiele miejsca zagadnieniom kolonialnym. Tematyka była poruszana także w innych tytułach branżowych, bardzo często były to materiały własne LMiK.[138] Dziennikarze innych pism także chętnie sięgali po tematy kolonialne widząc rosnące zainteresowanie tą problematyką wśród czytelników.



Warszawa,ul.Widok 10 Warszawa, dnia 26 lipca 1
Tel.822-04

P. 8508

BIULETYN PRASOWY LMK

Nr 65/39

Artykuły i komunikaty mogą być
kowane przez prasę w sposób dow

EWOLUCJA SPRAWY GDAŃSKIEJ

Kto baczniej trochę śledził popisy propagandy niemieckie
statnich czasach na terenie Gdańska, kto miał możność obserwow
ostatnich skoków taktycznych polityki zagranicznej Rzeszy,
ilnie śledził i notował manewry polityczne hitleryzmu w Wolnym
o, ten niewątpliwie zauważył, że "sprawa gdańska" przeszła w o
ch czasach bardzo znaczną ewolucję. Jest rzeczą wysoce cie
kwestia ostatnich kilku tygodni odbiła się wyraźnie, choć
e na stanie zagadnienia gdańskiego. Ta krótka przestrzeń czasu
ża polityce propagandowej Rzeszy na zasadniczą zmianę taktyki
, której nie wolno nam przeoczyć, której sens wyjaśnić trzeba

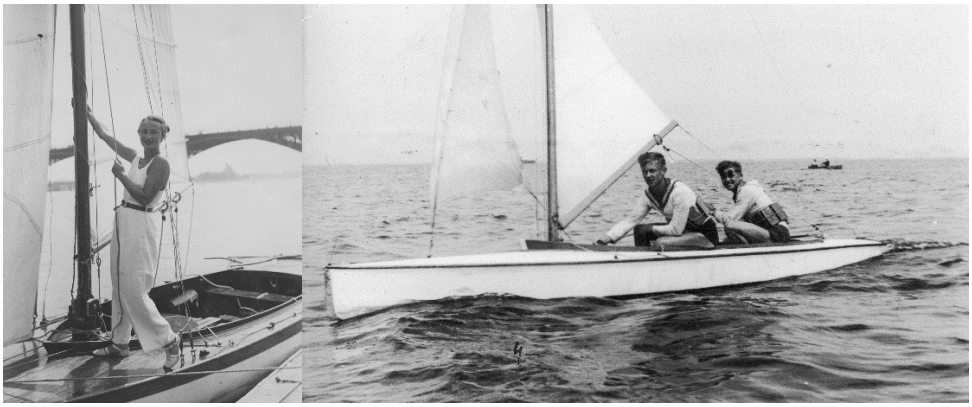
Strona tytułowa *Biuletynu Prasowego Ligi Morskiej i Kolonialnej* nr 65/39 z 26 lipca 1939 r.. foto autora

Aby zwiększyć zasięg prasowy tych informacji Liga Morska i Kolonialna pod koniec lat trzydziestych zorganizowała nawet zalążek własnej agencji informacyjnej, której zadaniem było cykliczne przygotowywanie serwisów informacyjnych dla mediów. Autorami tekstów byli dziennikarze pism ligowych, a także zapraszani dziennikarze i eksperci zewnętrzni. Biuletyn wydawano techniką maszynopisania, a rozsyłano do zainteresowanych redakcji tradycyjną pocztą. W 1939 roku z tych serwisów korzystały redakcje 72 gazet i czasopism z całej Polski a na przeszkodzie rozwoju tego projektu stanął wybuch wojny.[139]

[137] Zbigniew Machaliński, *Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej,* Gdańsk, 1969
[138] Czesław Mańkowski, „Polska emigracja i kolonizacja zamorska", *Przegląd Morski* nr 11-12/ 1930, str. 1063-1085
[139] *Biuletyn Prasowy LMiK* nr 65/1939, str. 3

Rozdział 5. Morskie wychowanie młodzieży

Zagadnienia związane z wychowaniem morskim młodego pokolenia w hierarchii celów władz polskich lokowano bardzo wysoko. Uważano, że zmieniając nastawienie młodych ludzi można będzie kształtować mentalność całego społeczeństwa, jego nastawienie do spraw morza i sposób postrzegania gospodarki poprzez pryzmat kwestii z morzem związanych. O wadze tych spraw pisano po raz pierwszy już w 1922 roku na łamach *Żeglarza Polskiego*: *Ze wszystkich dziedzin sportu sport wodny jest najwięcej celowy, najwięcej poważny, dający świetne wyniki nie tylko fizycznego rozwoju człowieka go uprawiającego, ale i bezpośrednio podnoszący wartość zawodową jednostki, o ile jest ona żeglarzem. Powiem krótko; sport wodny jest tem dla marynarzy, czem szachy dla matematyki, zabawą, grą, ale zabawą dającą znakomitą gimnastykę we własnym zawodzie, nawet mogącą człowieka podnieść zawodowo, zaszczepiając mu oszczędność ruchów i celowość zamierzeń, ucząc go wykorzystywać i rozwiązywać na drodze praktycznej możliwe położenia i kombinacje, spotykane w jego zawodzie.(…) Jednym z najważniejszych środków spopularyzowania morza jest sport wodny niekoniecznie nawet na morzu uprawiany. Kto godzinami będzie się kręcił na rzece lub jeziorze na czółnie, zaopatrzonym w prześcieradło i prymitywny ster, tego chętnie zawsze będzie ciągnęło na morze.* [140] (pis. oryg.)



Prasa aktywnie włączała się w promocję aktywności młodego pokolenia. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Młodzi ludzie, dopiero wchodzący w dorosłe życie, mieli stać się narzędziem w dziele krzewienia nowych idei państwa, skoncentrować się na działaniach ukierunkowanych na sprawy morskie. Bardzo dobitnie tę strategię zwerbalizował autor ważnego materiału problemowego opublikowanego w magazynie „Morze", który coraz częściej podejmował tą problematykę: *Wychowanie wodne to nic innego jak tylko wychowanie obywatelsko-państwowe, jak tylko dążność do uspołecznienia jednostki, do uaktywnienia jej stosunku do jednego z najważniejszych zagadnień państwowych w zakresie obrony granic gospodarstwa narodowego – to tylko nauka zbiorowego działania całego społeczeństwa na jednym z najważniejszych odcinków państwowo-twórczej pracy.*[141] (pis. oryg.)

[140] (JKT), „ Sport żaglowy i motorowy", *Żeglarz Polski* nr 3/1922, str. 39-40
[141] M. (Michał) Socha, „Wychowanie wodne a szkoła", *Morze* nr 4/1934, str. 7-8

Kluby żeglarskie miały szczególną rolę w upowszechnianiu żeglarstwa. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Wtórował mu bardzo wówczas aktywny publicysta *Sportu Wodnego*, Antoni Heinrich[142] formułując tezy o szerszym charakterze, fundamentalnie ważne z punktu widzenia państwa: *Wodniacy stać muszą w awangardzie polskiej idei wodnej, która obejmuje wielkie zagadnienia zarówno śródlądowe (regulacje, melioracje, budowa dróg wodnych) jak i morskich (ekspansja handlowa, problemy emigracji i kolonji). Właśnie na terenach przystani powinny krzewić się wielkie nowe ideje, stąd winny wędrować do lądowego społeczeństwa prądy mające zmienić dzisiejszy stan ignorowania spraw wodnych.*[143]

Osobno formułowano przekaz adresowany do najmłodszych, co pokazywało jak wiele starań włożono w sprawę edukacji, ale również indoktrynacji młodych ludzi. Do nich kierowano osobny przekaz, dostosowany do percepcji dzieci i młodzieży: *Myśl morska dokonała już wiele wśród nas i z każdym rokiem dorzuca nowe zdobycze. Ale czymże jest ona w swej istocie?(...) Myśl morska jest organicznie związana ze społeczeństwem, które ma światopogląd morski, a ten nie ogranicza się bynajmniej do patrzenia w morze. Wyraża się ona w każdym przejawie życia społecznego, w stosunku do pracy, w stosunku człowieka do człowieka, obywatela do państwa.*[144]

---

142 Antoni Heinrich, dziennikarz, działacz żeglarski, grafik i ilustrator. Urodził się 20 czerwca 1903 roku w Aleksandropolu na Kaukazie. Uczył się w Kaliszu i Warszawie, studiował na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Po ukończeniu służby wojskowej podjął studia na warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych. Ze sportem zetknął się w Akademickim Związku Sportowym, gdzie w latach 1927-32 pracował jako kierownik sekcji narciarskiej. W roku 1931 był organizatorem i uczestnikiem spływu kajakowego przez Dniestr i Dunaj do Konstantynopola. W latach 1930-34 był stałym współpracownikiem czasopisma *Sport Wodny*, pracował także w Głównej Księgarni Wojskowej. Autor trzech znaczących książek o turystyce kajakowej: *Podręcznik kajakowca* (1933), przewodnika *Szlaki wodne Polski (*1934, 1935) oraz *Budowa kajaków* (1935). Opracował regulaminy i instrukcje obowiązujące w sporcie wodnym, był autorem opracowania części publikacji *Polska na morzu* poświęconej sportom wodnym. Po wybuchu wojny walczył w formacji artylerii lekkiej podczas kampanii wrześniowej, a następnie działał w konspiracji w Warszawie. W pierwszych dniach Powstania Warszawskiego został wywieziony do obozu w Pruszkowie i stracony w zbiorowej egzekucji. (źródło: *Polski Słownik Biograficzny*, tom IX, str. 347-348)

143 Antoni Heinrich, „Wychowanie wodne", *Sport Wodny* nr 18/1934, str. 354-355

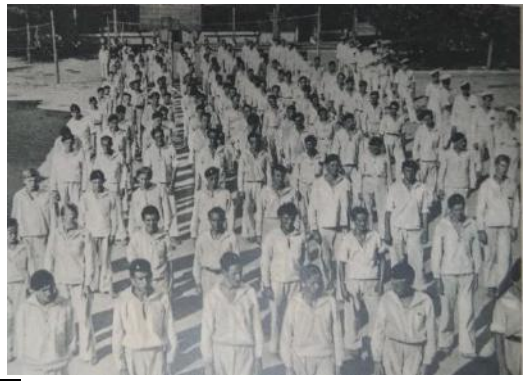
144 (Marek), „Rozważania lutowe", *Polska na Morzu wydanie B* nr 2/19239, str. 3

5.1. Strategie wychowania wodnego

Wychowanie młodego pokolenia było jednym z filarów działań władzy już od lat dwudziestych, co podkreśla wagę tej problematyki w odradzającym się państwie. Już wówczas zdawano sobie sprawę, że tylko gruntowne przemiany dokonane w świadomości Polaków zagwarantują sukces w postaci walki o morze i jego sprawy, obudzą w ludziach patriotyzm i właściwy stosunek do nowego państwa. Działania ukierunkowane na młodzież miały sprawić szerokie otwarcie się jej na kwestie morskie i zmianę świadomości całego pokolenia. Apelowały o właściwe działania władze, a wspomagała je prasa branżowa z nowym wówczas tytułem jakim było *Morze.*

Chcemy, aby mężowie i niewiasty, oficer i żołnierz polski, młodzież nasza, akademicy i harcerze wyszli z ciasnych i dusznych miast, z ubogich osad i wsi na przestrzenie wód i poczęli zdobywać żywioł wodny, szli z wiatrami w zawody, przebywali nieznane przestrzenie, zdobywali świat nowy i ciekawy.[145] (pis. oryg.)

Plakat propagandowy z lat 30. XX w. (źródło: Archiwum *Morza)* oraz grafika patriotyczna z 1918 roku. (źródło: Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku



Obozy żeglarskie nad Jeziorem Narocz były dla młodych Polaków okazją do poznania żeglarstwa. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

[145] (ba), bez tytułu, *Morze* nr 5/1925, str. 16

Władze doskonale zdawały sobie sprawę, że realizacja celu, jakim było stworzenie państwa morskiego, nie może pominąć kwestii edukacji morskiej. Zastanawiano się jakim sposobem przekonać Polaków do morza, zaszczepić w nich miłość i patriotyzm, włączyć tematykę morską do najważniejszych spraw nurtujących ludzi w odradzającym się kraju. Uznano, że gwarancją sukcesu będzie włączenie tematyki morskiej do programów szkolnych na wszystkich etapach edukacji i znaczne zintensyfikowanie przekazu kierowanego do młodego pokolenia. *Idea wychowania wodnego pokrywa się całkowicie z ideą wychowawczą szkoły polskiej. Dlatego słuszne jest, aby idea ta znalazła właściwy wyraz w programach nauczania dla wszystkich typów szkół i w podręcznikach dla tych szkół przeznaczonych.(...) Wszystkie te sprawy mogłyby znaleźć właściwe im miejsce w programach, podręcznikach geografji, nauki o Polsce współczesnej, nawet i programy wychowania fizycznego i zajęć praktycznych mogłyby przyjąć w niej kurs idei wychowania wodnego.*[146] (pis. oryg.) Działania te trafnie podsumowano na łamach magazynu „Morze": *Realizatorem wszelkiej pracy na morzu jest człowiek. Ten człowiek, którego nie można wynająć u obcych, lecz którego trzeba wychować jako kupca, marynarza, rybaka, jako plantatora, jako badacza, geografa, przyrodnika czy wreszcie jako osadnika-pioniera. Ten człowiek, który jest wyrazem przeciętnej opinii dzisiejszej czy jutrzejszej, a którego trzeba zdobyć dla powodzenia pracy na morzu.*[147]

W ramach upowszechniania żeglarstwa organizowano kursy szkutnicze dla niewtajemniczonych, podczas których uczestnicy samodzielnie budowali łodzie. (źródło: Archiwum Morza)

Działania wychowawcze dzielono na dwa zasadnicze elementy. Pierwszym z nich było kształtowanie morale młodzieży, działania na płaszczyźnie duchowej i budzenie patriotyzmu, drugim wychowanie wodne, czy szerzej fizyczne, w którym upatrywano metody na wzrost tężyzny fizycznej młodych ludzi.[148] Bardzo wiele miejsca zajmowały w prasie, nie tylko ligowej, artykuły o podniosłym charakterze, używające niezwykle górnolotnego języka o silnym zabarwieniu agitacyjnym, mające za zadanie przekonanie odbiorców do wizji Ligi. *Trzeba koniecznie budzić w samym społeczeństwie nie tylko zainteresowanie dla tych spraw,*

146 M. (Michał) Socha, „Wychowanie wodne a szkoła", *Morze* nr 4/1934, str. 7-8
147 Czesław Zagórski, „Ludzi morza trzeba wychowywać", *Morze* nr 1/1939, str. 12-13
148 Stanisław Kwaśniewski, „O dalszy program", *Morze nr* 5/1937, str. 2-6

ale i pewnego rodzaju kult dla morza i wody w ogóle.(...) Czyż nasze przepiękne jeziora, rzeki i kanały z królową Wisłą na czele, nie warte są bliższego poznania? I czy to nie będzie również wychowanie wodne, a więc i nastawienie na zagadnienia morskie?[149] Na łamach prasy głos zabierali także czołowi działacze Ligi Morskiej, wśród których najaktywniejszym był Stanisław Kwaśniewski, szef Wydziału Wychowania Wodnego LMiK. W artykule zamieszczonym na łamach „Sportu Wodnego" sprecyzował zasady wychowania wodnego. *Moralne wychowanie wiadomo – to krzewienie ideowego zamiłowania do wody i morza i równocześnie tępienie ciągle jeszcze i to nie tylko zagranicą, ale nawet w kraju powtarzanego zdania, że „Polacy nigdy nie byli narodem morskim", że „Polacy to szczury lądowe", i t. p. Trzeba dowieść, że jesteśmy narodem Jana z Kolna, Arciszewskiego, i sławnego Rogozińskiego, że byliśmy i pozostaniemy żeglarzami i marynarzami.*[150]

Kopia plakatu propagandowego z 1930 roku odwołującego się do najazdu Krzyżaków. (źródło: Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku)

W celach propagandowych wykorzystywano często odniesienia historyczne. Przywoływano plemiona prasłowiańskie zamieszkujące tereny Pomorza i Pomorza Zachodniego aż do wyspy Rugia, co miało legitymizować obecność Polski na tych terenach współcześnie. Zazwyczaj pisano o tych zagadnieniach w kontekście sprawiedliwości dziejowej i wyrównywania dawnych krzywd w stosunku do plemion germańskich. Wiele miejsca poświęcono na przybliżenie najważniejszych postaci historycznych związanych z morzem. Szeroko na łamach różnych pism informowano o Krzysztofie Arciszewskim, wybitnym admirale floty brazylijskiej, generale armii holenderskiej i polskiej, postaci niezwykle charyzmatycznej, a nieco zapomnianej, mogącej być doskonałym wzorem dla młodzieży.[151]

149 M. (Michał) Socha, „Wychowanie wodne a szkoła", *Morze* nr 4/1934, str. 7-8

150 Stanisław Kwaśniewski, „Wychowanie wodne", *Sport Wodny* nr 1/1934, str. 4-5

151 Stanisław Wałęga, „Jak trzech polskich konkwistatorów zdobyło Brazylię w XVII wieku – Imci Pana Krzysztofa Arciszewskiego i jego towarzyszy żywota i spraw pamiętnik", *Straż nad Wisłą* nr 21/1938, str. 10 i 13, tamże, nr 23/1938, str. 9, *Straż nad Wisłą* nr 24/1938, str. 6-7, Stefan Frankowski, „Młodość Arciszewskiego", Przegląd Morski nr 97/1937, str. 113-117, Stefan Frankowski, „Arciszewski w Brazylii", Przegląd Morski nr 100/1937, str. 513-526, Stefan

Osobnym, bardzo silnie reprezentowanym wątkiem w prasie, była także sprawa próby tworzenia marynarki wojennej podczas Powstania Styczniowego i podjęcie działań zbrojnych na morzu w tym czasie. Pisano również bardzo wiele o działaniach bojowych Floty Pińskiej oraz o bitwie pod Oliwą, ostatniej zwycięskiej bitwie polskiego marynarza.[152]

Mimo zmasowanej i dobrze przygotowanej kampanii prasowej na rzecz poparcia idei wychowania wodnego zdarzały się krytyczne teksty na łamach prasy branżowej, oczywiście dotyczyło to wyłącznie tytułów niezależnych od Ligi Morskiej, która sprawowała nieformalny monopol na działania wychowawcze wśród szerokich mas społecznych. Wspomniany Antoni Heinrich dostrzegł słabości kampanii ligowej ukierunkowanej na wychowanie wodne wskazując najsłabsze strony projektu i brak mobilizacji do jego realizacji. *Dotychczas wychowanie wodne jest martwym frazesem. Istnieje wprawdzie odpowiedni wydział przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej, nie opanował on jednak, jak dotąd, terenu. Zarówno w zakresie wychowania ideowego jak i czysto technicznego króluje chaos. Setki klubów i klubików, gospodaruje w izolacji od sąsiadów młócąc po raz setny starą słomę tworząc programy, wypracowując metody, od dawna gdzieindziej zrobione i wypróbowane. Marnuje się moc energii i stoi się w miejscu.*[153]

Na tym tle wywiązała się ostra polemika pomiędzy Antonim Heinrichem a autorami gdańskimi skupionymi wokół ligowego „Szkwału", w której adwersarze nie szczędzili sobie nie tylko merytorycznych argumentów, ale i zwykłych epitetów. Dotyczyła ona nie tylko poglądów dziennikarzy, ale odnosiła się także do postaw życiowych przedstawicieli zwaśnionych stron. Polemika ciągnęła się przez kilka miesięcy i antagonizowała w istotny sposób obydwa pisma nie wnosząc do sporu nowych argumentów. Podtekstem tej wymiany poglądów była też niechęć *Sportu Wodnego,* pisma pozostającego w rękach prywatnych, do tytułu wydawanego przez Ligę Morską, wysoko dotowanego z funduszy społecznych. Spór został załagodzony, jednak wzajemne animozje kładły się cieniem na współpracy pism w kolejnych latach. Wszystkie działania podejmowane przez Ligę Morską okazały się jednak dalece niewystarczające. Skupiono się zatem na kreowaniu nowych zdarzeń wokół morza, a za

---

Frankowski, „Arciszewski w służbie polskiej", *Przegląd Morski* nr 102/1937, str. 711-720, Janusz Stępowski, „Krzysztof Arciszewski z Arciszewa", *Polska na Morzu wyd. B*, nr 3/1938, str. 10-12,

[152] Jan Rogowski, „Flota polska w Powstaniu Styczniowem", *Morze* nr 2/1926, str. 3-4, Witold Hubert, „Próba tworzenia marynarki wojennej podczas powstania 1863-64", *Morze* nr 3/1929, str. 26-29, Witold Hubert, „Próba tworzenia polskiej marynarki wojennej w latach 1863/64", *Przegląd Morski,* nr 4/1929, Stanisław Zieliński, „Marynarka Wojenna Powstania Styczniowego", *Morze* nr 7-8/1932, str. 4-7, Michał Godlewski, „Wyprawa morska powstańczego okrętu w 1863 roku", *Przegląd Morski* nr 86/1936, str. 368-377, Janusz Stępowski, „Sierakowski i Mierosławski – twórcy wyprawy bałtyckiej 1863 roku", *Przegląd Morski* nr 100/1937, str. 539-548, Witold Hubert, „Akcja czarnomorska w czasie Powstania Styczniowego", *Przegląd Morski* nr 103/1937, str. 821-826, Witold Hubert, „Próba tworzenia polskiej marynarki wojennej w 1863/64", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1934, str. 60-64, Janusz Stępowski, „Przypiski do wyprawy bałtyckiej 1863", *Przegląd Morski,* nr 106/1938, str. 32-38, Janusz Stępowski, „Epilog morskiej wyprawy 1863", „Przegląd Morski"nr 110/1938, str. 377-385, (Red.), „Rok 1863 na morzu", *Szkwał* nr 1/1937, str. 9, Stanisław Wałęga „Organizacja polskiej floty powstańczej w roku 1864", *Straż nad Wisłą* nr 6/1938, str. 4-5, Stanisław Wałęga, „Fiasco powstańczych planów morskich Rządu Narodowego 1863-64", *Straż nad Wisłą* nr 7/1938, str. 13-14, Janusz Stępowski, „Adam Mierosławski – odkrywca wysp na Oceanie Indyjskim", *Straż nad Wisłą* nr 11/1939, str. 10-11, ,(K.T.) „Flotylla pińska", *Żeglarz* nr 2/1937, str. 3, Włodzimierz Kosianowski, „Bitwa oliwska w retrospektywie", *Żeglarz* nr 60/1934, str. 167-175, Franciszek Szwoch, „Prawda o bitwie pod Oliwą", *Flota Polska* nr 41-42, str. 26, G.M., „Zwycięstwo floty polskiej nad szwedzką" *Od Naszego Morza,* nr 22/1931, str. 598-607

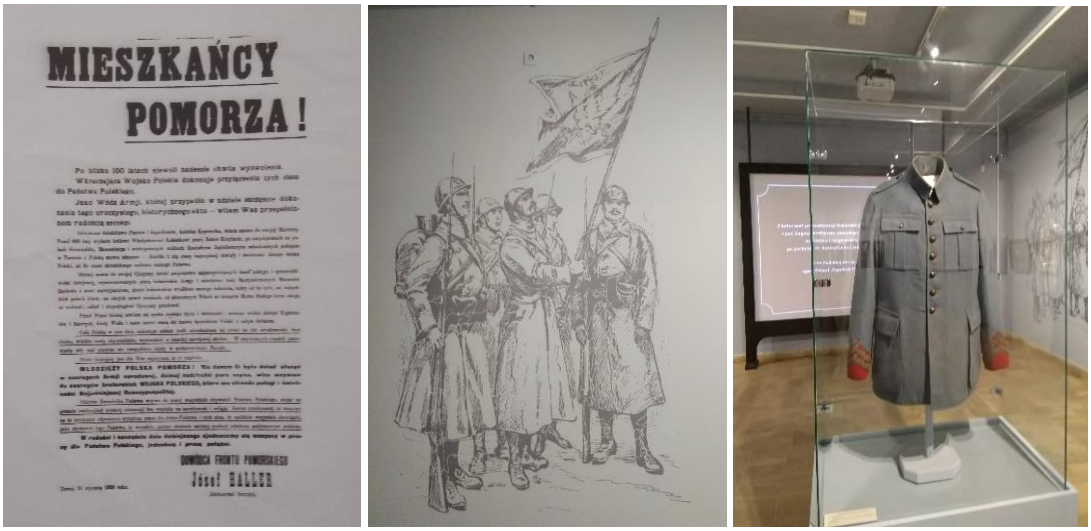
[153] Antoni Heinrich, „Wychowanie wodne", *Sport Wodny* nr 18/1934, str. 354-355

najważniejszą datę w odrodzonej Polsce uznano 10 lutego 1920 roku, kiedy to tzw. Błękitna Armia generała Hallera dotarła do Pucka i tu w symbolicznym geście dokonała zaślubin Polski z morzem.[154]

Józef Haller von Hallenburg (ur. 13 sierpnia 1873 w Jurczycach, zm. 4 czerwca 1960 w Londynie) – generał broni Wojska Polskiego, Naczelny Dowódca wszystkich Wojsk Polskich od 4 października 1918 roku, komendant Legionów, minister bez teki w drugim rządzie Władysława Sikorskiego w październiku 1939 roku, przewodniczący Obywatelskiego Komitetu Wykonawczego Obrony Państwa w 1920 roku, dowódca Frontu Północnego w czasie wojny polsko-bolszewickiej, Generalny Inspektor Armii Ochotniczej w 1920 roku, harcmistrz, przewodniczący ZHP, prezes Komitetu PCK, działacz polityczny i społeczny, kawaler Orderów: Orła Białego i Virtuti Militari. W październiku 1919 Hallerowi powierzono dowództwo Frontu Pomorskiego, utworzonego w celu pokojowego i planowego zajęcia Pomorza, przyznanego Polsce na mocy ustaleń traktatu wersalskiego.Od października 1920 Haller pełnił funkcje administracyjne poza służbą liniową, m.in. Generalnego Inspektora Artylerii (1920–1926) i przewodniczącego Najwyższej Wojskowej Komisji Opiniującej. Był członkiem Rady Wojennej, przewodniczył Związkowi Hallerczyków, a od 3 lipca 1920 do 4 lutego 1923 przewodniczył Związkowi Harcerstwa Polskiego. Również od 27 sierpnia 1920 do 31 lipca 1926 był aktywnym działaczem i Prezesem Głównego Komitetu Polskiego Czerwonego Krzyża PCK. W 1921 r. powołał do życia Koła Młodzieży PCK, co dało podwaliny aktualnemu Ruchowi Młodzieżowemu PCK. Ze względu na swoje nacjonalistyczne poglądy był uważany za osobę współodpowiedzialną za szerzenie nastrojów antysemickich w Polsce, w tym m.in. za rozruchy antyżydowskie w Częstochowie w 1919 roku, w których wzięli udział żołnierze „Błękitnej Armii", a także za wywołanie atmosfery nagonki na prezydenta Gabriela Narutowicza, jako wybranego „żydowskimi" głosami. Również od 27 sierpnia 1920 do 31 lipca 1926 był aktywnym działaczem i Prezesem Głównego Komitetu Polskiego Czerwonego Krzyża PCK. W 1921 r. powołał do życia Koła Młodzieży PCK, co dało podwaliny aktualnemu Ruchowi Młodzieżowemu PCK. Gen. Haller potępił przewrót majowy Józefa Piłsudskiego, w wyniku czego 31 lipca 1926 został przeniesiony w stan spoczynku. W latach 1936–1939 był jednym z organizatorów i przywódców opozycyjnego wobec sanacji Frontu Morges. 10 października 1937 na Kongresie Konstytucyjnym Stronnictwa Pracy został wybrany na stanowisko prezesa Rady Naczelnej SP.Po upadku Francji w 1940 roku przedostał się przez Hiszpanię i Portugalię do Wielkiej Brytanii. Tam w latach 1940–1943 pełnił funkcję Ministra Oświaty w Polskim Rządzie na Uchodźstwie. Po zakończeniu wojny Józef Haller zdecydował się pozostać na emigracji i osiedlił się na stałe w Wielkiej Brytanii. Zmarł w Londynie 4 czerwca 1960 w wieku 86 lat.

(Źródło: www.wikipedia.org, data dostępu 20.10.2020 r.)

[154] Błękitna Armia - polska ochotnicza formacja wojskowa okresu I wojny światowej, powołana do życia w 1917 roku na mocy dekretu ówczesnego prezydenta Francji Raymonda Poincaré. powstała z Polaków dotychczas służących w armii francuskiej. Poza tym wcielono do niej 35 000 polskich jeńców z armii austro-węgierskiej i niemieckiej, 22 000 polskich emigrantów ze Stanów Zjednoczonych oraz 300 z Brazylii. Dowódcą Błękitnej Armii był początkowo francuski gen. Louis Archinard, którego rok później zastąpił gen. Józef Haller. Kierownictwo polityczne nad armią sprawował od 23 lutego 1918 roku Komitet Narodowy Polski. Na mocy układu z 28 października 1918 została uznana samodzielną, sojuszniczą i jedyną współwalczącą armią polską. Wiosną 1919 roku Błękitna Armia została wraz z całym uzbrojeniem przetransportowana na teren nowo powstałego państwa polskiego. Jej liczebność w ówczesnym czasie liczyła około 70 000 żołnierzy. Następnie na terenach Galicji Wschodniej brała udział w wojnie polsko-ukraińskiej, a we wrześniu 1919 roku została włączona w skład Wojska Polskiego. (źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 16.12.2011 r.)



Odezwa podpisana przez generała Hallera, rycina ilustrująca poczet sztandarowy formacji oraz oryginalna kurtka żołnierza tzw. Błękitnej Armii. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Data ta, stanowiąca symbol przyłączenia morza do Polski, stała się punktem odniesienia dla kolejnych pokoleń młodzieży, a jej rocznicowe doroczne celebracje miały charakter podniosłych manifestacji państwowych o bardzo uroczystym charakterze i z udziałem przedstawicieli najwyższych władz państwowych. Corocznie na łamach prasy relacje z tych uroczystości zajmowały wiele miejsca i zazwyczaj miały niezwykle podniosły charakter. Niektóre pisma (*Polska na Morzu, Morze*) właśnie w lutym zwiększały objętość aby pomieścić wszystkie materiały propagandowo-rocznicowe zazwyczaj bogato zilustrowane materiałem fotograficznym. Oprócz relacji z wydarzeń rocznicowych publikowano także odezwy członków władz państwowych lub organizacji społecznych, a także podejmowane z tej okazji różnorodne zobowiązania.

Drugim ważnym przedsięwzięciem w tym nurcie były uroczyste obchody Dnia, Tygodnia, a następnie Święta Morza, które aktywizowały nie tylko młodzież, ale w którym to przedsięwzięciu odgrywała ona bardzo istotne znaczenie. Patriotyczny charakter obchodów, apele skierowane do młodzieży, zloty młodych ludzi z całego kraju to najbardziej spektakularne działania, które oczywiście nie wyczerpywały aktywności władz na tym polu. Wiele energii poświęcono upowszechnianiu wiedzy o morzu. Realizowano zadania różnorodne, dopasowane do odbiorców zarówno pod względem wieku jak i ich percepcji. *W zakresie propagandowo-wydawniczym – miesięczny biuletyn dla pracy nauczycielskiej i młodzieży, śpiewnik morski, seria tablic okrętów wojennych, statków handlowych i szkolnych, seria odczytów, plan perspektywiczny wybrzeża i Gdyni, inspirowanie artykułów, chwilka radiowa, konkurs na plakat akcji letniej, na powieść morską dla młodzieży. W zakresie modelarstwa okrętowego – w szkołach powszechnych i średnich – kursy dla nauczycieli robót ręcznych, dla studentów jako instruktorów, modele tekturowe i inne wydawnictwa, regaty modeli pływających, wytwórnia żagli i innych części osprzętu modeli pływających.*[155] Stawiano również na kursy przysposabiające do zawodów morskich, liczono, że masowość szkolenia, także żeglarskiego, rozbudzi w młodzieży miłość do morza i popchnie do pracy na morzu zastępy młodych ludzi.

[155] Stanisław Kwaśniewski, „O dalszy program", *Morze* nr 5/1937, str. 2-5

Materiału ludzkiego – dostarczą obozy i kursy żeglarskie – nad morzem (koła szkolne Z.H.P i A.Z.M.K.) Plan i pomoc finansową powinna zapewnić Liga Morska i Kolonialna.(...) W imię dobrze pojętego interesu ogólnego należy zdobyć się na te, czy inne ofiary, byleby móc zapewnić sobie ciągły dopływ coraz większej liczby młodych ludzi, którzy z zamiłowaniem z fachowym przygotowaniem staną przy istniejących już, a ciągle niedostatecznych warsztatach pracy na morzu, jak również przy tych, które tworzyć będziemy w miarę, jak nasz program morski i kolonialny stawać się będzie rzeczywistością.[156]

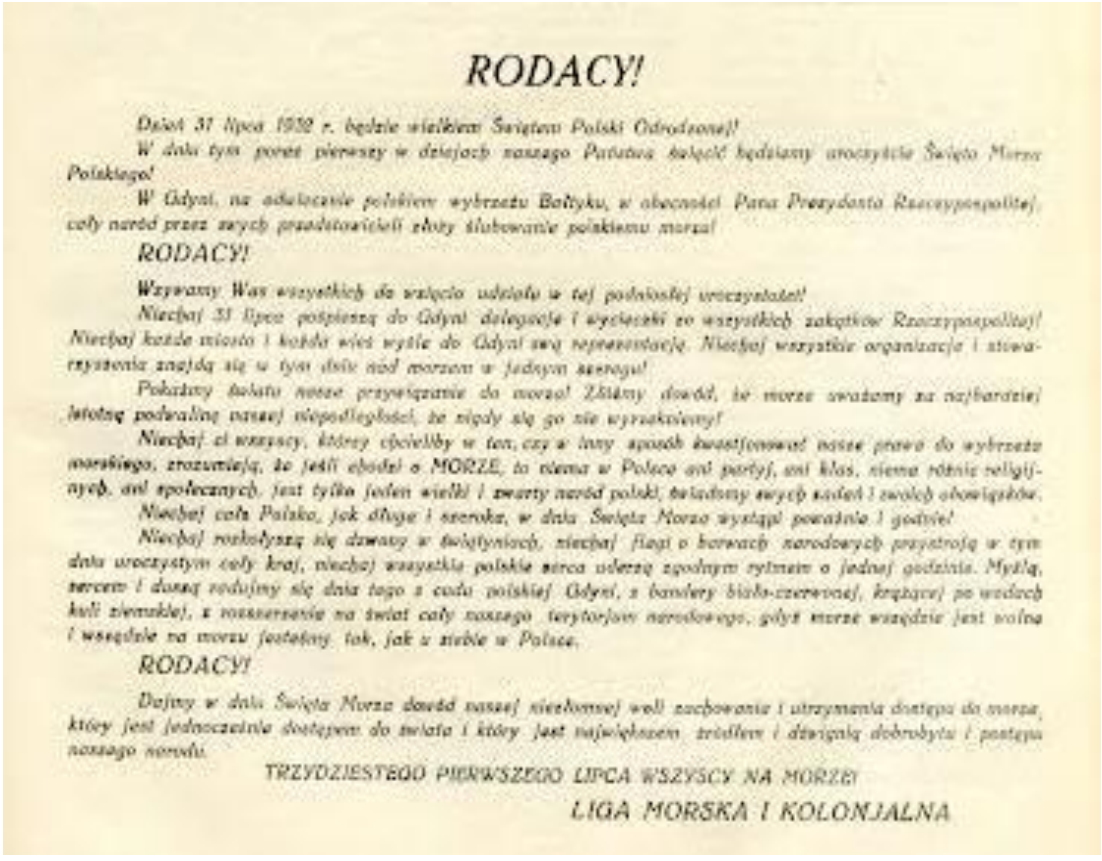
5.2. Działania wychowawcze Ligi Morskiej

W nurt morskiego wychowania młodzieży włączyła się niemal od początku Liga Morska dostrzegając w działaniach na rzecz wychowania społeczeństwa możliwość realizacji swoich celów statutowych. Liga była zainteresowana tymi działaniami ze względu na budowę swojej marki i tożsamości ideowej, dostrzegała w nich szansę na zaistnienie w powszechnej świadomości Polaków. Była jednak również, z punktu widzenia ówczesnych władz, doskonałym narzędziem do realizacji celów strategicznych, ale oczywiście wykorzystywano w tej mierze także inne organizacje, głównie ruch harcerski, a także, choć w znacznie mniejszym stopniu, ruch akademicki. Wielkie nadzieje pokładano także w ligowej akcji „obozowo-wycieczkowej", na którą składały się obozy wycieczkowo-propagandowe, *obozy instruktorskie i robotnicze, nastawione na wyszkolenie fachowe jak i na uświadomienie ideowe o celach i zadaniach Ligi, przeznaczone dla nauczycielstwa, które będzie prowadzić pracę wśród młodzieży.*[157] Liga Morska z uwagi na swój potencjał i wsparcie władz zyskiwała z roku na rok na znaczeniu, przełomowym okazał się jednak rok 1930. Wówczas prezesem Zarządu Głównego organizacji został generał Gustaw Orlicz-Dreszer, bardzo sprawny organizacyjnie działacz, który za swój cel najważniejszy postawił sobie liczebne powiększenie organizacji. Kiedy obejmował stanowisko, organizacja była wprawdzie silna i miała liczne wpływy, niemniej pozostawała strukturą stosunkowo nieliczną, skupiającą 28 tysięcy członków. Kiedy zginął w katastrofie lotniczej, latem 1936 roku, Liga liczyła ponad 400 tysięcy członków i była drugą pod względem liczebności, po ruchu harcerskim, organizacją społeczną o doskonale zorganizowanej strukturze i zdyscyplinowanych szeregach. Ważne przy tym było, że jako wpływowy Orlicz-Dreszer zdołał zainteresować tematyką morską najważniejsze osoby w państwie, co następnie przełożyło się na szersze spopularyzowanie idei organizacyjnych jak też na zdecydowanie zwiększone finansowanie działalności Ligi. Po śmierci Orlicz-Dreszera szeregi Ligi jeszcze się zwiększały, aby przed wybuchem wojny osiągnąć 1 milion członków. Dorocznym rytuałem stały się wizyty przywódców Ligi u prezydentów RP na Zamku Królewskim w Warszawie, którym nadawano niezwykle uroczysty charakter dbając przy tym o właściwe ich nagłośnienie w mediach, ponadto na łamach prasy Liga i jej działalność były niemal wszechobecne.

[156] tamże
[157] „Stanisław Kwaśniewski, O dalszy program", *Morze* nr 5/1937, str. 2-5

5.3. Idea Dni Morza

W lipcu 1932 roku po raz pierwszy obchodzono Święto Morza. Zorganizowane z inicjatywy skromnego gdyńskiego radnego i dziennikarza, Andrzeja Wachowiaka, zostało bardzo nagłośnione nie tylko na Wybrzeżu, ale także w głębi kraju, a wydźwięk celebracji miał nieskrywany propagandowy charakter.[158] Nie szczędzono środków i wysiłków aby obchody wypadły okazale. Ważnym elementem kampanii było włączenie prasy do nagłaśniania uroczystości i tworzenie przychylnej atmosfery dla nowej inicjatywy. Władze bardzo szybko dostrzegły potencjał tej inicjatywy i uruchomiły maszynę propagandową. W przekazach prasowych koncentrowano się na znaczeniu morza dla gospodarki kraju nieobecnego na mapie ponad wiek oraz wskazywano na brak dostępu do morza jako jedną z najważniejszych przyczyn upadku I Rzeczypospolitej. Materiały miały silne zabarwienie agitacyjne, były bardzo podniosłe i odwołujące się do emocji odbiorcy. W prasie ukazały się płomienne apele zachęcające do wzięcia udziału w uroczystościach. *Rodacy! Wzywamy Was wszystkich do wzięcia udziału w tej podniosłej uroczystości! Niechaj 31 lipca pośpieszą do Gdyni delegacje i wycieczki ze wszystkich zakątków Rzeczypospolitej! Niechaj każde miasto i każda wieś wyśle do Gdyni swą reprezentację. Niechaj wszystkie organizacje i stowarzyszenia znajdą się w tym dniu nad morzem w jednym szeregu! Pokażmy światu nasze przywiązanie do morza!*



RODACY!

Dzień 31 lipca 1932 r. będzie wielkiem Świętem Polski Odrodzonej!

W dniu tym poraz pierwszy w dziejach naszego Państwa święcić będziemy uroczyście Święto Morza Polskiego!

W Gdyni, na odwiecznie polskiem wybrzeżu Bałtyku, w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, cały naród przez swych przedstawicieli złoży ślubowanie polskiemu morzu!

RODACY!

Wzywamy Was wszystkich do wzięcia udziału w tej podniosłej uroczystości!

Niechaj 31 lipca pośpieszą do Gdyni delegacje i wycieczki ze wszystkich zakątków Rzeczypospolitej! Niechaj każde miasto i każda wieś wyśle do Gdyni swą reprezentację. Niechaj wszystkie organizacje i stowarzyszenia znajdą się w tym dniu nad morzem w jednym szeregu!

Pokażmy światu nasze przywiązanie do morza! Złóżmy dowód, że morze uważamy za najbardziej istotną podwalinę naszej niepodległości, że nigdy się go nie wyrzekniemy!

Niechaj ci wszyscy, którzy chcieliby w ten, czy w inny sposób kwestjonować nasze prawo do wybrzeża morskiego, zrozumieją, że jeśli chodzi o MORZE, to niema w Polsce ani partyj, ani klas, niema różnic religijnych, ani społecznych, jest tylko jeden wielki i zwarty naród polski, świadomy swych zadań i swoich obowiązków.

Niechaj cała Polska, jak długa i szeroka, w dniu Święta Morza wystąpi poważnie i godnie!

Niechaj rozkołyszą się dzwony w świątyniach, niechaj flagi o barwach narodowych przystroją w tym dniu uroczystym cały kraj, niechaj wszystkie polskie serca uderzą zgodnym rytmem o jednej godzinie. Myślą, sercem i duszą radujmy się dnia tego z cudu polskiej Gdyni, z bandery biało-czerwonej, krążącej po wodach kuli ziemskiej, z rozszerzenia na świat cały naszego terytorjum narodowego, gdyż morze wszędzie jest wolne i wszędzie na morzu jesteśmy tak, jak u siebie w Polsce.

RODACY!

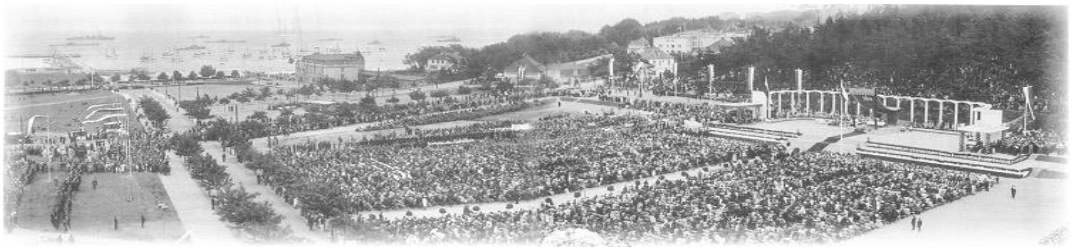
Dajmy w dniu Święta Morza dowód naszej niezłomnej woli zachowania i utrzymania dostępu do morza, który jest jednocześnie dostępem do świata i który jest największem źródłem i dźwignią dobrobytu i postępu naszego narodu.

TRZYDZIESTEGO PIERWSZEGO LIPCA WSZYSCY NA MORZE!

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

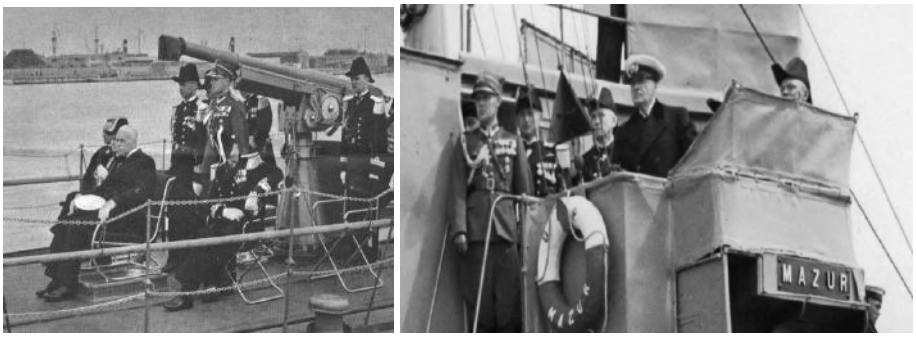
Odezwa na Dzień Morza w 1932 roku opublikowana na łamach czasopismo *Morze*. Foto autora

[158] (ba), „Pierwsze Święto Morza w Państwie Polskim – wielkie Święto Morza w Gdyni", *Flota Polska* nr 8/1932, str. 4



Obchody Dni Morza w 1936 roku w Gdyni. (źródło: Archiwum *Morza*)

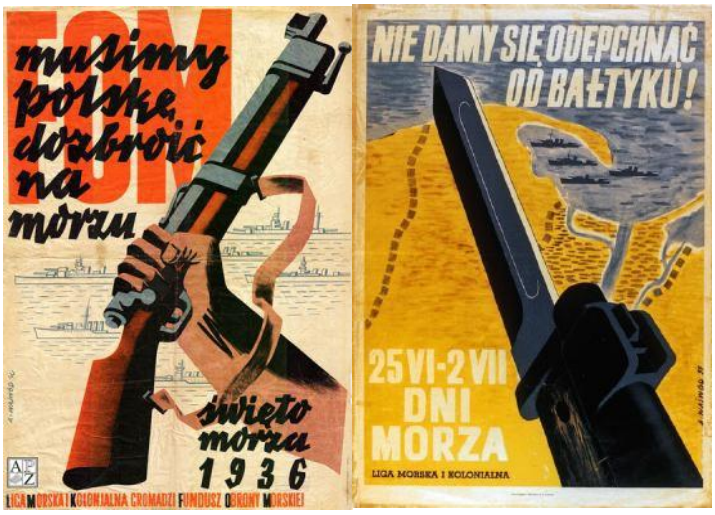
Złóżmy dowód, że morze uważamy za najbardziej istotną podwalinę naszej niepodległości, że nigdy się go nie wyrzekniemy niechaj ci wszyscy, którzy chcieliby w ten, czy w inny sposób kwestionować nasze prawa do wybrzeża morskiego, zrozumieją, że jeśli chodzi o MORZE, to niema w Polsce ani partyj, ani klas, niema różnic religijnych, ani społecznych, jest tylko jeden wielki i zwarty naród polski, świadomy swych zadań i swoich obowiązków. Niechaj cała Polska, jak długa i szeroka, w dniu Święta Morza wystąpi poważnie i godnie! Niechaj rozkołyszą się dzwony w świątyniach, niechaj flagi o barwach narodowych przystroją w tym dniu uroczystym cały kraj, niechaj wszystkie polskie serca uderzą zgodnym rytmem o jednej godzinie. Myślą, sercem i duszą radujmy się dnia tego z cudu polskiej Gdyni, z bandery biało-czerwonej, krążącej po wodach kuli ziemskiej.[159]



Obchody Dni Morza na Wybrzeżu z udziałem przedstawicieli najwyższych władz państwowych, w tym prezydenta Ignacego Mościckiego w latach 30. XX w. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

W kolejnych latach wiele wysiłku włożono w uroczyste celebracje Święta Morza, które następnie od roku 1936 zamieniono w Tydzień Morza by ostatecznie w roku 1939, po skróceniu obchodów do pięciu dni, przyjąć nazwę Dni Morza. Starano się wywołać wrażenie, że święto to jest okazją do organizowania uroczystości w całym kraju, a jego centralne obchody w Gdyni skupiają setki tysięcy widzów przybyłych specjalnie na te uroczystości. Wydarzeniom związanym z morzem poprzez działania medialne nadawano charakter ogólnokrajowy, a wiele uroczystości z morzem w tle nabierało charakteru wydarzeń państwowych dzięki obecności najważniejszych osób w kraju, z prezydentem, premierem czy członkami gabinetu włącznie. Obecność przedstawicieli władz nadawała uroczystościom wyrazisty charakter podnosząc znacząco ich rangę, co z kolei przekładało się na zainteresowanie nimi prasy. Tam, gdzie media

[159] (ba), Liga Morska i Kolonialna, *Morze* nr 7-8/1932, str. 3



Plakaty wydane z okazji obchodów Dni Morza z lat 1936 i 1939 (źródło: strona internetowa www.ocalicodzapomnienia.eu, data dostępu 11.02.2013 r.)

nie podejmowały tej tematyki, kierowano do nich apel Komitetu Wykonawczego Święta Morza (pis. oryg.): *Niech w dzień Święta wszystkie dzienniki i czasopisma polskie w kraju i zagranicą wydadzą numery poświęcone zagadnieniom Polskiego Morza (przeznaczając na ten cel przynajmniej całą tytułową stronę).*[160] W prasie pojawiały się nawet postulaty aby – doceniając znaczenie corocznych obchodów święta na Wybrzeżu i skali zaangażowania władz i zwykłych ludzi – uczynić Dzień Morza świętem państwowym. Idea ta budziła życzliwość społeczeństwa, zyskała początkowo nawet pewne uznanie w kręgach władzy, ostatecznie jednak wycofano się z tego pomysłu.[161] Podkreślano przy tej okazji, że na obchody Święta Morza zjeżdża do Gdyni ponad sto tysięcy osób z całego kraju oraz że były to największe manifestacje w odrodzonej Polsce, jednoczące naród wokół jasno nakreślonego problemu. Prasa chwaliła sprawną organizację masowej imprezy i wywiązywanie się służb z zadań logistycznych, ale zarazem wskazywano także, że brakuje elementu celebracji na wodzie, że Zatoka Gdańska nie zaroiła się od statków i okrętów wskutek niedostatecznej liczby jednostek mogących sprostać temu zadaniu. Na tym tle eksponowano tym silniej konieczność rozbudowy floty pasażerskiej, zwiększenia dostępu do morza zwykłemu człowiekowi z głębi Polski oraz konieczność podjęcia zmasowanej akcji informacyjnej, której celem miało być kształtowanie postaw patriotycznych.

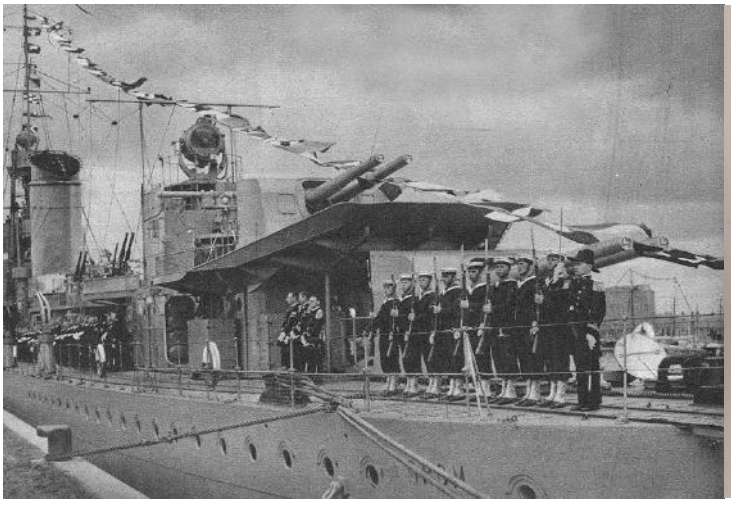
Szczególnie uroczysty charakter miały obchody w 1936 roku, kiedy to zainicjowano je na Placu Piłsudskiego w Warszawie organizując patriotyczną manifestację z udziałem przedstawicieli najwyższych władz państwowych i kościelnych. Hasłem tych uroczystości był slogan „Musimy Polskę dozbroić na morzu", co wpisywało się w ówczesne nastroje społeczne. Wówczas ważnym elementem podniosłej uroczystości było wręczenie Mariuszowi Zaruskiemu bandery na harcerski jacht *Zawisza Czarny*. Także późniejsze obchody obfitowały w doniosłe wydarzenia, organizowano okolicznościowe apele, nabożeństwa i pochody. Władze apelowały (pis. oryg.): *Niech w dniu Święta Morza odbędą się wszędzie uroczyste masowe apele pod gołem niebem,*

[160] (ba), „Apel Komitetu Wykonawczego Święta Morza", *Morze* nr 6/1933, str. 1-3
[161] (ba), „Święto Morza jako święto państwowe", *Flota Narodowa* nr 24/1935, str. 3

Grafika patriotyczna wydana z okazji Dni Morza w 1939 roku. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

poświęcone zagadnieniom Polskiego Morza i zakończone manifestacyjnymi pochodami. Jeżeli gdzieś zagranicą ilość Polaków jest zbyt mała, by zorganizować manifestację uliczną, należy urządzić akademie w salach, a pojedyncze zupełnie małe kolonje i jednostki niech na dzień Święta nadeślą do najbliższych polskich przedstawicieli konsularnych i dyplomatycznych wyraz swych uczuć związanych z naszem Świętem Morza.[162]

W 1937 roku Dni Morza obchodzono pod hasłami: „*Chcemy silnej floty wojennej i kolonij*" oraz „*Jesteśmy państwem morskim, chcemy być kolonialnym*"[163], co doskonale ilustrowało lipca 1937 roku zorganizowano kurs szalupowy dla harcerzy, na który zgłosiło się ponad trzystu chętnych z całej Polski. Zainteresowanie było tak wielkie, że przerosło oczekiwania ówczesne nastroje władzy.



POD PROTEKTORATEM
PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ
PROF. DR IGNACEGO MOŚCICKIEGO
MARSZAŁKA POLSKI EDWARDA ŚMIGŁEGO-RYDZA
PRYMASA POLSKI KS. KARD. DR AUGUSTA HLONDA
ODBĘDĄ SIĘ W DNIACH 25 CZERWCA — 2 LIPCA 1939 R.

„DNI MORZA"

POLACY!

Byliśmy od wieków, jesteśmy i będziemy na Ziemi Pomorskiej!
POLSKA OD BAŁTYKU ODEPCHNĄĆ SIĘ NIE DAI
Przeszło trzy czwarte naszego handlu zagranicznego idzie przez polskie porty – Gdynię i Gdańsk. Dzięki morzu mamy możność bezpośredniego dostępu do źródeł surowców i wywozu wytworów polskiej pracy do wszystkich krajów zamorskich i kolonialnych. Własny i całkowicie niezależny dostęp do morza jest dla Państwa i Narodu Polskiego tym, czym płuca dla człowieka.
Posiadając tak drogocenną granicę morską - musimy ją skutecznie zabezpieczyć.
ZBROJMY NA LĄDZIE I W POWIETRZU — DOZBROJMY SIĘ I NA MORZU!
Rozbudowa Marynarki Wojennej musi być celem naszych nieustannych wysiłków.
Tegoroczne „Dni Morza" będą mocnym wyrazem woli całego społeczeństwa trwania i wytrwania po wieczne czasy nad Bałtykiem. Chcemy i musimy pogłębić i rozszerzyć prace Polski na morzu i za morzami.
GŁÓWNY KOMITET WYKONAWCZY „DNI MORZA"

LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Dni Morza w Gdyni w roku 1933. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe) oraz odezwa okolicznościowa z 1939 roku, ostatnich obchodów przed wybuchem wojny. (źródło: Archiwum *Morza)*

[162] (ba), „Apel Komitetu Wykonawczego Święta Morza", *Morze* nr 6/1933, str. 1-3
[163] (ba), „Tydzień Morza", *Morze* nr 7/1937, str. 3

Dwa lata później, na dwa miesiące przed wybuchem wojny, wobec realnego zagrożenia agresją Niemiec na Polskę i narastającej mobilizacji Polaków, hasłami obchodów były: *Nie damy się odepchnąć od Bałtyku*" oraz „*Dozbrójmy Polskę na morzu".*[164] Zmieniono nieco akcenty tych celebracji, na pierwszy plan weszły kwestie obronności i konieczności wyposażenia marynarki wojennej w nowoczesne okręty zdolne stawić czoła marynarce hitlerowskich Niemiec.

Władze z dużą powagą podchodziły do uroczystości, szeroko informowały o nich również media, zwłaszcza magazyn „Morze". Pismo wzięło również na siebie ciężar przekonywania do święta Morza osób nie mających z nim styczności, mieszkańców z głębi Polski, dla których problematyka morska schodziła na daleki plan i którzy na co dzień nie mieli styczności z tymi zagadnieniami. W ludziach na co dzień żyjących z dala od Wybrzeża usiłowano wywołać emocjonalny stosunek do zagadnień związanych z morzem, a dzięki wsparciu rządowemu organizowano wycieczki do Gdyni dla ludzi gorzej sytuowanych oraz imprezy masowe z udziałem dziesiątek tysięcy uczestników. Władze przywiązywały bardzo dużą wagę do spraw Święta Morza, wtórowały im media branżowe postulując nawet aby dzień ten stał się świętem państwowym.[165]

5.4. Działania wychowawcze ruchu harcerskiego

Osobnym zagadnieniem były imprezy masowe organizowane przez ruch harcerski, inicjatywy coraz chętniej podejmowane począwszy od początku lat trzydziestych. Już jednak kilka lat wcześniej w Warszawie organizowano doroczną Ogólnopolską Konferencję Żeglarską, podczas której prezentowano referaty związane z wychowaniem morskim harcerzy. Były to pompatyczne ceremonie wpisujące się w klimat tych lat, gdzie nie mniej ważna od treści istotna była forma. Pomysłodawcą i organizatorem tych imprez był Witold Bublewski, młody harcmistrz i bardzo aktywny działacz i dziennikarz. Były to niezwykle podniosłe uroczystości, na które zapraszano aktyw organizacji aby podsumować osiągnięcia i wyznaczyć nowe cele. Gościem honorowym na tych spotkaniach bywał często generał Mariusz Zaruski, który w środowisku cieszył się niekwestionowanym autorytetem i uchodził za nieformalnego harcerskiego ruchu wodnego. Podczas V konferencji nakreślono strategiczne cele harcerzy na najbliższe lata. Były nimi masowa produkcja łodzi, budowa przystani, organizacja punktów postoju zlokalizowanych na najważniejszych szlakach wodnych, zorganizowanie propagandowej sztafety kajakowej na Wiśle, powołanie do życia Harcerskiego Ośrodka Morskiego oraz pozyskanie środków finansowych na zakup harcerskiego żaglowca szkolnego.[166] W połowie lutego 1933 roku zorganizowano ogólnopolski Harcerski Apel Morza, imprezę propagandową skierowaną do harcerzy, której celem było popularyzowanie idei morza w tym środowisku.

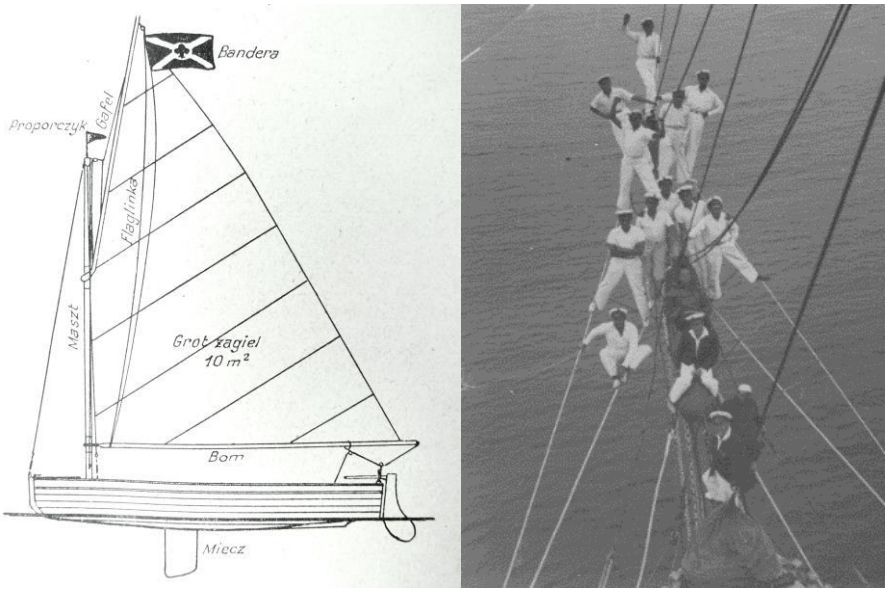
Organizowano również obozy żeglarskie połączone ze szkoleniem teoretycznym z zakresu funkcjonowania gospodarki morskiej i działalności ruchu harcerskiego za granicą.

[164] (ba), bez tytułu, *Morze* nr 6/1939, str. 3
[165] (ba), „Święto Morza jako święto państwa", *Flota Polska* nr 24/1935, str. 3
[166] (ba), „V Konferencja Żeglarstwa Polskiego", *Sport Wodny* nr 1/1933, str. 12

Starano się także działać na rzecz bezpośredniej aktywności harcerzy na wodzie.[167] W Gdyni na początku organizatorów, ale przyjęto wszystkich. Byli to młodzi ludzie nie mający kontaktów z wodą, dla których tego typu działania stanowiły okazję do często pierwszego obcowania z morzem. Ruch harcerski był wydawcą kilku znaczących pism o tematyce wodnej. Jako pierwsza, bo już w styczniu 1931 roku, zaistniała gazetka „Wilk Morski" wydawana przez środowisko poznańskie. W założeniu było miesięcznikiem, jednak w ciągu niespełna dwóch lat

Witold Bublewski (ur. 20 czerwca 1904 r. w Kamyszynie nad Wołgą, 22 lipca 2007 roku w Sopocie). W Kamyszynie spędził część dzieciństwa, tam uczęszczał do gimnazjum, a od 1917 roku działał w zastępie wodnym nowoutworzonej drużyny polskiej. Po śmierci ojca, który podczas wojny zginął na froncie kaukaskim, w 1919 roku Witold Bublewski wraz z matką i trójką rodzeństwa przedostał się do Polski. W czasie wojny polsko-bolszewickiej 1920 r., mając szesnaście lat służył w harcerskim plutonie łączności przy kompanii inżynierskiej. Po powrocie do Warszawy wstąpił do 39 Warszawskiej Drużyny Harcerzy – Żeglarzy i pełnił w niej kolejno funkcje zastępowego, przybocznego i drużynowego. Będąc instruktorem ZHP, współtworzył harcerską metodykę pracy w drużynach wodnych i żeglarskich. Pracując w Państwowym Urzędzie Wychowania Fizycznego i Przyspo- sobienia Wojskowego jako referent do spraw wychowania morskiego i wodnego, nadzorował Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich i Ligę Morską i Kolonialną. Był jednym z zało-życieli Polskiego Związku Kajakowego. Współtworzył Ligę Morską i Rzeczną. Od 1930 r. do wybuchu wojny kierował specjalnością drużyn żeglarskich w Głównej Kwaterze ZHP. Był komendantem Międzynarodowego Zlotu Skautów Wodnych w Garczynie w 1932 r. Jako Szef KHD zainicjował pomysł zakupu dla harcerstwa morskiego żaglowca szkolnego *Zawisza Czarny*. Do wybuchu wojny pracował nad rozbudową harcerskiej floty. Był zastępcą oraz późniejszym następcą pierwszego komandora Harcerskiego Kręgu Morskiego, Mariusza Zaruskiego. Podczas wojny został awansowany przez dowódcę Armii Krajowej do stopnia podporucznika Marynarki Wojennej. Nosząc pseudonim Wybicki. W 1946 r. był wieprzewodni-czącym Zarządu Okręgu ZHP w Gdańsku i inicjatorem odbudowy struktur organizacyjnych Morskiej Chorągwi Harcerek i Harcerzy. Skutecznie pracował nad odzyskaniem harcerskich jachtów i reaktywowaniem Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Gdyni. Z chwilą odrodzenia się harcerstwa po 1956 roku zaczął propagować ideę pozyskania i zaadoptowania na potrzeby harcerzy lugotrawlera *Cietrzew* (obecny *Zawisza Czarny II* oraz budowy flotylli harcerskiej Czerwone Żagle. W 1959 roku z byłego Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Gdyni (HOM) utworzył Centrum Wychowania Morskiego ZHP, którego komendantem społecznym pozostawał do 1969 roku. Zaprojektował banderę i proporzec wodniacki ZHP, które do dziś towarzyszą harcerzom w ich rejsach. Za swoją wieloletnią działalność hm. Witold Bublewski został odznaczony ponad 30 odznaczeniami wojennymi i państwowymi, między innymi Srebrnym Krzyżem Zasługi (1935), Złotym Krzyżem Zasługi (1938), Krzyżem Walecznych (1939), Złotym Krzyżem z Mieczami (1944), Rozetą z Mieczami ZHP (1985), Warszawskim Krzyżem Powstańczym (1984), Medalem za Wojnę Obronną 1939 (1982), Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski i „Pierścieniem Hallera" Ligi Morskiej (1996). Zmarł w wieku 103 lat 22 lipca 2007 roku w Sopocie, pochowany został na warszawskich Powązkach.
(źródło: wikipoedia.org, data dostępu: 14.12.2011 r.)

[167] „Witold Bublewski, „ Harcerstwo wychowuje ludzi morza", referat wygłoszony na XV Walnym Zjeździe ZHP w Gdyni w dn 26.05.2935, *Żeglarz* nr 6/1935, str. 3-5



Jacht klasy H, zaprojektowany specjalnie dla ZHP z myślą o masowej budowie przez drużyny żeglarskie (źródło: Archiwum „żeglarza") oraz szkolenie morskie harcerzy. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

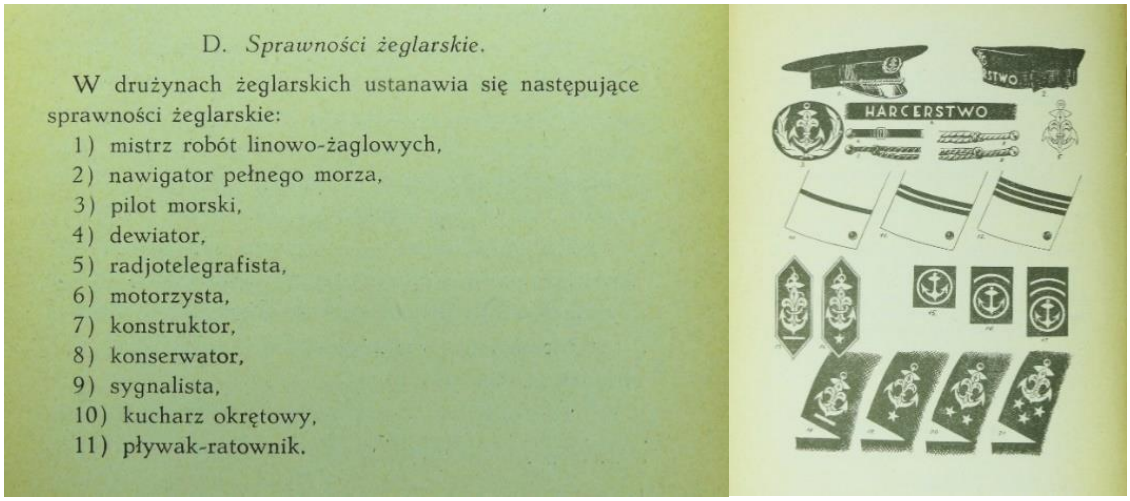
wydano zaledwie pięć numerów. W Warszawie, siłami 39 Warszawskiej Żeglarskiej Drużyny Harcerskiej, wydawano w latach 1933-39 miesięcznik *O hej*. Obydwa pisma łączył bardzo środowiskowy charakter, ponieważ były to w zasadzie niskonakładowe biuletyny wewnętrzne drużyn i koncentrowały się na sprawach lokalnych środowisk.[168]

Większy zasięg miały dwie inne inicjatywy wydawnicze firmowane przez harcerstwo: gdyński miesięcznik *Wiatr od Morza* ukazujący się w latach 1932-34 oraz inicjatywa zrodzona w Katowicach, a następnie rozwijana w Warszawie, miesięcznik *Żeglarz* będący początkowo przez dwa lata (1934-35) dodatkiem do harcerskiego *pisma Na Tropi*e, aby następnie ukazywać się do wybuchu wojny, z przerwą w roku 1938, jako niezależny tytuł. Było to najważniejsze czasopismo żeglarskie dla młodzieży, które w kolejnych latach rozwijało wiele inicjatyw adresowanych do środowiska harcerzy. Ważną rolę odegrał w tym dziele Witold Bublewski, niestrudzony działacz harcerski, autor wielu inicjatyw żeglarskich, który łączył działalność organizacyjną i harcerską.

W prasie dokonywano podsumowania dorobku harcerzy w kontekście akcji letniej, a uwagę zwracała szczegółowość tych podsumowań.[169] Podawano na przykład, że w 1935 roku w strukturze ZHP były 123 jednostki żeglarskie, przy czym składało się na tę liczbę 67 drużyn i 56 zastępów. Przystani było wprawdzie 81, z czego tych należących do harcerzy zaledwie 16, co uznano za rezultat wysoce niesatysfakcjonujący i postulowano położyć nacisk na zwiększenie aktywności w tym zakresie. Najwięcej drużyn skupiały chorągwie pomorska, mazowiecka i poznańska, po 8, krakowska – 6, poleska i wileńska po 5, śląska zaledwie 1. Liczba harcerzy systematycznie rosła, zdecydowanie największa ich liczba była zarejestrowana w chorągwi poznańskiej, a najmniejsza w wołyńskiej, przy czym w liczbach bezwzględnych wynosiło to 171.385 do 2.316. Wskazywano także, że z roku na rok, wraz z umasowieniem ruchu harcerskiego, wzrastała także liczba druhów nie umiejących pływać, z 729 w roku 1933

168 Zbigniew Machaliński, *Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1969, str. 156
169 R. Orzanowski, „Żeglarstwo w świetle cyfr", *Żeglarz* nr 2/1937, str. 8

do 1.005 rok później. Uznano to za powód do wstydu dla organizacji i polecono podjąć energiczne kroki w zakresie poprawy tego wskaźnika. Sprawozdawczość była tak rozwinięta, że podawano nawet wskaźniki liczby harcerzy na dni obozów i cieszono się z 48-procentowego wzrostu tzw. harcerzodnia, czyli liczby harcerzy przypadających na dni szkolenia. Innym wskaźnikiem służącym do pomiaru efektywności akcji letniej był parametr specyficzny dla organizacji jakim



System stopni żeglarskich w harcerstwie opracowany przez Witolda Bublewskiego oraz propozycje odznak stopni żeglarskich noszonych na mundurach organizacyjnych. (źródło: archiwum Żeglarza)

Żeglarska książeczka harcerska z lat 30 (źródło: archiwum autora)

był tzw. harcerzokilometr, czyli liczba pokazująca, ile kilometrów przemierzyli na wodnych szlakach członkowie związku. W 1934 roku było to 574.097, co pokazywało aktywność tego środowiska w taboru, czyli liczby jednostek; na przełomie lat 1933 i 34 ich liczba wzrosła z 860 do 1.090,
ale wyrażano również niepokój, że ponad trzy czwarte tej liczby to kajaki. W sprawozdawczości funkcjonował jeszcze wskaźnik liczby kilometrów przepłyniętych w rejsach przypadających na jednego harcerza, jednak miał on charakter pomocniczy. Charakterystycznym rysem ówczesnego ruchu harcerskiego była próba ujęcia działalności na wodzie w ramy statystyk i podsumowań, dokonywano licznych prób obiektywizacji niewymiernego wysiłku młodzieży i na kanwie skomplikowanej sprawozdawczości próbowano zintensyfikować rywalizację pomiędzy strukturami regionalnymi w celu zwiększenia aktywności i mobilizacji szeregów organizacji. Ponadto liczby zebrane w tabele i przedstawione w sposób syntetyczny były wykorzystywane w różnego rodzaju naradach, posiedzeniach i zebraniach struktur harcerskich jako dowód rosnącej aktywności całego środowiska.

Jeden z obozów harcerskich nad Jeziorem Narocz (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Postulowano budowę jachtów żaglowych jako wyższego szczebla angażowania młodzieży, zarazem jednak zdawano sobie sprawę ze znacznie wyższych kosztów wynikających z przygotowania sprzętu i jego późniejszego utrzymania. Postulowano jednak tworzenie projektów nowoczesnych jachtów konstruowanych z myślą o młodzieżowych załogach, wskazywano rozwiązania organizacyjne mogące przyczynić się do obniżenia kosztów poprzez duży wkład pracy własnej członków drużyn. Obawiano się także, że wzrost nakładów na jachty żaglowe pociągnie za sobą wzrost kosztów utrzymania flotylli tychże jednostek, co może być trudne dla struktur harcerskich borykających się z niedostatkami finansowymi.

5.5. Akcja letnia i wodniackie imprezy masowe

Liga Morska bardzo aktywnie włączyła się w działania na rzecz szkolenia żeglarskiego połączonego zazwyczaj ze szkoleniem ideologicznym. 19 czerwca 1935 r. na jeziorze Narocz zorganizowano obóz żeglarski, który tak anonsowano w prasie: *Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej organizuje w czasie tegorocznych wakacyj letnich obóz propagandowo-żeglarski nad jeziorem Narocz dla członków kół szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej w wieku od lat 14-tu obojga płci. Opłata za 4-ro tygodniowy pobyt na obozie zł 45,-, za korzystanie z taboru – zł 5,-, razem 50,- zł. Celem obozu będzie dać uczestnikom praktyczne i teoretyczne wiadomości z zakresu żeglarstwa, pływania różnemi metodami i wychowanie fizyczne.*[170] Celem obozów była chęć wysłania nad morze jak największej liczby członków, ale również popularyzacja wypoczynku *Morze przestało być dla tzw. szarego człowieka „tabu". Przestało nim być i żeglarstwo. Dla tych bowiem, którym spokoju nie daje szybujący horyzontem żagiel, Liga zorganizowała kursy żeglarskie na jeziorach Trockich*.[171]

Bardzo popularnymi imprezami rekreacyjno-propagandowymi w środowisku wodniaków były wioślarskie i kajakowe spływy rzekami. 4 lipca 1926 roku z Warszawy do Gdańska ruszyła „I Zbiorowa Wycieczka Wioślarstwa Polskiego" impreza rekreacyjno-propagandowa, której celem było pokazanie uczestnikom uroków Wisły i udział w imprezach zorganizowanych nad morzem.[172] Liga Morska i Rzeczna podchwyciła ten pomysł i 4 sierpnia 1934 roku z Warszawy do Gdańska startuje spływ pod hasłem „*Cała Polska do Morza*" – *spływ wioślarzy, żeglarzy i kajakowców*[173].

Start z Warszawy „ I Zbiorowej Wycieczki Wioślarstwa Polskiego". (źródło: Archiwum Sportu Wodnego)

[170] (ba), „Obóz propagandowo-żeglarski nad Jeziorem Narocz", *Szkwał* nr 4/1935, str. 2

[171] (ba), „Lato na wodzie i w słońcu", *Morze*, nr 7/1937, str. 22-23

[172] M. „Jedziemy do Gdańska", *Sport Wodny* nr 8/1926, str. 94, K. Muszałówna, „Pierwsza Zbiorowa Wycieczka Wioślarstwa Polskiego", *Sport Wodny* nr 12/1926, str. 163-192

[173] „Przez Polskę do morza", *Sport Wodny* nr 6/1933, str. 107, (ba), „Tegoroczny spływ do morza", tamże, nr 9/1933, str. 163- 168, (ba), „Przez Polskę do morza", *Od Naszego Morza* nr 8/1933, str. 364-381, (ba), bez tytułu, „Polska na Morzu" nr 3/1934 str. 3, Wł. Grzelak, Spływ do serca Polski", *Sport Wodny* nr 3/1934, str. 54, (ba), „Cała Polska do morza", *Sport Wodny* nr 6/1934, str. 104-105, Wł. Grzelak, Spływ Wisłą do morza", *Sport Wodny* nr 14/1934, str. 263. Wł. Grzelak, „Cała Polska do morza", *Sport Wodny* nr 15/1934, str. 283-285,

Obrady Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego w sprawie akcji „Cała Polska
spływa do Morza" (źródło: archiwum autora) oraz postój pod Warszawą masowej imprezy wodniackiej. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

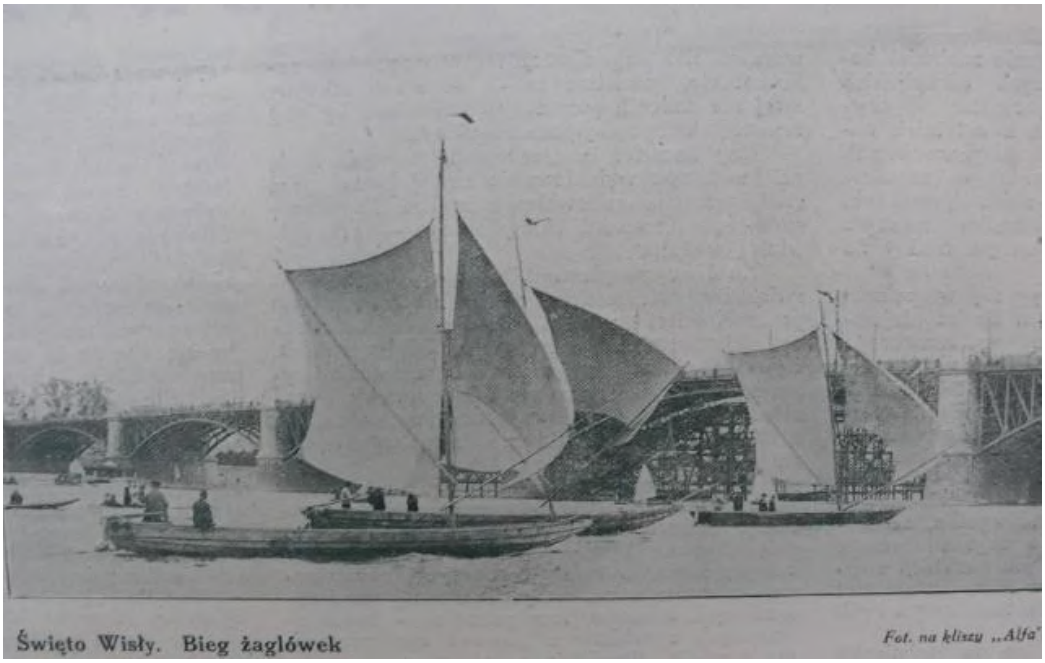
Spływ Cała Polska spływa do Morza" przyciągnął kilkuset uczestników z całego kraju. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Młodzież spłynęła Wilią, Wisłą, Dunajcem i Wartą, a sprawozdania z tych wydarzeń były eksponowane w prasie i wzbogacone o relacje fotograficzne, co w tamtym czasie było rzadkością.[174] W kolejnym roku zorganizowano spływ pod hasłem „Od Bałtyku do Morza Czarnego", a w wyprawie wzięło udział 156 młodych ludzi, co zostało bardzo dokładnie udokumentowane na łamach prasy branżowej.[175] Nie stroniono także od spływów kajakowych o mocnym podtekście politycznym, skierowanych głównie do młodzieży.[176] Oprócz harcerzy i działaczy Ligi imprezy o masowym charakterze organizowały także kluby wioślarskie, bardzo popularne w dwudziestoleciu międzywojennym.

174 (ba), „Cała Polska do morza", *Sport Wodny* nr 6/1934, str. 6-7,

175 Stanisław Thun, „Kajakami do Morza Czarnego", *Sport Wodny* nr 11/1930, str. 174-176, S.K. „kajakami z Polski do Morza Czarnego", *Morze* nr 6/1931, str. 14-15, (ba, Włodzimierz Grzelak), „Od Bałtyku do Morza Czarnego", *Sport Wodny* nr 3/1935, str. 69, (ba, Włodzimierz Grzelak), „Od Bałtyku do Morza Czarnego", *Sport Wodny* nr 16/1935, str.307-311, J. Jungnykel, „Prutem do Morza Czarnego", *Żeglarz* nr 6-8/1937, str. 20

176 (ba), „Sztafeta kajakowowa Śląsk-Gdynia", *Od Naszego Morza* nr 6-7/1933, str. 271-307



„Święto Wisły" ściągnęło na regaty łodzie różnych klas, ale w tym przypadku chodziło bardziej o promocję odpoczynku na wodzie niż wyniki sportowe. (źródło: Archiwum Sportu Wodnego)

13 września 1925 roku Wojskowy Klub Wodniaków zorganizował pierwsze Święto Wisły – imprezę masową mającą na celu promocję sportów wodnych. W programie można było zobaczyć (pis. oryg.): *regaty łodzi pychowych wojsk saperskich, Yole 15 m^2, Yole 20m^2, Yachty 25m^2, przeprawa przepisowa wojsk saperskich wyścigi łodzi żaglowych wytycznych rzeki Wisły, łodzi żaglowych policji wodnej, pokaz wielkich żaglowców Związku Przemysłu Wiślanego, łodzi motorowych 12 KM i 10 KM, a także łodzi motorowych z motorami przyczepnemi i łodzi policyjnych z motorami przyczepnemi.*[177]

Impreza cieszyła się ogromną popularnością wśród widzów, toteż do powtórnej jej organizacji doszło rok później. „*To ma być wielką manifestacją wszelkiego żywiołu wodnego tak sportowego jako też pracującego na wodzie bądź dla zarobku bądź dla przygotowania się do obrony kraju*" pisano przed drugą edycją imprezy na łamach „Sportu Wodnego" zachęcając do udziału w imprezie mieszkańców stolicy.[178]

[177] (ba), „Święto Wisły", *Wioślarz Polski* nr 7/1925, str. 202-203
[178] (ba), „Święto Wisły", *Sport Wodny* nr 13/1926, str. 11

Rozdział 6. Żeglarstwo jako instrument polityki morskiej

Żeglarstwo jest niezawodnie najpiękniejszym sportem przyszłości. Życzyćby sobie należało, aby właśnie ono stało się kiedyś sportem narodowym. Wolne od spotniałych wysiłków za rekordami specjalistycznemi, od rozżartych ambicyj i wygórowanych pretensyj i pseudowielkości, od teatralno-aktorskich popisów(...) Żaden inny sport nie współdziała w kształtowaniu tak pełnego człowieka, jak żeglarstwo, żaden nie daje mu tylu wspaniałych wrażeń.[179] Te słowa opublikowane na łamach magazynu *Morze* stały się mottem dla wielu klubów żeglarskich i stowarzyszeń i były często wykorzystywane jako inskrypcje na klubowych przystaniach. Pojmowano bowiem żeglowanie nie tylko jako rekreację i przyjemność, ale także, a może przede wszystkim, jako element głębokiego i wszechstronnego procesu wychowawczego kształtującego młodych ludzi w miłości do kraju i angażujących się w działania na jego rzecz. Niezmiernie często uwypuklano aspekt kształtowania charakterów młodzieży nadając mu przesadne, czasem wręcz mistyczne, znaczenie, ale ówczesne widzenie rzeczywistości przez społeczeństwo wpisywało się w nastrój budowania wszystkiego od podstaw i konieczność tworzenia na nowo wszelkich aspektów codzienności. Żeglarstwu nadawano szczególne znaczenie nie tylko w zakresie kształtowania postaw i wyrażania poglądów, ale nawet potrafiono dostrzec jego wpływ na wygląd zewnętrzny młodych ludzi.

Sport żaglowy rozwinie w młodzieży naszej typ Polaka o szerokiej klatce piersiowej i o szerokiej duszy.(...) Chcemy stać się narodem żeglarskim, który potrafi z dumą rozwinąć swoją banderę państwową. Sport żeglarski wytworzy typ ludzi twardych, umiejących spojrzeć w oczy każdemu niebezpieczeństwu, wytworzy odwagę, śmiałość, mocne nerwy.[180] Takie podejście, kreujące rozwój osobowości na równi z dbałością o rozwój fizyczny, było zdecydowanie odmienne od pojmowania ducha tego sportu przez ludzi o ukształtowanych systemach politycznych, gdzie żeglarstwo postrzegano głównie jako sposób życia, pewną jego filozofię, a zrzeszanie się w klubach nie miało w istocie podtekstu politycznego czy patriotycznego, a jedynie snobistyczno-towarzyski. Miało przy tym charakter sportu elitarnego, zamkniętego dla postronnych, o ugruntowanych zwyczajach i tradycjach i specyficznej otoczce niedostępności.

W okresie międzywojennym żeglarstwu nadawano niezwykłe znaczenie. (źródło Narodowe Archiwum Cyfrowe)

[179] (K.M.), bez tytułu, *Morze* nr 5/1928, str. 20
[180] (K.M.), bez tytułu, *Morze* nr 5/1925, str. 16

6.1. Przed odzyskaniem niepodległości

Żeglarstwo w Polsce nie miało długich tradycji. Pierwsze jachty żaglowe przeznaczone do turystyki i rekreacji pojawiły się na Wiśle w połowie lat osiemdziesiątych XIX wieku. Na prawie pól wieku przed odzyskaniem niepodległości, w Warszawie aktywnie działała grupa studentów zainteresowana aktywnością na wodzie. Zbudowano łódź *Wand*a, która powstała ze składek członków nieformalnej maszoperii, do której należeli: Konrad Prószyński ps. Kazimierz Promyk, malarz Stanisław Witkiewicz, Adam Chmielowski, późniejszy twórca zakonu albertynów, Adam Szymański, Józef i Kazimierz Pławińscy, Leon Bobrowski, Lucjan Kreczmar, Arkadiusz Puławski i Piotr Konstanty Kopczyński. Łódź powstała spontanicznie z inicjatywy Prószyńskiego, którego dziwił brak jakiegokolwiek ruchu na Wiśle. Znajomi Promyka chętnie pływali po rzece, wkrótce też dołączyła do nich załoga drugiej jednostki, *Nimfy*, należącej do Deniszczuka i Chojnackiego. Naturalną konsekwencją spotkań powstał projekt założenia towarzystwa W 1877 roku podobne stowarzyszenie założyli Niemcy mieszkający w Warszawie, Polacy założyli towarzystwo jako spółkę rejentalną. Prószyński pisał na łamach wydawanej przez siebie „Gazety Świątecznej" (pisownia oryginalna): „*Dosyć dobrą nowiną dzielimy się z czytelnikami naszymi, choć ona głownie mieszkańców samej Warszawy obchodzi. Warszawianie zaczynają powoli przyuczać się do zabaw, które nie tylko przyjemność, ale i pożytek przynoszą, zwłaszcza dla młodzieży. Niedawno zawiązało się w Warszawie Towarzystwo Wioślarskie, którego członkowie mają wspólne łodzie na Wiśle, uczą się dobrze pływać po wodzie, i wiosłować, a za pomocą tej przyjemnej zabawy nabierają siły, zręczności i odwagi. W tych dniach właśnie towarzystwo to zostało zatwierdzone przez władzę wyższą, a w niedzielę 16 lipca, odbędzie się uroczystość jego poświęcenia i otwarcia. Podczas tej uroczystości mają się odbyć gonitwy na łodziach i różne inne widowiska. Towarzystwo Wioślarskie ma już 300 członków, piękny budynek n a Wiśle urządzony, a służący za przystań, i kilkanaście zbudowanych łódek. Jedna rzecz jest niedobra, że prawie wszystkie te łódki musiały być sprowadzone z zagranicy, bo w kraju nie mamy dotąd zdatnych majstrów szkutników, którzy by lekkie i zarazem piękne dla oka statki budować potrafili.*"[181]

Przystań WTW w Warszawie, koniec lat 80. XIX wieku. (źródło: archiwum autora)

[181] Szczepan Lewicki, „Konrad Prószyński (Kazimierz Promyk)", Wyd. Prószyński i Spółka, Warszawa 1996)

Żeglarstwem zainteresowano się również w Rydze, w środowisku mieszkających tam Polaków, którzy jeszcze przed rokiem 1890 nabyli jacht *Trio* i na nim odbywali rejsy zatokowe startując również w lokalnych regatach. *Dzięki częstym morskim wycieczkom jachtem po burzliwym nieraz morzu dzięki kolejnym zmianom załogi i zapraszaniu coraz to nowych kolegów, żeglować nauczył się spory zastęp, liczący około 20 studentów*.[182] Z tego środowiska wywodziło się kilka prominentnych w późniejszym okresie osób związanych z polskim żeglarstwem, między innymi dwóch późniejszych prezesów Polskiego Związku Żeglarskiego, Czesław Petelenz oraz Antoni Aleksandrowicz.

Zanim Polska odzyskała niepodległość polscy żeglarze uprawiali ten sport w Rydze. (źródło: archiwum autora)

Systematyczny ruch żeglarski powstał znacznie później, bo dopiero w 1917 roku w dalekim Władywostoku, gdzie utworzono pierwsze drużyny harcerskie, początkowo o charakterze ogólnoharcerskim, a dopiero później ściśle wodniackie, wioślarsko-żeglarskie, traktujące ten

Antoni Aleksandrowicz, ur. w 1868 r. na Podkarpaciu, zm. 1941 r. Działalność żeglarską rozpoczął w Inflanckim Klubie Jachtowym w Rydze, którego następnie został komandorem. Jeszcze w Polsce, a następnie w Rydze studiował malarstwo i architekturę wnętrz specjalizując się w scenografii. Powrócił do kraju po wojnie 1920 roku i poświęcił się tworzeniu podstaw żeglarstwa w Polsce, początkowo jako konstruktor małych jachtów. Brał udział w opracowaniu podstawowych dokumentów umożliwiających zorganizowaną działalność żeglarską, w tym przepisów regatowych i statutu PZŻ. Zaprojektował sześć konstrukcji jachtowych o charakterze metrycznym półotwartym, co pozwalało na wprowadzanie pewnych modyfikacji innym konstruktorom. Prowadził kursy sędziowskie oraz wprowadzał młodych adeptów w arkana sztuki projektowania jachtów. Prezes PZŻ w roku 1925 oraz w latach 1929-31. Członek Honorowy Związku od 1937 roku.
(źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

[182] Józef Tuliszkowski, „Yacht *Trio*", Warszawa, 1935

rodzaj aktywności jako fundament swojej działalności[183]. Pierwsza zbiórka drużyny miała miejsce 27 listopada 1917 roku. Stało się to za sprawą doktora Zygmunta Jankowskiego przybyłego z Kijowa. W następnym roku zastąpił go, z powodu choroby, Karol Zalewski, wkrótce zamieniony przez Józefa Jakóbkiewicza, marynarza i lekarza, który osiadłszy na Sachalinie niósł pomoc polskim sierotom. Rozwijał w nich potrzebę sprawności fizycznej nabywanej poprzez pływanie i wiosłowanie na szalupach, metodycznie uczył ich także żeglowania według programu własnego

Józef Jakóbkiewicz (ur. 1892 w Permie, zm. 9 lipca 1953 w Łodzi) – polski lekarz, działacz społeczny, organizator pierwszego żeglarskiego hufca harcerzy polskich („Hufiec Syberyjski"), współzałożyciel i wiceprezes Polskiego Komitetu Ratunkowego Dzieci Dalekiego Wschodu, założyciel Zakładu Wychowawczego dla Dzieci Syberyjskich w Wejherowie. Urodził się w Permie, mieście nad Kamą. Był synem polskiego zesłańca-Sybiraka. W Rosji spędził dzieciństwo i młodość. Skończył studia medyczne w Moskwie. Odbył 3 lata zawodowej praktyki w trudnych wojennych warunkach, m.in. w szpitalach polowych. Od listopada 1918 r. mieszkał we Władywostoku, gdzie otrzymał stanowisko naczelnego lekarza sanitarnego. Poza pracą zawodową zajmował się działalnością społeczną i narodową. Zgromadził nad zatoką Złoty Róg liczne polskie dzieci – osierocone, zagubione, ubogie. Zorganizował dla nich pierwszy polski harcerski hufiec o profilu żeglarskim, nazwany „Hufcem Syberyjskim". Od roku 1919 działał w Komitecie Ratunkowym Dzieci Dalekiego Wschodu, który utworzył wspólnie z Anną Bielkiewiczową. Był organizatorem repatriacji setek polskich dzieci z Władywostoku przez Japonię i Stany Zjednoczone do wolnej Polski. W Wejherowie zorganizował dla tych dzieci i prowadził Zakład Wychowawczy dla Dzieci Syberyjskich w Wejherowie. Po zakończeniu jego działania pracował w Państwowym Zakładzie Higieny (PZH), tworząc i prowadząc w Gdyni jego filię, specjalizującą się w medycynie tropikalnej. Jest uznawany za pioniera tej dziedziny medycyny w Polsce. W listopadzie 1939 r. przedostał się do Francji. W latach 1941 - 1945 przebywał w Grenoble, gdzie kierował sekcja demograficzną studiów specjalnych Polskiego Czerwonego Krzyża. Po powrocie do Polski mieszkał i pracował w Cieplicach Śląskich. Zmarł w Łodzi 9 lipca 1953 r.
(źródło: www.wikipedia.org, data dostępu 30.08.2020 r.)

Otton (Otto) Weiland, ur w 1887 roku w Chojnicach, działacz żeglarski, W młodości mieszkał w Niemczech i tam uczył się żeglarstwa. W 1912 roku, jako pierwszy w Polsce, przebudował łódź rybacką na jacht żaglowy stając się tym samym pierwszym prywatnym armatorem jachtu na ziemiach polskich. Pływał po Jeziorze Charzykowskim, szkoląc okazjonalnie także miejscową młodzież. W 1919 roku skonstruował pierwsze ożaglowane sanie stając się pionierem sportu bojerowego. Zaprojektował i zbudował bojer ludowy do szkolenia młodzieży, nazwany od jego nazwiska Weilandem. W 1924 roku został współzałożycielem Polskiego Związku Żeglarskiego i został wybrany wiceprezesem tej organizacji. W latach trzydziestych reprezentował Polskę w Europejskiej Unii Żeglarstwa Lodowego. Podczas wojny ukrywał się będąc prześladowanym przez Niemców po tym jak nie chciał podpisać volkslisty uważając się za Polaka. Po wojnie był represjonowany przez władze PRL, odsunięto go od działalności społecznej nie pozwalając zarazem na objęcie stanowisk w administracji publicznej. Pracował w chojnickim klubie, którego przed wojną był współwłaścicielem, jako kierownik przystani, tylko na objęcie takiego stanowiska dostał zgodę władz. W 1952 roku został wybrany sekretarzem na Polskę Międzynarodowego Związku Klasy „Latający Holender". Zmarł w 1966 roku.
(źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

[183] B.Krzywiec, „Harcerstwo polskie na Dalekim Wschodzie w latach 1917-1920", *Polska na Morzu* nr 10/1934, str. 11

pomysłu. Po odzyskaniu niepodległości Jakóbkiewicz objął kierownictwo domu dla sierot w Wejherowie, a stworzony przez niego Hufiec Syberyjski od 1923 roku organizował systematyczne obozy żeglarsko-wioślarskie na Półwyspie Helskim, przez które przewinęły się setki młodych ludzi, słynące z dyscypliny i klarownego systemu szkolenia: *Ale nim kto Ale nim kto wejdzie do łodzi musi płynąć minimum sześćset metrów, co daje wstęp na wioślarstwo – osiemset to już znaczy awans na żagiel. Do załogi yachtu zaliczonym być może ten lub ta, co przepłynie dystans ponad tysiąc metrów i sprawnie włada wiosłem.*[184]

Pionierem żeglarstwa i bojerów na ziemiach polskich i jednym z jego liderów był Otton (Otto) Weiland, popularyzator tej dyscypliny sportu oraz animator ruchu żeglarskiego na terenie Chojnic. Wybitna postać o wielkiej charyzmie i nieprzeciętnych zdolnościach organizacyjnych, współkreator i uczestnik wielu najważniejszych przedwojennych wydarzeń żeglarskich, miał świetne kontakty na arenie międzynarodowej i wykorzystywał je do promocji raczkującego polskiego żeglarstwa. Zbudował w Chojnicach przystań i hotel dla wodniaków, tworzył miejsca pracy dla miejscowej młodzieży. W latach Polski Ludowej był za swoją działalność prześladowany i pozbawiony możliwości podjęcia pracy, przez lata nie mógł znaleźć zatrudnienia, pracował dorywczo, a następnie zatrudniony został na przystani klubowej.

6.2. Tworzenie struktur żeglarskich na terenie Polski

Najważniejszą pracą jest rozbudzenie naszego społeczeństwa. Nie przesadzam tu jeśli nie powiem, iż tylko wtedy staniemy się narodem umiejącym wykorzystać swój dostęp do morza, gdy całą Polskę pokryje sieć klubów i stowarzyszeń żeglarskich. Społeczeństwo w stosunku do spraw morskich jest bierne, znaczenie morza ocenia z punktu widzenia kąpielowego.[185] (pis. oryg.) W pełnym żaru tekście opublikowanym na łamach „Sportu Wodnego" generał Mariusz Zaruski apelował o powstanie sieci klubów żeglarskich stanowiących punkt wyjścia do rozwoju żeglarstwa.

Pierwszy klub żeglarski powstał nie w Warszawie, czy na Wybrzeżu, ale w Chojnicach, a stało się to 18 marca[186] 1922 roku w wyniku przekształcenia z działającego tam od kilku lat towarzystwa sportowego.[187] Kryły się za tą decyzją ambicje lokalnych działaczy społecznych, którzy w transformacji swojego stowarzyszenia dostrzegali szansę na pozyskanie środków finansowych od lokalnych władz. Postacią wybijającą się wśród członków klubu był Ludwik Szwykowski, działacz żeglarski o ogromnej charyzmie, wyszkolony w Petersburgu, olimpijczyk z IO w Sztokholmie z roku 1912, podczas których startował w barwach rosyjskich. To właśnie Szwykowski wziął na siebie ciężar tworzenia podstaw prawnych żeglarstwa tworząc pierwsze regulaminy, statuty i zasady funkcjonowania
klubów oraz stowarzyszeń żeglarskich, a po latach zasłynął śmiałymi rejsami, odbywanymi z dziećmi, łodzią mieczową po morzu, znany także ze swej publicystycznej aktywności na łamach prasy żeglarskiej. Kolejnym problemem był jednak niedostatek wyszkolonych instruktorów

[184] A. Uziembło, „Drużyna Syberyjska", *Morze* nr 8-9/1927, str. 13-14
[185] Mariusz Zaruski, „Cele i zadania naszego sportu żeglarskiego", *Sport Wodny* nr 2/1926, str. 33-34
[186] Niektóre źródła podają datę 16 marca 1922 roku
[187] (ba), „Klub Żeglarski w Chojnicach", *Sport Wodny* nr 2/1935, str. 27

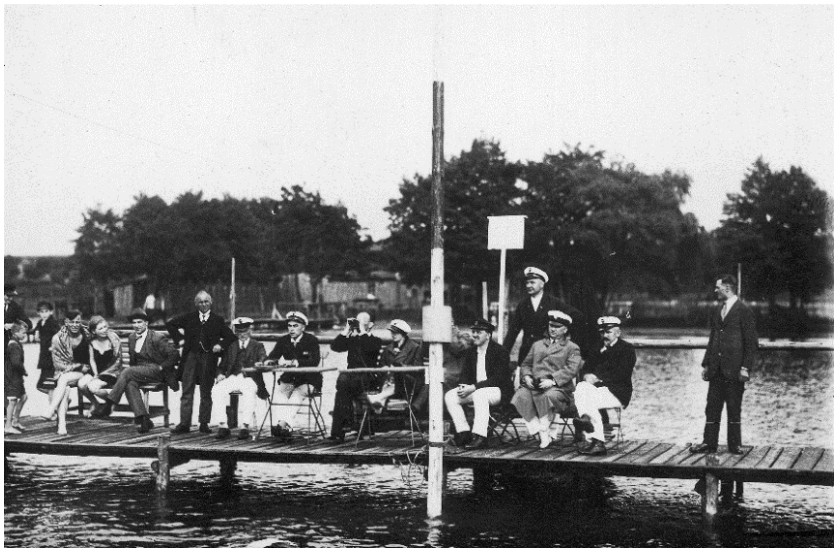
mogących szkolić kolejnych chętnych. Brak kadr był powodem mało dynamicznego rozwoju żeglarstwa w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości, jednak wkrótce *(...) starzy żeglarze z klubów jachtowych ryskich, leningradzkich, odeskich wtajemniczają pełną zapału młodzież w tajniki sztuki żeglarskiej*.[188]

W początkowym okresie II RP stosunkowo silne było środowisko żeglarskie w Tczewie skupione wokół Józefa Klejnot-Turskiego, działacza żeglarskiego oraz wpływowego dziennikarza i wydawcy. Środowisko to działało wokół rozwoju tamtejszego portu i przekształceniu go w port morski, co ostatecznie zakończyło się niepowodzeniem. Nie stworzono wówczas żadnego klubu czy stowarzyszenia żeglarskiego pozostając przy modelu armatorskim, a więc systemie, w którym klub zrzesza prywatnych właścicieli jachtów. Po kilku miesiącach starań i zabiegów formalnych 27 lipca 1922 roku powstał kolejny klub - Pierwszy Klub Morski w Gdańsku, którego współzałożycielem był właśnie Klejnot-Turski. Miał on jednak szczególnie trudną sytuację, ponieważ oprócz braku środków i sprzętu borykał się z niechętną nowym inicjatywom biurokracją Wolnego Miasta Gdańska i był szykanowany przez tamtejsze władze aż do wybuchu wojny.[189] Odegrał jednak ogromną rolę w krzewieniu żeglarstwa morskiego oraz integracji środowiska Polaków zamieszkałych w Gdańsku torując drogę kolejnym tego typu inicjatywom, które wkrótce ujrzały światło dzienne. Także i w tych przypadkach w pierwszych latach działalności wykorzystywano kadry wyszkolone przez zaborców, które wniosły do szkolenia swoje doświadczenia dydaktyczne i znane sobie systemy szkolenia.

Ludwik Szwykowski, ur. w 1872 r. na Krymie, z żeglarstwem zetknął się w Petersburskim Rzecznym Yacht Klubie, do którego został przyjęty w 1903 roku. W 1906 r. do spółki z baronem Tyzenhauzenem i Francoisem Gonetem nabył luksusowy jacht regatowy *Gaye Parisienne*, ex *Helen*. Na tym jachcie Szwykowski uczestniczył w licznych regatach i wygrał kilka lokalnych, prestiżowych regat. W 1906 roku został przyjęty w poczet członków Cesarskiego Yacht Klubu w Petersburgu. W jego barwach startował w Igrzyskach Olimpijskich 1912 r. w Sztokholmie, niestety bez powodzenia, z powodu technicznej awarii jachtu. Jeszcze przed pierwszą wojną światową wrócił do kraju. Początkowo wiosłował w Wojskowym Klubie Wioślarskim, wkrótce zorganizował w nim sekcję żeglarską, która następnie przy jego udziale przekształca się w Wojskowy Yacht Klub, a w końcu w Oficerski Yacht Klub RP. Przyczynił się też w sposób istotny do powstania Polskiego Związku Żeglarskiego i Yacht Klubu Polski. Był wieloletnim członkiem ich władz, w tym prezesem PZŻ w latach 1926-28 i komandorem YKP. Wielokrotnie startował w regatach które też często inicjował.

Był prekursorem rejsów bałtyckich na niewielkich jachtach. Na swoim mieczowym jachcie *Doris* odbył kilka morskich rejsów z własnymi dziećmi. Stworzył również wiele regulaminów, statutów, przepisów regatowych, był także autorem podręczników żeglarskich oraz artykułów publicystycznych i fachowych. W okresie późniejszym przeniósł się do Wilna i tam popularyzował jachting. Zmarł w 1965 roku.
(źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

[188] *Polska na morzu*, pr. zb. Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa, 1935 r., str. 202
[189] Wł. Kosianowski, „Klub Morski w Gdańsku", *Morze* nr 11/1932, str. 9-10



Działacze Klubu Żeglarskiego Chojnice podczas regat, czwarty z prawej Otton Weiland. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Pierwszy Polski Klub Yachtowy.

I. P. K. Y.

Rok założenia 1922.

Z życia Pierwszego Polskiego Klubu Yachtowego.

Jedyny w naszym ośrodku portowym i na wybrzeżu klub żeglarski — IPKY liczył w swym gronie od początku istnienia członków ze wszystkich stron Polski, najwięcej zaś z Warszawy i z Poznania. Klub zarejestrowany został początkowo tylko w Gdańsku i tam rozwinął swą działalność, odbywając swe zebrania również w Gdyni.

Jeszcze w r. 1922 klub wystąpił na pierwszych regatach yachtów w Gdyni, zdobywając yachtem „Halka" pierwsza nagrodę.

W r. 1923 yacht klubowy „Witold" przebiegł tor poza konkursem, nie mając przeciwników i wykazując czas rekordowy dla regat gdyńskich.

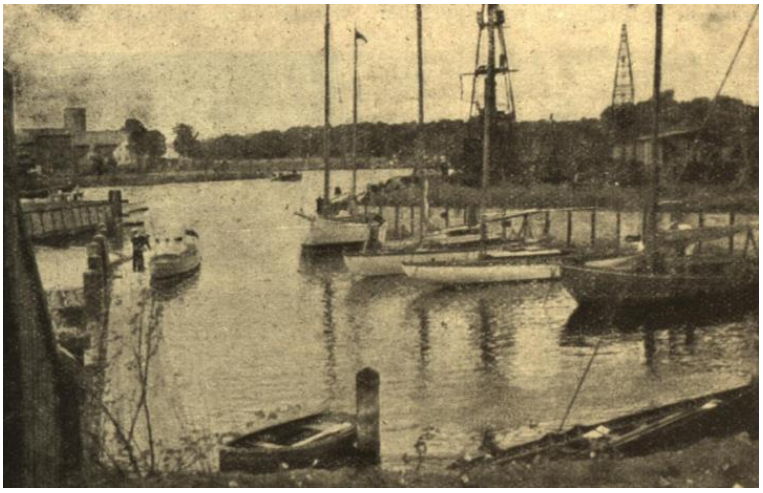
W r. 1924 na regatach gdyńskich yachty żeglujące pod sztandarem IPKY „Smyk" (ex „Halka") z załogą „Helanji" z Gdańska i „Witold" z załogą A. Z. S. z Gdańska zdobyły dwie pierwsze nagrody w dwu klasach yachtowych.

W r. 1925 biegi yachtów w Gdyni się nie odbyły. Był to rok najcięższy w życiu klubu, gdyż stosunki tej placówki sportowej w Wolnem Mieście z całym krajem zostały utrudnione przez walutowe uprzywilejowanie Gdańska i ogólny kryzys. Mimo że IPKY dzierżawi dziś na bardzo korzystnych warunkach od Rady Portu teren w porcie gdańskim nie może on jeszcze rozpocząć odpowiedniego zabudowania tego terenu.

W tej sytuacji tworzą się oddziały klubu w Tczewie i Gdyni, w myśl istniejącej oddawna uchwały. Oddział tczewski już się ukonstytuował i liczy 20 członków rzeczyw. Uruchamia on 2 łodzie żaglowe i motorówkę. Oddział w Gdyni rozpocznie swą działalność w najbliższych dniach. W Gdańsku odbyć się mają uzupełniające wybory do zarządu w miejsce czł. rady portu kons. St. Grabskiego, wice-prezesa, który się zrzekł mandatu, obejmując po mec. dr-rze Sławskim prezestwo Klubu Wioślarskiego w Gdańsku.

Za przykładem ruchliwego oddziału tczewskiego oby również oddziały w Gdańsku i Gdyni znalazły w sobie siły dla oparcia się trudnościom chwili obecnej, hamującym prawidłowy rozwój wzniosłego sportu-żeglarstwa!

Artykuł prasowy pióra Józefa Klejnot-Turskiego zamieszczony w czasopiśmie *Żeglarz Polski* informujący o powołaniu PKM. (źródło: archiwum autora)



Przystań Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku. (źródło: czasopismo *Żeglarz Polski)*

Od początku jednak zdawano sobie sprawę, że metody nauczania adaptowane zza granicy, gdzie funkcjonowały w diametralnie odmiennych realiach ekonomicznych i społecznych, będą wymagały radykalnych przemian, a podejmowane próby dostosowywania ich do polskiej rzeczywistości, będą nieudane głównie z powodu braku tradycji. Dostrzegano konieczność podjęcia pilnych działań, wskazywano na niedostatek wiedzy wśród żeglarzy, co mogło skutkować wypadkami. Wielokrotnie przestrzegano żeglarzy morskich przed podejmowaniem nadmiernego ryzyka, a czynili to zazwyczaj kapitanowie o bogatym stażu i wielkim doświadczeniu. *Otóż przede wszystkiem musimy stwierdzić, że przytłaczająca większość naszych żeglarzy nie posiada absolutnie żadnego przygotowania teoretycznego. Przyczynia się do tego w znacznej mierze zupełny brak w języku polskim literatury sportowej. Niezależnie od wszystkiego wśród naszych żeglarzy istnieje przekonanie o całkowitej wystarczalności tylko praktycznej znajomości żeglowania*[190]

Józef Klejnot-Turski, działacz żeglarski, urodził się 20 czerwca 1889 r. w Tallinie w rodzinie oficera wojsk rosyjskich. Ukończył gimnazjum filologiczne w Rewlu (dzisiejszym Tallinie. Studiował matematykę i astronomię, a w 1915 r. ukończył Wydział Historyczno-Filologiczny Uniwersytetu Petersburskiego. Okres I wojny światowej spędził w Rosji. Był współorganizatorem i nauczycielem dwóch szkół Macierzy Polskiej w Moskwie. Zmobilizowany do wojska rosyjskiego do sierpnia 1917 r. służył w twierdzy morskiej w Sweaborg pod Piotrogrodem. Pod koniec sierpnia 1919 r. wstąpił do Wojska Polskiego w stopniu podporucznika artylerii. Został skierowany do polskiej misji wojskowej, działającej na Łotwie i w Estonii. 17 czerwca 1920 r. został mianowany wykładowcą nowoutworzonej Państwowej Szkoły Morskiej Tczewie, a już latem 1920 r. podczas wojny polsko-bolszewickiej dowodził plutonem artylerii ciężkiej pod Zegrzem. Po przejściu do rezerwy w Szkole Morskiej uczył meteorologii, oceanografii, prawa morskiego oraz języka niemieckiego. Został wielkim orędownikiem utworzenia portu morskiego w Tczewie. Swoje poglądy prezentował w założonym przez siebie czasopiśmie *Żeglarz Polski*. Już w 1921 r. ukazała się jego książka pod tytułem „Port Rzeczypospolitej. Widoki przyszłego rozwoju Gdańska, Tczewa i Gdyni". W pierwszych latach II Rzeczypospolitej Tczew awansował do drugiego po Warszawie ośrodka żeglarskiego. Nic więc dziwnego, że 11 maja 1924 r. na zjeździe kilku organizacji żeglarskich w Szkole Morskiej w Tczewie powstał Polski Związek Żeglarski. Jego pierwszym prezesem został właśnie Józef Klejnot-Turski. Był wydawcą i redaktorem czasopism o tematyce morskiej: *Żeglarza Polskiego, Codziennego Kurjera Morskiego* i *Kurjera Morskiego* ukazujących się w latach 1922-1931. W latach trzydziestych mieszkał w Gdyni. Pracował jako kierownik referatu prasowego tutejszej Izby Przemysłowo-Handlowej, publikował liczne artykuły o marynarce handlowej w biuletynie tej izby. Aktywnie działał w Lidze Morskiej i Rzecznej. We wrześniu 1939 r. na ochotnika zgłosił się do wojska. Walczył do końca działań Lądowej Obrony Wybrzeża na Oksywiu. Resztę wojny spędził w oficerskich obozach jenieckich w Prenzlau i Gross Borne. Po zakończeniu wojny Józef Klejnot-Turski powrócił na Wybrzeże. Do czasu likwidacji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w 1949 roku, pracował w niej jako referent działu morskiego. Nie było już dla niego miejsca na Wybrzeżu w Polsce stalinowskiej. Ostatnie lata życia spędził w Bydgoszczy, gdzie wobec zakazu podjęcia pracy utrzymywał się z udzielania lekcji języka angielskiego. Po wojnie nie podjął także działalności na rzecz żeglarstwa. Zmarł 25 sierpnia 1958 r. w Bydgoszczy i został pochowany na tamtejszym cmentarzu.
(źródło: www.wikipedia.pl, data dostępu: 14.12.2011 r.)

[190] W.B-is, „Na marginesie naszego żeglarstwa", *Sport Wodny* nr 15/1926, str. 212-213

Do tych zagadnień wracano w późniejszych latach w formie opisów wypadków morskich na jachtach czy też drukując przestrogi żeglarskich autorytetów. Kandydatów na żeglarzy morskich namawiano do zrzeszania się w klubach, postulowano aby żeglarstwa uczyć się właśnie tam, ale poza tym doradzano także uczenie się od rybaków na co dzień obsługujących kutry żaglowe i doskonale znających morskie rzemiosło. Szczególnie ważki materiał na ten temat opublikował Jan Fischer, armator pierwszego pod polską banderą pełnomorskiego jachtu *Carmen*: *Nie wychodźcie w morze bez wiedzy żeglarskiej. Może stać się to przyczyną wypadku a ukazanie się polskiego jachtu w obcym porcie będzie powodem żartów, jeśli będzie bez porządnego osprzętu, map, i t. d. Manewry żaglami to rzecz najważniejsza, Na pierwszy sezon weźcie rybaka za nauczyciela. Nauczy was jak stawiać żagiel, jak cumować, robić sploty i węzły.(...) Wychodzenie na pełne morze bez map, odpowiedniego osprzętu to kuszenie Opatrzności i nie powinno się powtórzyć.* [191]

Szkolenie ograniczało się do zajęć praktycznych na jachtach ze względu na brak podręczników żeglarskich. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

KURS JAZDY POD ŻAGLEM

Yacht Klub Akademickiego Związku Sportowego

w Warszawie

organizuje od dnia 1 maja r. b.

Kurs praktyki żeglarskiej

Nauka odbywać się będzie na jolach od 5 do 30 m² powierzchni żagla.

Wyjazdy będą się odbywać pod kierunkiem wykwalifikowanych trenerów z gwarancją nauczenia. Ilość miejsc ograniczona.

Kurs będzie trwać około 2 tygodni.

Opłata wynosi zł. 20.—.

Zapisy i informacje w sekretarjacie przystani wioślarskiej A. Z. S., ul. Wioślarska 8, tel. 9-43-61 przez cały dzień.

Prasa branżowa bardzo często informowała o kursach żeglarskich organizowanych nie tylko w sezonie letnim, ale również w zimę. (źródło: czasopismo *Sport Wodny)*

[191] J. Fischer, „Wiosna w pełni", *Sport Wodny* nr 7/1934, str. 123

W miarę wzrostu liczebności wypraw morskich rosła także liczba wypadków morskich, o czym szeroko informowała prasa branżowa unikając wszelako tonu sensacyjnego, a przestrzegając przed zbyteczną brawurą oraz nieostrożnością żeglarzy z niedostatecznym doświadczeniem morskim.[192] Podjęto zatem prace związane ze stworzeniem od podstaw zasad szkolenia żeglarskiego przystosowanego do realiów odrodzonej Polski realizowanego pod kątem oczekiwań władz, co znalazło odbicie także na łamach prasy.[193] Działania te przyniosły efekt, ale na ich rezultat trzeba było czekać kilka lat, kiedy to wprowadzono w życie nowe regulacje prawne. Właśnie prasa branżowa wzięła na siebie duży ciężar kształcenia żeglarzy publikując na swoich łamach bardzo wiele tekstów o charakterze poradnikowym dotyczącym zarówno obsługi jachtu jak też i jego podstaw teoretycznych. Publikowano artykuły doświadczonych żeglarzy, ale też zapraszano na łamy teoretyków i czynnych zawodników regatowych. Artykuły często koncentrowały się na obsłudze jachtów turystycznych, bo żeglowanie na nich dotyczyło największej liczby zainteresowanych i budziły największe zainteresowanie czytelników.[194] Okazjonalnie jednak drukowano także artykuły dedykowane bardziej zaawansowanym odbiorcom i poświęcone żeglowaniu na jachtach regatowych, ich doskonaleniu, trymowaniu, pokazywano nowe rozwiązania taktyczne stosowane w regatach oraz dzielono się doświadczeniami.[195]

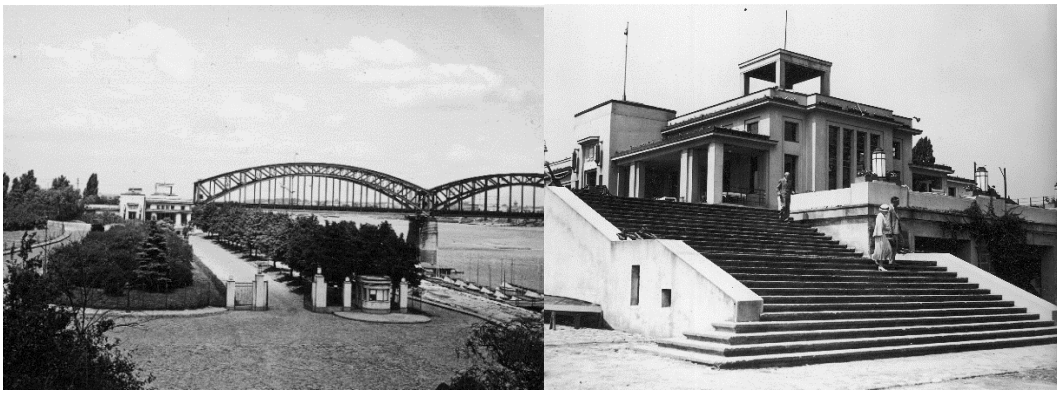
---

[192] Szczególnie obfitujący w wypadki morskie był rok 1933. W lipcu jacht *Orion* złamał maszt i następnie zatonął, *Temida II* sztormowała na dryfkotwie w silnym sztormie tracąc część żagli, na *Mohorcie* dowodzonym przez Mariusza Zaruskiego zerwało się pięć want, a jacht udało się uratować tylko dzięki dużemu doświadczeniu kapitana i sprawnemu manewrowi. Jacht *Halina* wyrzucony z Pilawy przez tamtejsze służby graniczne dostał się w silny sztorm i stracił część takielunku, a *Nike*, nowy jacht zakupiony w Szwecji, wszedł na skały w pierwszym rejsie wskutek błędów niedoświadczonej załogi. *Swarożyc* został wyrzucony na plażę Prus Wschodnich przez sztormowy wiatr wskutek czego zniszczony został duży fragment poszycia. („Bilans roku na morzu", *Sport Wodny* nr 2/1934, str. 26-27,

[193] (JKT), „Sport żaglowy i motorowy" *Żeglarz Polski*, (ba), „O program żeglarstwa", *Sport Wodny* nr 18/1933, str. 354-355

[194] (ba), O żaglach mniejszych statków i łodzi", *Żeglarz Polski* nr 5/1922, str. 72-73, (ba), „Projekt drogi wodnej Śląsk – Gdańsk", *Żeglarz Polski* nr 5/1922, str. 74, (ba), „Projekt drogi wodnej Śląsk – Gdańsk", *Żeglarz Polski* nr 5/1922, str. 7, (ba), „Projekt drogi wodnej Śląsk – Gdańsk", *Żeglarz Polski* nr 5/1922, str. 74, Adam Wolff, „Jak budować żaglówki" *Sport Wodny* nr 1/1928, str. 6-7, Józef Klejnot-Turski, „Jacht krążowniczy", *Sport Wodny* nr 2/28, str. 3, (ba), „Locja" , *Sport Wodny* nr 6/1928, str. 61, Józef Klejnot-Turski, „Żeglarstwo sportowo-morskie", *Sport Wodny* nr 9-10/1928, str. 121, Józef Klejnot –Turski, „Jak żeglować na Wiśle", *Sport Wodny* nr 21/1928, str. 226-227, Józef Klejnot-Turski, „Nowe typy ożaglenia yachtowego" *Żeglarz Polski* nr 27/1927, str. 225, Observer, „Marconi czy gafel", *Sport Wodny* nr 20/1935, str. 386, Józef Gałązka, „Mechanika jachtu żaglowego", *Sport Wodny* nr 21/1936, str. 404-407, Wojciech Stypuła, Uszkodzenia steru i oporządzanie sterów awaryjnych", *Sport Wodny* nr 7/1937, str. 100-101, Wojciech Stypuła, „Naprawianie uszkodzeń olinowania i ożaglowania", *Sport Wodny* nr 10/1937, str. 151-153, Wojciech Atypuła, „Uszkodzenia omasztowania", *Sport Wodny* nr 11/1937, str. 107-110, , Wojciech Stypuła, „Pożar na jachcie", *Sport Wodny* nr 18/1937, str. 280-282, Wojciech Stypuła, „Tory przyszłego budownictwa jachtowego", 20/1937, str. 306-310, Bogusław Kaliński, „Kilka słów o lawirowaniu", *Sport Wodny* nr 22/1937, str. 347-349, (ba), „Jola skośnodenna", *Sport Wodny* nr 16/1939, str. 300-302

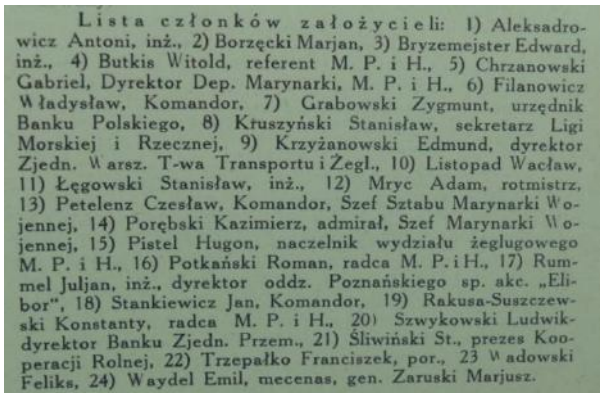
[195] L. (Ludwik) Szwykowski, „Prawo drogi wodnej", *Sport Wodny* nr 5/1926, str. 142-145, L. (Ludwik) Szwykowski, „Technika regatowa", *Sport Wodny* nr 1/1926, str. 9-12, kontynuacja w kolejnych numerach: nr 2/1926, str. 22-23, nr 3/1926, str. 93-94, nr 5/1926, str. 65-66, (ba), „Trochę z historii żeglarstwa sportowego", *Sport Wodny*, nr 4/1929, str. 59-62, (ba), „Żeglarstwo sportowe", *Sport Wodny* nr 15/1930, str. 303-304, Czesław Białkowski, „Z praktyki regatowej", *Sport Wodny* nr 20/1937, str. 310-312, (ba), „Regaty a budownictwo jachtowe", *Sport Wodny* nr 22/1937, str. 343-344



Siedziba i budynek Oficerskiego Yacht Klubu w Warszawie, największego klubu w Polsce.
(źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Rok 1924 był szczególnie ważny dla polskiego żeglarstwa. Oprócz utworzenia Polskiego Związku Żeglarskiego powstał także Yacht Klub Polski (YKP), elitarna i bardzo wpływowa organizacja żeglarska, której pierwszym prezesem został wybrany były adiutant prezydenta Wojciechowskiego, generał Mariusz Zaruski. Człowiek kojarzony dotąd z tworzeniem szlaków tatrzańskich oraz podwalin ratownictwa górskiego stał się postacią niezwykle popularną także w kręgach żeglarskich. Swoją działalnością bardzo dużo wniósł do popularyzacji żeglarstwa oraz do żeglarskiego dziennikarstwa. Był niezwykle aktywny jako żeglarz, promotor żeglarstwa oraz twórca systemu szkolenia młodzieży. Jego myśl *Nie po to marzłem i mokłem na pokładach jachtów, aby zrobić z was sportowców, ale by kształtować wasze charaktery...* najpełniej oddaje program jego społecznej pracy na rzecz żeglarstwa.

Zaruski sformułował także w sposób inspirujący swych uczniów istotę szkolenia żeglarskiego, do którego to stwierdzenia wielokrotnie odwoływano się w nauczaniu żeglarstwa przed wojną. *Jachting współczesny w najgłębszych swych założeniach jest tęsknotą człowieka do czegoś lepszego, a nieznanego, do horyzontów szerokich, a tajemnych; jest zarazem żądzą walki bezkrwawej, w której groźnym przeciwnikiem człowieka jest on sam we własnej osobie, a żywioł rozhukany jest tylko trenerem i zarazem narzędziem walki.*[196]



Lista członków założycieli: 1) Aleksandrowicz Antoni, inż., 2) Borzęcki Marjan, 3) Bryzemejster Edward, inż., 4) Butkis Witold, referent M. P. i H., 5) Chrzanowski Gabriel, Dyrektor Dep. Marynarki, M. P. i H., 6) Filanowicz Władysław, Komandor, 7) Grabowski Zygmunt, urzędnik Banku Polskiego, 8) Kruszyński Stanisław, sekretarz Ligi Morskiej i Rzecznej, 9) Krzyżanowski Edmund, dyrektor Zjedn. Warsz. T-wa Transportu i Żegl., 10) Listopad Wacław, 11) Łęgowski Stanisław, inż., 12) Mryc Adam, rotmistrz, 13) Petelenz Czesław, Komandor, Szef Sztabu Marynarki Wojennej, 14) Porębski Kazimierz, admirał, Szef Marynarki Wojennej, 15) Pistel Hugon, naczelnik wydziału żeglugowego M. P. i H., 16) Potkański Roman, radca M. P. i H., 17) Rummel Juljan, inż., dyrektor oddz. Poznańskiego sp. akc. „Elibor", 18) Stankiewicz Jan, Komandor, 19) Rakusa-Suszczewski Konstanty, radca M. P. i H., 20) Szwykowski Ludwik-dyrektor Banku Zjedn. Przem., 21) Śliwiński St., prezes Kooperacji Rolnej, 22) Trzepałko Franciszek, por., 23 Wadowski Feliks, 24) Waydel Emil, mecenas, gen. Zaruski Marjusz.

Lista członków-założycieli Yacht Klubu Polski. (źródło: czasopismo *Sport Wodny)*

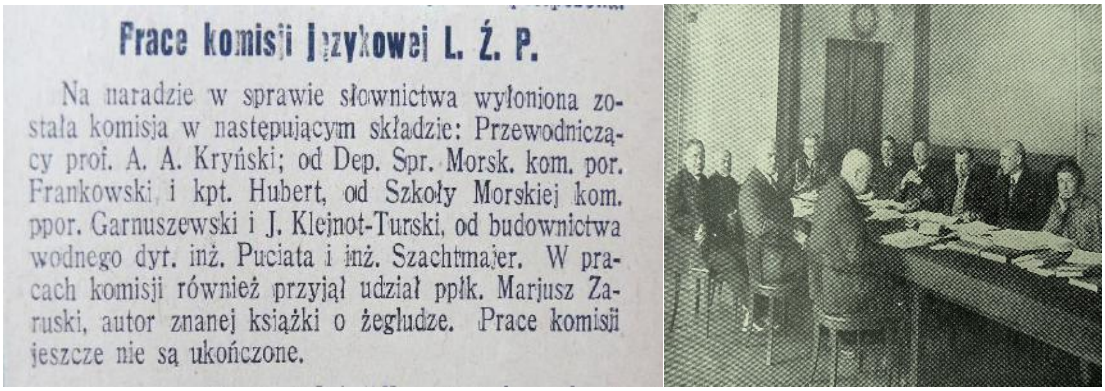
YKP, bo takim skrótem operowano, wywarł wielki wpływ na budowanie podwalin

[196] *Polska na morzu*, pr. zb., Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa, 1935 r., str. 201

żeglarstwa w Polsce i kształtowanie w społeczeństwie jego pozytywnego wizerunku. W późniejszych latach tworzono liczne oddziały terenowe tworząc zwartą strukturę, niezwykle zdyscyplinowaną i zhierarchizowaną, która stała się przeciwwagą dla bardzo silnych stowarzyszeń i klubów wioślarskich. Oprócz klubów o charakterze otwartym, jak Yacht Klub Polski czy też sekcji Akademickiego Związku Morskiego, tworzono hermetyczne kluby zrzeszające wojskowych, co wpisywało się ówczesną strategię władz. Kluby te były aktywnie dotowane przez wadze dzięki czemu dostawały dużo sprzętu pływającego, a ich zadaniem była nie tylko popularyzacja sportów wodnych, ale również integracja środowiska wokół celów ważnych dla ówczesnej władzy.

6.3. Próby unifikacji nazewnictwa morskiego

Ważnym aspektem w dziedzinie żeglarstwa stała się próba ujednolicenia nazewnictwa, które w czasach zaborów rozwijało się w sposób zupełnie niekontrolowany i stanowiło zlepek wyrażeń z języków niemieckiego, rosyjskiego oraz niderlandzkiego, tworzonych często odrębnie i niezależnie na terenach zaborów, a przy tym wszystkim często powstawało w sposób tyleż spontaniczny, co niekonsekwentny. Wagę tej sprawy, i rodzącą się konieczność dokonania gruntownych zmian, dostrzeżono już w 1921 roku, kiedy to na łamach „Bandery Polskiej" opublikowano pierwszy artykuł na ten temat.[197] *Obecny stan słownictwa morskiego w tej dziedzinie jest daleki od pojęcia jednolitości określeń słownych, a w codziennej praktyce oznacza to brak wspólnego języka, nawet pośród tej nielicznej rzeszy „pracowników morza".*[198] Problem nie dotyczył tylko marynarzy, ale dotykał również żeglarzy, którzy nie mieli swojego słownictwa bazując na tradycyjnym, zapożyczonym głównie z rosyjskiego i niemieckiego, co było postrzegane jako jeden z czynników hamujących rozwój żeglarstwa.



Prace komisji językowej L. Ż. P.

Na naradzie w sprawie słownictwa wyłoniona została komisja w następującym składzie: Przewodniczący prof. A. A. Kryński; od Dep. Spr. Morsk. kom. por. Frankowski i kpt. Hubert, od Szkoły Morskiej kom. ppor. Garnuszewski i J. Klejnot-Turski, od budownictwa wodnego dyr. inż. Puciata i inż. Szachtmajer. W pracach komisji również przyjął udział ppłk. Marjusz Zaruski, autor znanej książki o żegludze. Prace komisji jeszcze nie są ukończone.

Notka prasowa na temat powołania Komisji Językowej *oraz jedno z jej posiedzeń. (źródło: czasopismo* Żeglarz Polski)

[197] (ba), „Polskie słownictwo żeglarskie", *Bandera Polska* nr 3-4/1921, str. 106-113, „O drogę rozwoju słownictwa morskiego", *Morze* nr 5/1925, str. 16

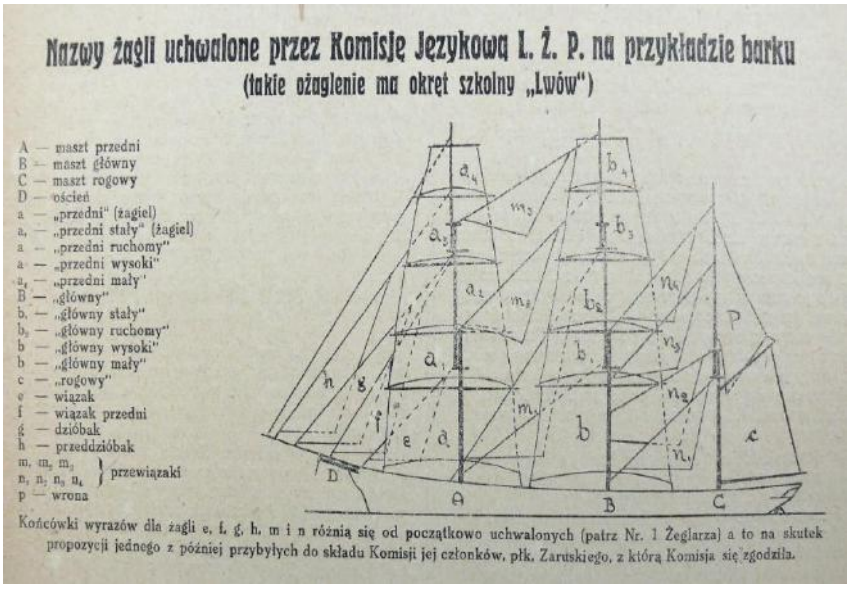
[198] (ba), „Polski słownik morski", *Przegląd Morski* nr 78/1936, str. 687-691

Na czoło całego szeregu spraw do wykonania wysuwa się stworzenie polskiego słownika żeglarskiego, opracowanie przepisów o budowie jachtów i łodzi żaglowych i wreszcie rozbudowania wśród naszego społeczeństwa zamiłowania do żeglarstwa.[199] Prace nad stworzeniem słownika terminologicznego nabrały tempa rok później, kiedy to przy Lidze Żeglugi Polskiej powołano komisję językową, której zadaniem było opracowanie polskich odpowiedników terminów morskich i żeglarskich. W skład komisji weszli nie tylko przedstawiciele szkolnictwa morskiego, ale także praktycy, marynarze i żeglarze. A. Kryński został przewodniczącym, a wśród członków znaleźli się: komandor podporucznik Stefan Frankowski i kapitan Witold Hubert reprezentujący Departament Spraw Morskich, komandor podporucznik Antoni Garnuszewski i Józef Klejnot-Turski reprezentujący Szkołę Morską, nie tylko. Puciata i nie tylko. Szachtmajer reprezentujący budownictwo wodne oraz podpułkownik Mariusz Zaruski, jako autor pierwszego słownika żeglarskiego. [200]

Prace komisji językowej L. Ż. P.

Na naradzie w sprawie słownictwa wyłoniona została komisja w następującym składzie: Przewodniczący prof. A. A. Kryński; od Dep. Spr. Morsk. kom. por. Frankowski i kpt. Hubert, od Szkoły Morskiej kom. ppor. Garnuszewski i J. Klejnot-Turski, od budownictwa wodnego dyr. inż. Puciata i inż. Szachtmajer. W pracach komisji również przyjął udział ppłk. Marjusz Zaruski, autor znanej książki o żegludze. Prace komisji jeszcze nie są ukończone.

Notka prasowa na temat powołania Komisji Językowej zamieszczona w czasopiśmie *Żeglarz Polski*



Nazwy żagli uchwalone przez Komisję Językową L. Ż. P. na przykładzie barku
(takie ożaglenie ma okręt szkolny „Lwów")

A — maszt przedni
B — maszt główny
C — maszt rogowy
D — oścień
a — „przedni" (żagiel)
a_4 — „przedni stały" (żagiel)
a_3 — „przedni ruchomy"
a_2 — „przedni wysoki"
a_1 — „przedni mały"
B — „główny"
b_4 — „główny stały"
b_3 — „główny ruchomy"
b_2 — „główny wysoki"
b_1 — „główny mały"
c — „rogowy"
e — wiązak
f — wiązak przedni
g — dziobak
h — przeddziobak
m, m_1, m_2 } przewiązaki
n, n_2, n_3, n_4 }
p — wrona

Końcówki wyrazów dla żagli e, f, g, h, m i n różnią się od początkowo uchwalonych (patrz Nr. 1 Żeglarza) a to na skutek propozycji jednego z później przybyłych do składu Komisji jej członków, płk. Zaruskiego, z którą Komisja się zgodziła.

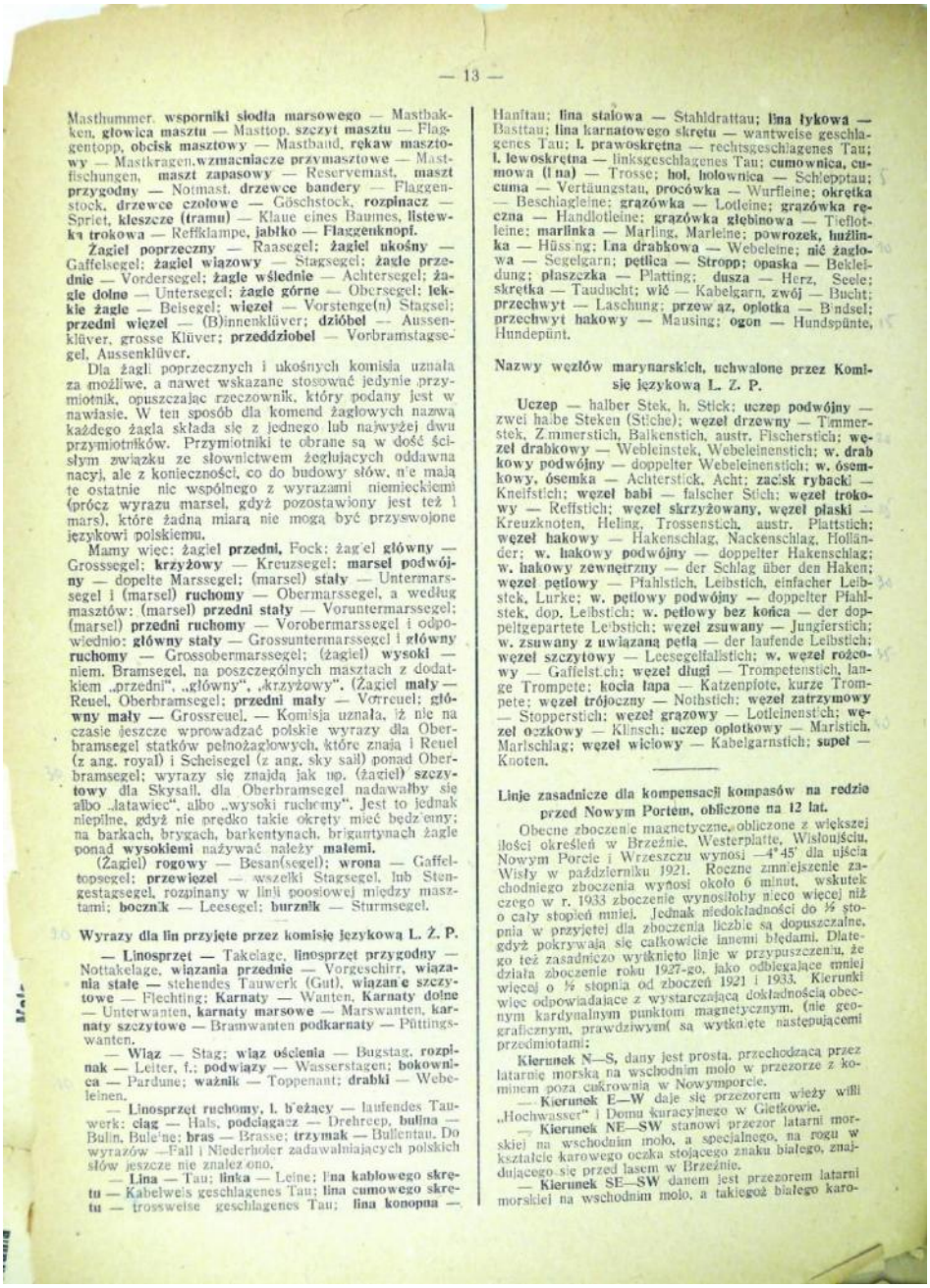
Jedna z propozycji Komisji Językowej dotycząca nazewnictwa elementów żaglowca zamieszczona na łamach czasopisma *Żeglarz Polski*

[199] (W.B-is), „Twórzmy jachting polski", *Wioślarz Polski* nr 1/1925, str. 4-5
[200] (ba), „Prace komisji językowej L.Ż. P." , *Żeglarz Polski* nr 1/1922, str. 12

Zaruski wspominał po latach swą pracę nad słownikiem: *Gdy pisałem tę książkę – przed wojną – nie przewidywałem, że będą mogli ją czytać nie tylko ludzie w ogóle czytający książki, lecz także – na polskich okrętach marynarze polscy!(...) W opracowaniu książki niniejszej, jak również innych swoich wydawnictw tyczących się morza, natknąłem się na wstępie na trudności zasadnicze, polegające na zupełnym niemal braku polskiej terminologii żeglarskiej. Poszukiwania w literaturze polskiej, począwszy od „Flisa" Klonowicza, encyklopediach, słownikach, i t. p. dały bardzo znikome i dorywcze wyniki. Zmuszony byłem do opracowania na własną rękę polskiego słownictwa żeglarskiego. Stały przede mną otworem dwie drogi: albo spolszczyć cudzoziemskie nazwy, albo zaimprowizować zupełnie nowe, czysto polskie słownictwo. Po gruntownej rozwadze i listownem omówieniu przedmiotu z wykształconymi marynarzami Polakami, wybrałem pierwszą.*[201] W dalszej części wywodów Zaruski prezentował stanowisko, że największą trudność napotkał w kwestiach zupełnego zaniku słownictwa morskiego wskutek kilkusetletniego braku dostępu do morza i wynikającego stąd braku morskich tradycji w Polsce. *Opracowując swoje słownictwo, rozumiałem wówczas, iż piszę o gałęzi wiedzy dla nas obumarłej, która nie ma widoków nowego życia i rozwoju. Narzucenie przeto przemocą niejako paru tysięcy najbardziej nawet umiejętnie tworzonych wyrazów polskich mogło było mieć wyłącznie akademickie znaczenie, powiem więcej nawet – byłoby walką z wiatrakami. Naród żyjący byłby ich nie przyjął.(...) Twierdzę, iż czysto polskie słownictwo na międzynarodowym szlaku morskim się nie utrzyma. Nie wytrzyma współzawodnictwa ze starem rozgałęzionem słownictwem holendersko-niemieckiem.*[202] (pis. oryg.) Jeszcze zimą 1922 roku przedstawiono pierwsze wyniki prac komisji koncentrując się na trudnościach wynikających z adaptacji słownictwa holenderskiego i niemieckiego do żeglarstwa. Akcentowano, że sprawom omasztowania i ożaglowania poświęcono w całości dwa posiedzenia komisji podkreślając złożoność materii i stopień skomplikowania tych zagadnień.[203] Terminologia przyjęta przez komisję w przyszłości została niemal całkowicie odrzucona przez środowisko żeglarskie, jako że jej propozycje sztucznego tłumaczenia skrótowych terminów poprzez zastosowanie opisowego języka spowodowały śmieszność i niewygodę wielu terminów w praktycznym użyciu. Wywołało to spór i długie dysputy znajdujące odzwierciedlenie na łamach prasy branżowej o celowość stosowania sztywnych reguł polegających na mechanicznym zastępowaniu powszechnie stosowanego na morzu języka na rzecz sztucznie wymyślonego, ale całkowicie pozbawionego walorów skrótowości i komunikatywności języka ludzi morza. Temat ten wielokrotnie wracał aż do wybuchu wojny, a prace nad słownikiem nie zostały ukończone. Spowodowało to sytuację, w której prace komisji postępowały w coraz większym oderwaniu od rzeczywistości, co nie sprzyjało dobrej atmosferze i wynikom, do których ta praca miała prowadzić. Wielokrotnie krytykowana za swą opieszałość i brak spójnej wizji komisja, po kolejnych reorganizacjach, kontynuowała pracę nad uporządkowaniem terminologii morskiej i żeglarskiej. W późniejszym okresie powstała Morska Komisja Terminologiczna, uznano bowiem, że unifikacja nie może poprzestawać tylko na żeglarstwie skoro nadania nowego porządku wymagały wszystkie sprawy związane z morzem i gospodarką morską. Cel pracy komisji – powstanie słownika morskiego, został precyzyjnie opisany na łamach „Przeglądu Morskiego": *Celem słownika morskiego było właśnie usunięcie wyrabiającej się niestety „gwary żeglarskiej", tak jak istnieje „gwara*

[201] Mariusz Zaruski, „Co czytać?", *Od Naszego Morza* nr 23/1931, str. 644-647
[202] tamże
[203] (ba) „Wyrazy polskie przyjęte dla omasztowania okrętów", *Żeglarz Polski* nr 1/1922, str. 12-13

rzemieślnicza", obie przeważnie pochodzenia niemieckiego. Nie można zatem zgodzić się na wprowadzenie tego żargonu do naszego języka, tembardziej, gdy on sam gwałtem się wciska[204] (pis. oryg.) Działania komisji wywoływały wiele kontrowersji, głównie z uwagi na bardzo powolne tempo prac, brak konsekwencji w propozycjach składanych przez komisję i nieco schematyczne spolszczanie większości terminów, co kłóciło się z przyjętym już porządkiem i tradycją. Przykładami szczególnie wyszydzanymi przez prasę za nieżyciowość były najaśnica lub świetlak jako polska wersja reflektora, nurkowiec jako okręt podwodny czy



— 13 —

Masthummer. **wsporniki siodła marsowego** — Mastbakken, **głowica masztu** — Masttop, **szczyt masztu** — Flaggentopp, **obcisk masztowy** — Mastband, **rękaw masztowy** — Mastkragen, **wzmacniacze przymasztowe** — Mastfischungen, **maszt zapasowy** — Reservemast, **maszt przygodny** — Notmast, **drzewce bandery** — Flaggenstock, **drzewce czołowe** — Göschstock, **rozpinacz** — Spriet, **kleszcze (tramu)** — Klaue eines Baumes, **listewka trokowa** — Reffklampe, **jabłko** — Flaggenknopf.

Żagiel poprzeczny — Raasegel; **żagiel ukośny** — Gaffelsegel; **żagiel wiązowy** — Stagsegel; **żagle przednie** — Vordersegel; **żagle wśrednie** — Achtersegel; **żagle dolne** — Untersegel; **żagle górne** — Obersegel; **lekkie żagle** — Beisegel; **więzeł** — Vorstenge(n) Stagsel; **przedni więzeł** — (B)innenklüver; **dziobel** — Aussenklüver, grosse Klüver; **przeddziobel** — Vorbramstagsegel, Aussenklüver.

Dla żagli poprzecznych i ukośnych komisja uznała za możliwe, a nawet wskazane stosować jedynie przymiotnik, opuszczając rzeczownik, który podany jest w nawiasie. W ten sposób dla komend żaglowych nazwą każdego żagla składa się z jednego lub najwyżej dwu przymiotników. Przymiotniki te obrane są w dość ścisłym związku ze słownictwem żeglujących oddawna nacyj, ale z konieczności, co do budowy słów, nie mają te ostatnie nic wspólnego z wyrazami niemieckiemi (prócz wyrazu marsel, gdyż pozostawiony jest też i mars), które żadną miarą nie mogą być przyswojone językowi polskiemu.

Mamy więc: żagiel **przedni**, Fock; żagiel **główny** — Grosssegel; **krzyżowy** — Kreuzsegel; **marsel podwójny** — dopelte Marssegel; (marsel) **stały** — Untermarssegel i (marsel) **ruchomy** — Obermarssegel, a według masztów: (marsel) **przedni stały** — Voruntermarssegel; (marsel) **przedni ruchomy** — Vorobermarssegel i odpowiednio: **główny stały** — Grossuntermarssegel i **główny ruchomy** — Grossobermarssegel; (żagiel) **wysoki** — niem. Bramsegel, na poszczególnych masztach z dodatkiem „przedni", „główny", „krzyżowy". (Żagiel **mały** — Reuel, Oberbramsegel; **przedni mały** — Vorreuel; **główny mały** — Grossreuel. — Komisja uznała, iż nie na czasie jeszcze wprowadzać polskie wyrazy dla Oberbramsegel statków pełnożaglowych, które znają i Reuel (z ang. royal) i Scheisegel (z ang. sky sail) ponad Oberbramsegel; wyrazy się znajdą jak np. (żagiel) **szczytowy** dla Skysail, dla Oberbramsegel nadawałby się albo „latawiec", albo „wysoki ruchomy". Jest to jednak niepilne, gdyż nie prędko takie okręty mieć będziemy; na barkach, brygach, barkentynach, brigantynach żagle ponad **wysokiemi** nażywać należy **małemi.**

(Żagiel) **rogowy** — Besan(segel); **wrona** — Gaffeltopsegel; **przewięzel** — wszelki Stagsegel, lub Stengestagsegel, rozpinany w linii poosiowej między masztami; **bocznik** — Leesegel; **burznik** — Sturmsegel.

Wyrazy dla lin przyjęte przez komisję językową L. Ż. P.

— **Linosprzęt** — Takelage, **linosprzęt przygodny** — Nottakelage, **wiązania przednie** — Vorgeschirr, **wiązania stałe** — stehendes Tauwerk (Gut), **wiązanie szczytowe** — Flechting; **Karnaty** — Wanten, **Karnaty dolne** — Unterwanten, **karnaty marsowe** — Marswanten, **karnaty szczytowe** — Bramwanten **podkarnaty** — Püttingswanten.

— **Wiąz** — Stag; **wiąz ościenia** — Bugstag, **rozpinak** — Leiter, f.; **podwiązy** — Wasserstagen; **bokownica** — Pardune; **ważnik** — Toppenant; **drabki** — Webeleinen.

— **Linosprzęt ruchomy, l. biężący** — laufendes Tauwerk; **ciąg** — Hals, **podciągacz** — Drehreep, **bulina** — Bulin, Bule'ne; **bras** — Brasse; **trzymak** — Bullentau. Do wyrazów —Fall i Niederholer zadawalniających polskich słów jeszcze nie znaleziono.

— **Lina** — Tau; **linka** — Leine; **lina kablowego skrętu** — Kabelweis geschlagenes Tau; **lina cumowego skrętu** — trossweise geschlagenes Tau; **lina konopna** — Hanftau; **lina stalowa** — Stahldrattau; **lina łykowa** — Basttau; **lina karnatowego skrętu** — wantweise geschlagenes Tau; **l. prawoskrętna** — rechtsgeschlagenes Tau; **l. lewoskrętna** — linksgeschlagenes Tau; **cumownica, cumowa (lina)** — Trosse; **hol, holownica** — Schleptau; **cuma** — Vertäungstau, **procówka** — Wurfleine; **okrętka** — Beschlagleine; **grązówka** — Lotleine; **grązówka ręczna** — Handlotleine; **grązówka głębinowa** — Tieflotleine; **marlinka** — Marling, Marleine; **powrozek, huźlinka** — Hüssing; **lina drabkowa** — Webeleine; **nić żaglowa** — Segelgarn; **petlica** — **Stropp; opaska** — Bekleidung; **płaszczka** — Platting; **dusza** — Herz, Seele; **skrętka** — Tauducht; **wić** — Kabelgarn, **zwój** — Bucht; **przechwyt** — Laschung; **przewiązka, oplotka** — Bindsel; **przechwyt hakowy** — Mausing; **ogon** — Hundspünte, Hundepünt.

Nazwy węzłów marynarskich, uchwalone przez Komisję językową L. Ż. P.

Uczep — halber Stek, h. Stick; **uczep podwójny** — zwei halbe Steken (Stiche); **węzeł drzewny** — Timmerstek, Zimmerstich, Balkenstich, austr. Fischerstich; **węzeł drabkowy** — Webeleinstek, Webeleinenstich; **w. drabkowy podwójny** — doppelter Webeleinenstich; **w. ósemkowy, ósemka** — Achterstick, Acht; **zacisk rybacki** — Kneifstich; **węzeł babi** — falscher Stich; **węzeł trokowy** — Reffstich; **węzeł skrzyżowany, węzeł płaski** — Kreuzknoten, Heling, Trossenstich, austr. Plattstich; **węzeł hakowy** — Hakenschlag, Nackenschlag, Holländer; **w. hakowy podwójny** — doppelter Hakenschlag; **w. hakowy zewnętrzny** — der Schlag über den Haken; **węzeł petlowy** — Pfahlstich, Leibstich, einfacher Leibstek, Lurke; **w. petlowy podwójny** — doppelter Pfahlstek, dop. Leibstich; **w. petlowy bez końca** — der doppeltgepartete Leibstich; **węzeł zsuwany** — Jungferstich; **w. zsuwany z uwiązaną petlą** — der laufende Leibstich; **węzeł szczytowy** — Leesegelfallstich; **w. węzeł rożcowy** — Gaffelstich; **węzeł długi** — Trompetenstich, lange Trompete; **kocia łapa** — Katzenpfote, kurze Trompete; **węzeł trójoczny** — Nothstich; **węzeł zatrzymowy** — Stopperstich; **węzeł grązowy** — Lotleinenstich; **węzeł oczkowy** — Klinsch; **uczep oplotkowy** — Marlstich, Marlschlag; **węzeł wiciowy** — Kabelgarnstich; **supeł** — Knoten.

Linje zasadnicze dla kompensacji kompasów na redzie przed Nowym Portem, obliczone na 12 lat.

Obecne zboczenie magnetyczne, obliczone z większej ilości określeń w Brzeźnie, Westerplatte, Wisłoujściu, Nowym Porcie i Wrzeszczu wynosi —4°45' dla ujścia Wisły w październiku 1921. Roczne zmniejszenie zachodniego zboczenia wynosi około 6 minut, wskutek czego w r. 1933 zboczenie wynosiłoby nieco więcej niż o cały stopień mniej. Jednak niedokładności do ½ stopnia w przyjętej dla zboczenia liczbie są dopuszczalne, gdyż pokrywają się całkowicie innemi błędami. Dlatego też zasadniczo wytknięto linje w przypuszczeniu, że działa zboczenie roku 1927-go, jako odbiegające mniej więcej o ½ stopnia od zboczeń 1921 i 1933. Kierunki więc odpowiadające z wystarczającą dokładnością obecnym kardynalnym punktom magnetycznym, (nie geograficznym, prawdziwym) są wytknięte następującemi przedmiotami:

Kierunek N—S, dany jest prosta, przechodzącą przez latarnię morską na wschodnim molo w przezorze z kominem poza cukrownia w Nowymporcie.

— **Kierunek E—W** daje się przezorem wieży willi „Hochwasser" i Domu kuracyjnego w Gietkowie.

— **Kierunek NE—SW** stanowi przezor latarni morskiej na wschodnim molo, a specjalnego, na rogu w kształcie karowego oczka stojącego znaku białego, znajdującego się przed lasem w Brzeźnie.

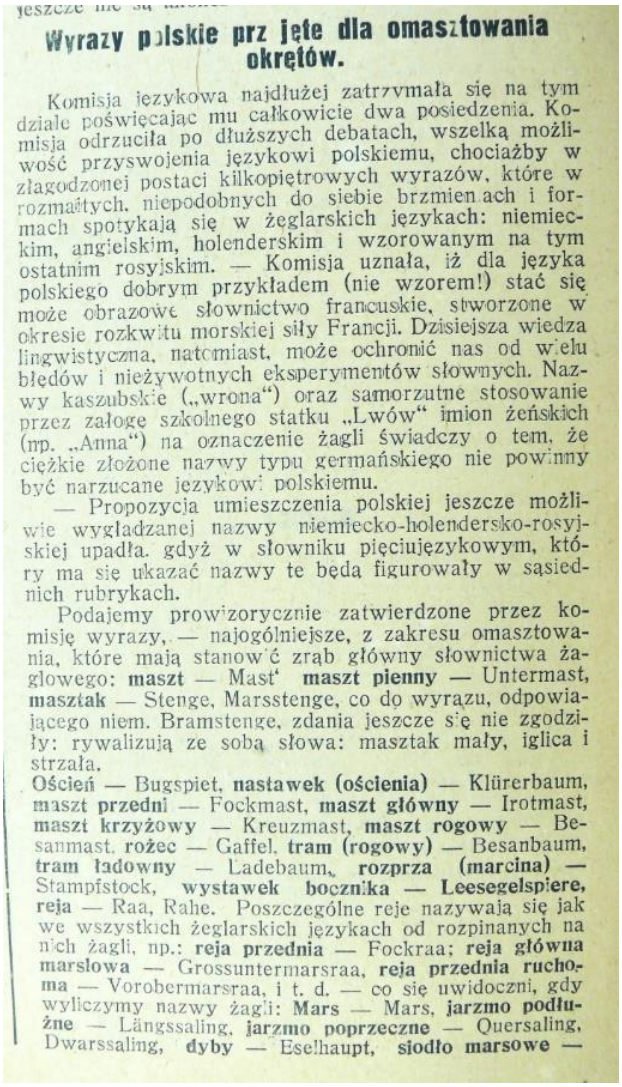
— **Kierunek SE—SW** danem jest przezorem latarni morskiej na wschodnim molo, a takiegoż białego karo-

Pierwsze propozycje przyjęcia nazewnictwa morskiego opracowane przez Komisję Językową, a zamieszczone na łamach czasopisma *Żeglarz Polski*

[204] Bolesław Śląski, „W sprawie terminologii morskiej", *Przegląd Morski* nr 80/1935, str. 835-839

też krążek wodzący ściągnicy tylnego bloku zastępujący niezwykle kłopotliwe w użyciu niemieckie 44-literowe trudne do zapamiętania i niepraktyczne w codziennym użyciu określenie kreuzbramstengestagsegelniederholerleitblock.[205]

Tego typu przypadki prowokowały autorytety morskie do zabierania głosu w sprawie unifikacji prac nad słownictwem i znacznego ich przyspieszenia. Oto bowiem do końca 1935 roku, po ośmiu latach prac komisji, oceniono jej pracę bardzo krytycznie. W toku prac i nielicznych posiedzeń zdołała ona opracować zaledwie 4 zeszyty *Słownika* zawierającego zaledwie 3.300 nazw, podczas gdy całość terminologii oszacowano na 10.000 nazw, co wskazywało, że przed komisją rysowało się jeszcze wiele lat pracy.[206] Tymczasem sprawa unifikacji nazewnictwa stawała się coraz pilniejsza, uważano bowiem, że dalsza zwłoka w tej mierze spowoduje powstawanie i zakorzenianie się zwrotów i określeń błędnych, niespójnych i nie oddających istoty rzeczy.



Wyrazy polskie prz jęte dla omasztowania okrętów.

Komisja językowa najdłużej zatrzymała się na tym dziale poświęcając mu całkowicie dwa posiedzenia. Komisja odrzuciła po dłuższych debatach, wszelką możliwość przyswojenia językowi polskiemu, chociażby w złagodzonej postaci kilkopiętrowych wyrazów, które w rozmaitych, niepodobnych do siebie brzmieniach i formach spotykają się w żeglarskich językach: niemieckim, angielskim, holenderskim i wzorowanym na tym ostatnim rosyjskim. — Komisja uznała, iż dla języka polskiego dobrym przykładem (nie wzorem!) stać się może obrazowe słownictwo francuskie, stworzone w okresie rozkwitu morskiej siły Francji. Dzisiejsza wiedza lingwistyczna, natomiast, może ochronić nas od wielu błędów i nieżywotnych eksperymentów słownych. Nazwy kaszubskie („wrona") oraz samorzutne stosowanie przez załoge szkolnego statku „Lwów" imion żeńskich (np. „Anna") na oznaczenie żagli świadczy o tem, że ciężkie złożone nazwy typu germańskiego nie powinny być narzucane językowi polskiemu.

— Propozycja umieszczenia polskiej jeszcze możliwie wygładzanej nazwy niemiecko-holendersko-rosyjskiej upadła, gdyż w słowniku pięciujęzykowym, który ma się ukazać nazwy te będą figurowały w sąsiednich rubrykach.

Podajemy prowizorycznie zatwierdzone przez komisję wyrazy, — najogólniejsze, z zakresu omasztowania, które mają stanowić zrąb główny słownictwa żaglowego: **maszt** — Mast' **maszt pienny** — Untermast, **masztak** — Stenge, Marsstenge, co do wyrazu, odpowiadającego niem. Bramstenge, zdania jeszcze się nie zgodziły: rywalizują ze sobą słowa: masztak mały, iglica i strzała.

Oścień — Bugspiet, **nastawek (ościenia)** — Klürerbaum, **maszt przedni** — Fockmast, **maszt główny** — Irotmast, **maszt krzyżowy** — Kreuzmast, **maszt rogowy** — Besanmast, **rożec** — Gaffel, **tram (rogowy)** — Besanbaum, **tram ładowny** — Ladebaum, **rozprza (marcina)** — Stampfstock, **wystawek bocznika** — **Leesegelspiere, reja** — Raa, Rahe. Poszczególne reje nazywają się jak we wszystkich żeglarskich językach od rozpinanych na nich żagli, np.: **reja przednia** — Fockraa; **reja główna marsowa** — Grossuntermarsraa, **reja przednia ruchoma** — Vorobermarsraa, i t. d. — co się uwidoczni, gdy wyliczymy nazwy żagli: **Mars** — Mars, **jarzmo podłużne** — Längssaling, **jarzmo poprzeczne** — Quersaling, Dwarssaling, **dyby** — Eselhaupt, **siodło marsowe** —

Skalę rozległości prac komisji dobitnie ilustruje fakt, że listę zagadnień podzielono na kilkanaście rozdziałów, z których każdy zawierał kilkanaście podtematów wymagających opracowania oraz usystematyzowania. Tylko jeden z nich - Referat Marynarki Wojennej zawierał 1.700 terminów pomieszczonych w czternastu rozdziałach, co dobitnie ilustruje zakres pracy komisji i stosunkowo wolne tempo tworzenia nowych określeń morskich.[207] Sama komisja także przechodziła różne przeobrażenia, co nie pomagało jej w pracy i pokazywało zarazem pewną niekonsekwencję władz w stosunku do tej idei. Początkowo komisja działała samodzielnie, co nie satysfakcjonowało jej członków, została następnie włączona w struktury Ligi Morskiej, aby po kilku latach istnienia zostać przyłączoną do

---

205 Włodzimierz Kodrębski", „Zrewidujmy naszą terminologię morską", *Przegląd Morski* nr 70/ 1935, str. 44-47

206 Józef Rossowski, „O polski słownik morski", *Przegląd Morski* nr 81/1935, str. 930-933, Julian Ginsbert, „Jeszcze na temat słownika", *Przegląd Morski* nr 61/1935, str. 934

207 Referat Marynarki Wojennej: 1. Okręty Marynarki Wojennej, 2. Zespoły, dowództwo, szyki, 3. Załoga, służba na okręcie, 4. Stopnie służbowe, umundurowanie, 5. Flagi, ceremoniał, 6. Części, pomieszczenia i właściwości okrętu, 7. Maszyny i kotły, 8. Elektrotechnika, radio, 9. Sygnalizacja, 10. Nawigacja, locja i meteorologia, 11. Artyleria i uzbrojenie, 12. Broń podwodna, 13. Lotnictwo, 14. Komendy i rozkazy („Nowe terminy" – *Przegląd Morski* nr 122/1939, str. 1443-1445)

krakowskiej Polskiej Akademii Umiejętności, co niewątpliwie wpłynęło na wzrost jej prestiżu, ale nie spowodowało znaczącego przyspieszenia prac, co z kolei narażało ją na cierpkie uwagi zamieszczane nie tylko na łamach prasy, ale także w toku debat środowiskowych.[208]

Ważnym nurtem prac komisji była sprawa ujednolicenia terminologii żeglarskiej. Usystematyzowania i spolszczenia tej terminologii podjęło się trzech działaczy żeglarskich: generał Mariusz Zaruski, który skromny „Słownik żeglarski" o niewielkim zasięgu opracował już w 1920 roku, oraz Antoni Aleksandrowicz. Obaj panowie byli wspomagani przez Jana Kuczyńskiego, żeglarza morskiego i działacza żeglarskiego, praktyka mającego w dorobku wiele rejsów morskich. Kapitanowie dokonali przeglądu i systematyzacji nazewnictwa i opracowali na nowo zbiór terminów żeglarskich opisujących jachty i ich wyposażenie, osprzęt żeglarski, locję[209] nawigację, a także rejsy żeglarskie i spływy.[210] Także ta praca bardzo się przeciągała, a upubliczniane cyklicznie fragmenty, publikowane na łamach „Morza", budziły bardzo wiele kontrowersji środowiskowych. Spory i dyskusje wpływały natomiast na kolejne spowolnienie prac wynikające z zaabsorbowania polemicznego autorów proponowanych zmian. Okazjonalnie tę tematykę poruszali także inni, głównie marynarze praktycy, między innymi wielki autorytet w sprawach morskich, Antoni Garnuszewski, członek Morskiej Komisji Terminologicznej, jednak ich argumenty często bagatelizowano.[211] Na uwagę zasługuje fakt, że wszyscy trzej twórcy procesu systematyzacji nazewnictwa żeglarskiego stali się autorami pierwszych w Polsce podręczników i poradników żeglarskich bazujących na osobistych doświadczeniach i konsekwentnie odrzucających rosyjski model szkolenia, nieakceptowany głównie z powodu nadmiernego rygoryzmu oraz pierwiastka akcentowania roli zbiorowości w miejsce pewnego indywidualizmu i swobody. Podręczniki te bardzo szybko stały się najważniejszymi pozycjami niezbędnymi do podjęcia szkolenia teoretycznego na stopnie żeglarskie.[212] Wszyscy oni byli również animatorami żeglarstwa nie tylko w swoich lokalnych środowiskach, ale współzałożycielami i osobami kierującymi pierwszymi strukturami centralnymi ruchu żeglarskiego w Polsce. W późniejszych latach działacze aktywnie wspierali rozwój żeglarstwa poprzez udział w kampaniach mających na celu zakup jachtów morskich przeznaczonych do morskiej edukacji młodzieży oraz kierowanie wieloma rejsami morskimi z młodzieżowymi załogami. Wprawdzie ich działalność promotorska została doceniona w środowisku żeglarskim, jednak prace komisji do spraw nazewnictwa zostały ocenione jednoznacznie negatywnie jako niewiele wnoszące do żeglarstwa i nie mające praktycznego zastosowania. Uznawano konieczność kontynuowania prac, ale zarazem obserwowano przenikanie do języka żeglarskiego wyrażeń żargonowych przejmowanych z marynarki handlowej, przed czym wcześniej przestrzegano jako przed przyczyną zbytecznego zaśmiecania języka sztucznym nazewnictwem.

---

208 W skład Morskiej Komisji Terminologicznej wchodzili: Adam Kleczkowski, Kazimierz Nitsche, Józef Sułkowski, Mariusz Zaruski, Piotr Bomas, Gustaw Kański, Antoni Garnuszewski, Marian Arendt, Włodzimierz Kodrębski, Artur Reyman

209 Locja - opisy wód, wybrzeży morskich, wód śródlądowych i szlaków wodnych z punktu widzenia potrzeb żeglugi.

210 Mariusz Zaruski, „Z zagadnień terminologicznych", *Morze* nr 3/1926, str. 13-14

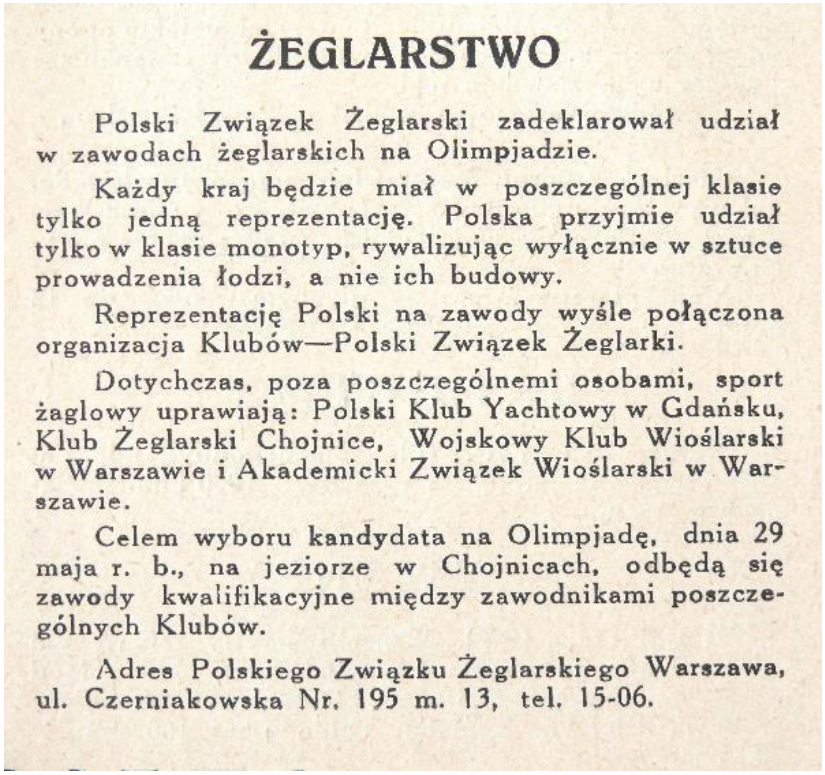
211 Antoni Garnuszewski, „Możliwość uproszczenia słownictwa żeglarskiego", *Morze* nr 4-5/1929, str. 5-6

212 Mariusz Zaruski, *Prawa i obowiązki kapitanów i sterników jachtowych. Regulamin służby na jachtach. Alarm*", Warszawa, 1933, *Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrowaniu na statkach żaglowych*, Warszawa, 1933, *Tymczasowy regulamin służby na szkuner-jachcie szkolnym ZHP Zawisza Czarny*, Warszawa, 1934, Antoni Aleksandrowicz, *Sport żeglarski,* Lwów, 1930 r., Jan Kuczyński, *Manewrowanie jachtem żaglowym*, Warszawa 1932, Roboty linowo-żaglowe, Warszawa, 1933, *Jachtowa praktyka morska*, Warszawa, 1939

6.4. Olimpijskie starty Polaków

Pierwszym polskim olimpijczykiem startującym w konkurencjach żeglarskich był wspomniany Ludwik Szwykowski biorący udział w Igrzyskach Olimpijskich w Sztokholmie w 1912 roku w barwach Rosji. Był to jednak start nieoficjalny, zakończony niepowodzeniem z powodu awarii technicznej jachtu. Po odzyskaniu niepodległości Polacy nie startowali w igrzyskach w 1920 roku w Antwerpii z uwagi na konieczność skupienia się na odbudowie kraju i braku struktur organizacyjnych wymaganych przez Międzynarodowy Komitet Olimpijski. Przełom dokonał się wiosną 1924 roku. Wówczas podjęto decyzję o wysłaniu reprezentacji polskich żeglarzy na Igrzyska Olimpijskie do Paryża. Na przeszkodzie stanęły jednak kwestie biurokratyczne. Otóż formalnie stroną wysyłająca żeglarzy na regaty olimpijskie mgła być tylko krajowa federacja, a tej w Polsce wówczas nie było. 11 maja w Tczewie, w siedzibie Państwowej Szkoły Morskiej, doszło do utworzenia Polskiego Związku Żeglarskiego, który pełnił odtąd rolę koordynatora polskiego żeglarstwa. Pierwszym prezesem został wybrany Józef Klejnot-Turski, działacz żeglarski z Tczewa i Gdyni, twórca pisma o tematyce morskiej *Żeglarz Polski,* współzałożyciel pierwszego klubu żeglarskiego w Gdańsku, pracownik dydaktyczny szkoły morskiej.

Wśród założycieli PZŻ-u były kluby żeglarskie z terenu całej Polski: Pierwszy Polski Klub Morski z Gdańska, Klub Żeglarski z Chojnic i sekcje żeglarskie Akademickiego Związku Sportowego oraz Wojskowego Klubu Wioślarskiego z Warszawy. Związek w magazynie *Morze*



ŻEGLARSTWO

Polski Związek Żeglarski zadeklarował udział w zawodach żeglarskich na Olimpjadzie.

Każdy kraj będzie miał w poszczególnej klasie tylko jedną reprezentację. Polska przyjmie udział tylko w klasie monotyp, rywalizując wyłącznie w sztuce prowadzenia łodzi, a nie ich budowy.

Reprezentację Polski na zawody wyśle połączona organizacja Klubów—Polski Związek Żeglarki.

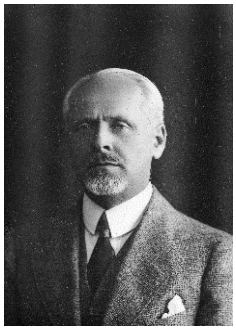
Dotychczas, poza poszczególnemi osobami, sport żaglowy uprawiają: Polski Klub Yachtowy w Gdańsku, Klub Żeglarski Chojnice, Wojskowy Klub Wioślarski w Warszawie i Akademicki Związek Wioślarski w Warszawie.

Celem wyboru kandydata na Olimpjadę, dnia 29 maja r. b., na jeziorze w Chojnicach, odbędą się zawody kwalifikacyjne między zawodnikami poszczególnych Klubów.

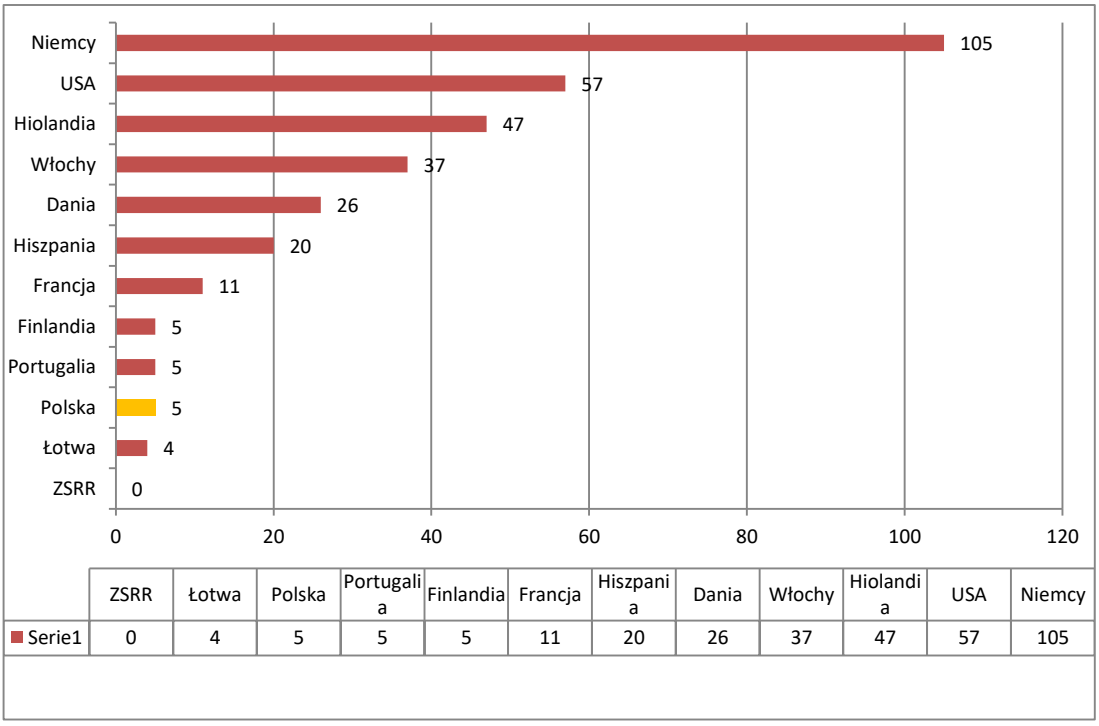
Adres Polskiego Związku Żeglarskiego Warszawa, ul. Czerniakowska Nr. 195 m. 13, tel. 15-06.

Notka na temat udziału polskich żeglarzy w Igrzyskach Olimpijskich w Paryżu 1924 roku. (źródło: *Stadjon*, maj 1924 r.)

nazywany był często „Wszechpolskim Związkiem Towarzystw i Klubów Żeglarskich", co trafnie oddawało atmosferę żeglarstwa w tamtych latach, kiedy podobnym poczynaniom nadawano bardzo duży rozgłos i w nieco pompatyczny sposób formułowano przekaz medialny.[213] To samo pismo, chwaląc polskich działaczy za koordynację poczynań i doprowadzenie do utworzenia związku żeglarskiego, dokonało porównania liczebności klubów żeglarskich w wybranych krajach na świecie. Wkrótce też polska ekipa wzięła udział w Igrzyskach Olimpijskich w Paryżu,

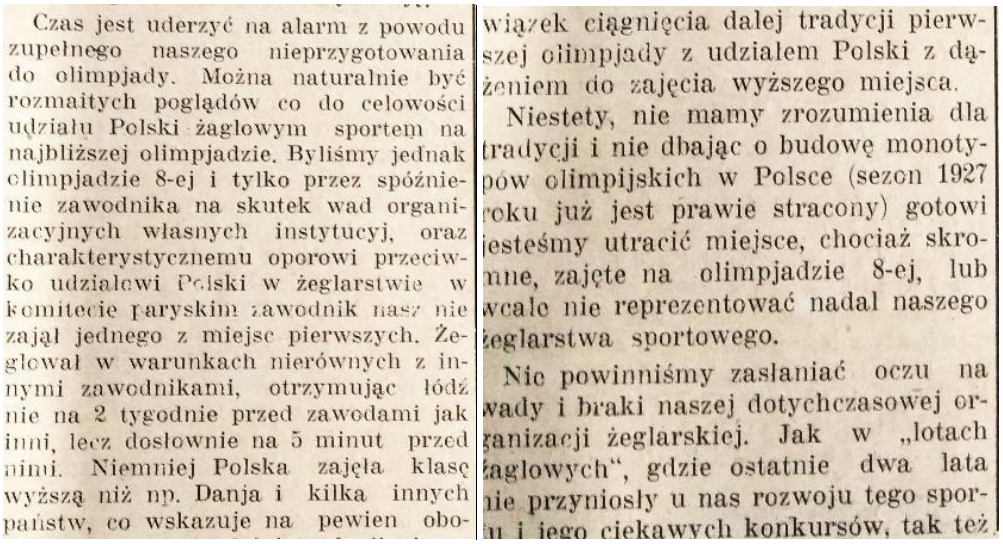


Ludwik Szwykowski, pierwszy polski uczestnik Igrzysk Olimpijskich w konkurencjach żeglarskich (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)
Edward Bryzemeister, uczestnik regat olimpijskich w 1924 roku. (źródło: www.wikimedia.org, data dostępu 10.10.2020 r.)
Regaty olimpijskie w Paryżu w 1924 roku, podczas których startował Edward Bryzemeister. (źródło: www.wikimedia.org, data dostępu 10.10.2020 r.)



Liczba zarejestrowanych klubów żeglarskich w wybranych krajach (na podstawie magazynu *Morze* nr 2/1924, str. 12)

[213] (ba), „Wszechpolski Związek Towarzystw i Klubów Żeglarskich", *Morze* nr 1/1924, str.7



Czas jest uderzyć na alarm z powodu zupełnego naszego nieprzygotowania do olimpjady. Można naturalnie być rozmaitych poglądów co do celowości udziału Polski żaglowym sportem na najbliższej olimpjadzie. Byliśmy jednak olimpjadzie 8-ej i tylko przez spóźnienie zawodnika na skutek wad organizacyjnych własnych instytucyj, oraz charakterystycznemu oporowi przeciwko udziałowi Polski w żeglarstwie w komitecie paryskim zawodnik nasz nie zajął jednego z miejsc pierwszych. Żeglował w warunkach nierównych z innymi zawodnikami, otrzymując łódź nie na 2 tygodnie przed zawodami jak inni, lecz dosłownie na 5 minut przed nimi. Niemniej Polska zajęła klasę wyższą niż np. Danja i kilka innych państw, co wskazuje na pewien obowiązek ciągnięcia dalej tradycji pierwszej olimpjady z udziałem Polski z dążeniem do zajęcia wyższego miejsca.

Niestety, nie mamy zrozumienia dla tradycji i nie dbając o budowę monotypów olimpijskich w Polsce (sezon 1927 roku już jest prawie stracony) gotowi jesteśmy utracić miejsce, chociaż skromne, zajęte na olimpjadzie 8-ej, lub wcale nie reprezentować nadal naszego żeglarstwa sportowego.

Nie powinniśmy zasłaniać oczu na wady i braki naszej dotychczasowej organizacji żeglarskiej. Jak w „lotach żaglowych", gdzie ostatnie dwa lata nie przyniosły u nas rozwoju tego sportu i jego ciekawych konkursów, tak też

Fragment artykułu pióra Józefa Klejnot-Turskiego na temat przygotowań do Igrzysk w Amsterdamie w 1928 roku. (źródło: Żeglarz Polski, 1927)

Polska ekipa olimpijska podczas ceremonii otwarcia Igrzysk Olimpijskich w Amsterdamie. (źródło: czasopismo *Stadjon*, 1928)
Reprezentacja Polski w żeglarstwie na IO w Amsterdamie, od lewej: Adam Wolff, Ludwik Szwykowski i Włodzimierz Krzyżanowski. (źródło: Archiwum Polskiego Związku Żeglarskiego)

niestety bez sukcesów. Polskę reprezentował Edward Bryzemejster, zajmując 12. Miejsce w olimpijskich regatach, co było wynikiem poniżej oczekiwań. Start uznano jednak za udany; młode państwo zaakcentowało swój udział w igrzyskach podkreślając swoje aspiracje, nie tylko sportowe. Rok 1924 stał się zatem początkiem nie tylko zinstytucjonalizowanego działania oficjalnych struktur na rzecz żeglarstwa, ale również rokiem debiutu olimpijskiego tej dyscypliny.

Powołanie ogólnopolskiego związku żeglarskiego, mającego w zamyśle reprezentować całe polskie żeglarstwo, a skupiające działaczy z okręgu gdańskiego i chojnickiego zaskoczyło nieco działaczy z Warszawy, głównie Mariusza Zaruskiego, którzy mając wielkie ambicje sami chętnie widzieliby się we władzach tej organizacji. Dla nich fakt powstania krajowej federacji sportowej stał się wysoce niewygodny z uwagi na realizację własnych planów i prestiż, jaki towarzyszył nowopowołanej organizacji. Doszło zatem do próby zakwestionowania stanu faktycznego w imię realizacji własnych ambicji kilku działaczy. Wskutek nacisków na prawomocnie wybrany zarząd PZŻ podważono legalność pierwszego zjazdu organizacji z 11

maja 1924 formułując poważne zarzuty wobec inicjatorów przedsięwzięcia. Całą manipulację opisał na łamach *Sportu Wodnego* ówczesny prezes PZŻ, Czesław Petelenz: (…) *Udział w Olimpjadzie przychodzi do skutku, lecz rezultat tej przedwcześnie podjętej próby jest bardzo nikły. Dnia 16.08.1925 roku odbywa się pierwsze Walne Zebranie Związku w Chojnicach. Okazuje się jednak, że zawiązana pospiesznie, pod kątem widzenia udziału w Olimpjadzie organizacja, była pozbawiona należytych podstaw prawnych. Wobec tego, na wniosek komandora Aleksandrowicza, wybrany w Chojnicach zarząd w składzie: Ludwik Szwykowski, Antoni Aleksandrowicz, Otto Weiland, Adam Wolff i Franciszek Trzepałko, na zebraniu organu odbytem 11.11.1925 roku w lokalu W.K.W. w Warszawie uznał się tylko za komisję organizacyjną i przystąpił przede wszystkiem do opracowania statutu. Tak więc jako datę poczęcia PZŻ można przyjąć 11.05.1924, ale dniem urodzin jest właściwie 11.11.1925, chrzciny zaś tego dziecięcia odbyły się dopiero w maju 1926, z chwilą zalegalizowania statutu. Dnia 19.05.1926 roku odbył się I Sejmik organizacji. Powyższe daty, które ustaliłem na podstawie znajdujących się w archiwum PZŻ protokułach* (pis. oryg.) *i korespondencji, a więc na podstawie nie podlegającego dyskusji, powinny ustalić raz na zawsze pierwsze początki naszej naczelnej organizacji żeglarskiej, której historia „starożytna" oparta dotychczas na ustnej tradycji, była dotychczas sprecyzowana.*[214] W istocie rzecz dotyczyła sporów ambicjonalnych toczonych pomiędzy działaczami warszawskimi, postaciami szeroko znanymi choćby z tytułu publikacji licznych artykułów na łamach prasy i funkcjach pełnionych w organizacjach społecznych o ogólnokrajowych charakterze a pasjonatami żagli z głębi Polski, którzy pracą organiczną w lokalnych strukturach demonstrowali swój stosunek do żeglarstwa. Konflikt był oczywisty, a jego rozstrzygnięcie nastąpiło rok później, kiedy to uznano pierwszy, założycielski zjazd, za nieważny.

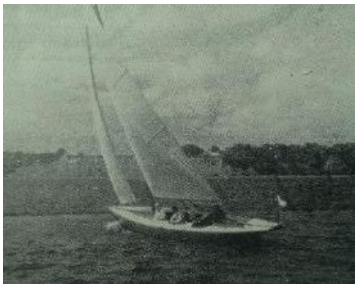
Adam Wolff, ur. 14 sierpnia1899 roku w rodzinie o tradycjach narodowych, jego dziad założył, wspólnie z Gustawem Gebethnerem, znaną księgarnię i wydawnictwo, ojciec był prezesem Towarzystwa Księgarzy Polskich. Po ukończeniu szkoły średniej studiował historię i filozofię na Uniwersytecie Warszawskim, ale naukę przerwał by zgłosić się do armii w 1919 roku. W 1924 roku podjął pracę w Archiwum Głównym Akt Dawnych, w tym samym roku został członkiem Polskiego Towarzystwa Historyków i Towarzystwa Miłośników Historii. W roku 1937 został członkiem Komisji Historycznej Polskiej Akademii Umiejętności. W latach 20-tych organizował Sekcję Żeglarską AZS przemianowaną później na Yacht Klub, od roku 1925 pracował w Polskim Związku Żeglarskim będąc wiceprezesem związku w latach 1931-32 oraz 1946-48. Startował w Igrzyskach Olimpijskich w Amsterdamie w 1928 roku, cztery lata później został kapitanem jachtowym i aktywnie uczestniczył w szkoleniu młodzieży. W latach 1926-39 był współautorem czasopisma *Sport Wodny*. Lata wojny spędził w Warszawie pracując a Archiwum Akt Dawnych, a po upadku Powstania Warszawskiego przeniósł się do Krakowa i pracował w tamtejszym Archiwum Państwowym. Po powrocie do Warszawy podjął prace w Archiwum, którą łączył z pracą dydaktyczną na UW. Od 1954 roku, po uzyskaniu tytułu profesora, przeniósł się do Instytutu Historii Kultury Materialnej PAN. Autor fundamentalnych prac z zakresu Mazowsza okresu średniowiecza, w tym licznych publikacji naukowych z zakresu archiwistyki. Odznaczony najwyższymi orderami państwowymi, w 1980 roku otrzymał honorowe członkostwo Polskiego Związku Żeglarskiego, Zmarł 7 lutego 1984 w Warszawie i tu został pochowany na cmentarzu Ewangelicko-Augsburskim.
(źródło: www.mazowsze.hist.pl, data dostępu: 24.01.2012 r.)

[214] Czesław Petelenz, „Polski Związek Żeglarski", *Sport Wodny* nr 2/1934, numer specjalny, wydany z okazji X-lecia Polskiego Związku Żeglarskiego, str. 24-26

Jachty klasy Dinghies, na których startowali polscy żeglarze. (źródło: www.wikimediacommons.org, data dostępu 12.10.2020 r.)

W 1928 roku w IO w holenderskim Amsterdamie wystartowało dwóch żeglarzy, Władysław Krzyżanowski i Adam Wolff. Klasa jednoosobowa, w której Polacy startowali, w Polsce nie była wówczas znana, a kierownictwo ekipy w osobie Ludwika Szwykowskiego podjęło decyzję o zmianie naszego reprezentanta na żeglarza rezerwowego, co nie odmieniło losów rywalizacji. Warto zaznaczyć, że polska reprezentacja została wyłoniona nie w wyniku rywalizacji na wodzie, ale dzięki arbitralnej decyzji działaczy, co było wówczas często spotykaną praktyką. Oczywiście nie znaczy to, że obydwaj byli słabymi żeglarzami, na krajowych regatach zazwyczaj plasowali się w czołówce, niewiadomą pozostawał poziom ich umiejętności w konfrontacji z rywalami zza granicy.

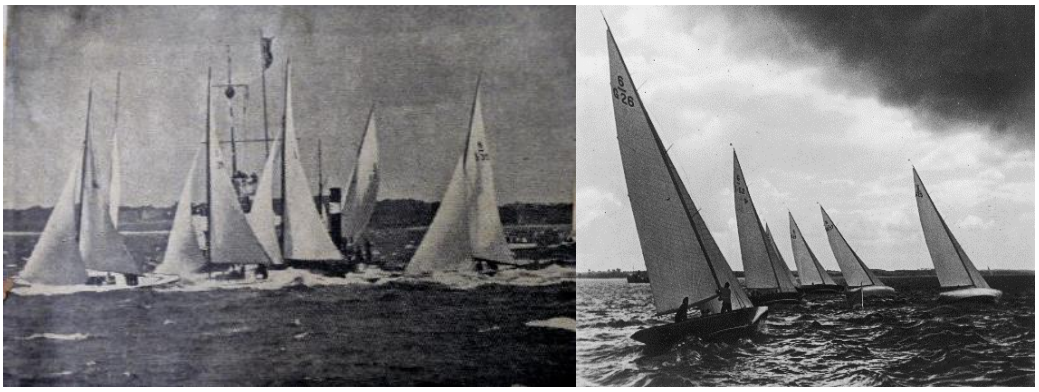
Podczas regat olimpijskich nasi żeglarze nie odnieśli sukcesów, ale także i tym razem ważny był aspekt promocyjny kraju i jego odradzającego się żeglarstwa.[215] Cztery lata później, na IO w Los Angeles, polscy żeglarze nie startowali, a zdecydowały o tym nie wyniki sportowe i będące ich konsekwencją szanse medalowe, a koszty wysłania ekipy i sprzętu na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych.



Leon Jensz, reprezentant polski w IO w Berlinie w klasie jednoosobowej. (źródło: czasopismo *Sport Wodny*, 1936)
Jacht klasy R6 *Danuta*, na którym rywalizował polska załoga. (źródło: czasopismo „Sport Wodny", 1936)
Polska reprezentacja olimpijska w klasie R6. W środku kierownik ekipy Tadeusz Ziółkowski. (źródło: czasopismo *Sport Wodny*, 1936)

[215] (ba), „Żeglarstwo olimpijskie", *Morze* nr 5/1928, str. 20, K.M., „Żeglarstwo Olimpijskie w Amsterdamie", *Morze,* nr 10/1928, str. 18-20, Adam Wolff, „Żeglarstwo na Olimpjadzie", *Sport Wodny* nr 15/1928, str. 252-254

W czasie Igrzysk 1936 roku w Berlinie konkurencje żeglarskie rozgrywano w Kilonii, co stwarzało naturalną szansę na liczny udział w rywalizacji polskich żeglarzy wynikający z niewielkiej odległości od areny igrzysk. Ostatecznie jednak Polska wystawiła reprezentantów w zaledwie dwóch klasach: Olympiajolle i w R-6. W klasie jednoosobowej Leon Jensz został w trakcie rywalizacji, podczas ostatniego wyścigu, zastąpiony przez Jerzego Dzięcioła, ale Polacy zajęli ostatecznie 18. Miejsce, co prasa żeglarska uznała za wynik poniżej oczekiwań. W klasie R-6 załoga dowodzona przez Janusza Zalewskiego, w której znalazł się Juliusz Sieradzki, zajęła przedostatnie, 23. miejsce, głównie wskutek słabego przygotowania sprzętu i braku zaplecza brzegowego dla załogi. Oczekiwania kibiców były wysokie, ponieważ w załodze jachtu znaleźli się czołowi polscy żeglarze, których umiejętności były bardzo wysokie. Przyczyną nieudanego występu były kwestie organizacyjne i finansowe. Złożyły się na to: późna decyzja o starcie polskiego jachtu, która zapadła w ostatniej chwili, ponadto załoga miała zaledwie jeden komplet żagli i nie miała w ogóle spinakera, co z góry stawiało ją na straconej pozycji podczas żeglugi z wiatrem. Żeglarze polscy rywalizowali ambitnie, ale musieli uznać wyższość rywali wyposażonych w lepszy sprzęt. Ponownie zatem Polacy nie sprostali oczekiwaniom na wodzie, tym razem jednak ważne było pokazanie się na igrzyskach w kontekście atmosfery hitlerowskiego sportowego święta.[216]



Regaty olimpijskie podczas IO w Berlinie w klasie R6, w której ścigała się załoga polska. (źródło: czasopismo *Sport Wodny*, 1936)

Juliusz Sieradzki, ur. 23 lutego 1912 we Lwowie, zm. 30 listopada 1999 r. w Sopocie. Jachtowy kapitan żeglugi wielkiej. Przed wojną zaprojektował kilka jachtów, były to mieczówki o powierzchni żagla 5, 10 i 12 m^2, jacht kabinowy Farys, a także kilka większych mieczówek do 8 m długości. W czasie wojny wybudował kilka egzemplarzy 5-metrowego jachtu klasy Pionier, a następnie, w 1942 roku, zaprojektował i zbudował jacht Omega, najpopularniejsza polską konstrukcję jachtową. Po wojnie zamieszkał w Sopocie gdzie projektował i budował jachty morskie. Pierwszy Mistrz Polski w klasie Finn (1953), wielokrotny mistrz Polski w żeglarstwie i bojerach, Autor książek - poradników: *Konserwacja i utrzymanie sprzętu sportowo-wodnego* oraz „Amatorskie budownictwo sprzętu żeglarskiego" (1953). W 1995 r. PZŻ nadał mu godność Członka Honorowego PZŻ.
(źródło: archiwum Polskiego Związku Żeglarskiego)

[216] (ba), „XI Olimpjada Berlin 1936", *Sport Wodny* nr 18/1935, str. 352-353, Olgierd Jabłoński, „Olimpjada żeglarska,", *Sport Wodny* nr 8/1936, str. 8-9, Olgierd Jabłoński, „Jak było na Olimpjadzie w Kilonii", *Sport Wodny* nr 9/1936, str. 3-7

Żeglarstwu odmawiano praw sportowych, uważano je za zabawę lub rodzaj miłego spędzania czasu na świeżem powietrzu(...) Przy towarzystwach wioślarskich zawiązują się sekcje żeglarskie, powstają kluby yachtowe. Praca rozpoczęta, lecz ile jeszcze tej pracy trzeba będzie ponieść zanim żeglarstwo polskie doprowadzi się do poziomu europejskiego?[217] (pis. oryg.)

Żeglarstwo nie od razu zyskało istotną rolę w mediach. Początkowo zdania co do jego roli były podzielone. Była to dziedzina życia nieco elitarna toteż dostęp do niej miała niewielka grupa ludzi. Prasa często w krzywym zwierciadle prezentowała aktywność na wodzie. *Sport żeglarski był symbolem zbytku – rozrywką rozkapryszonych milionerów.*[218]

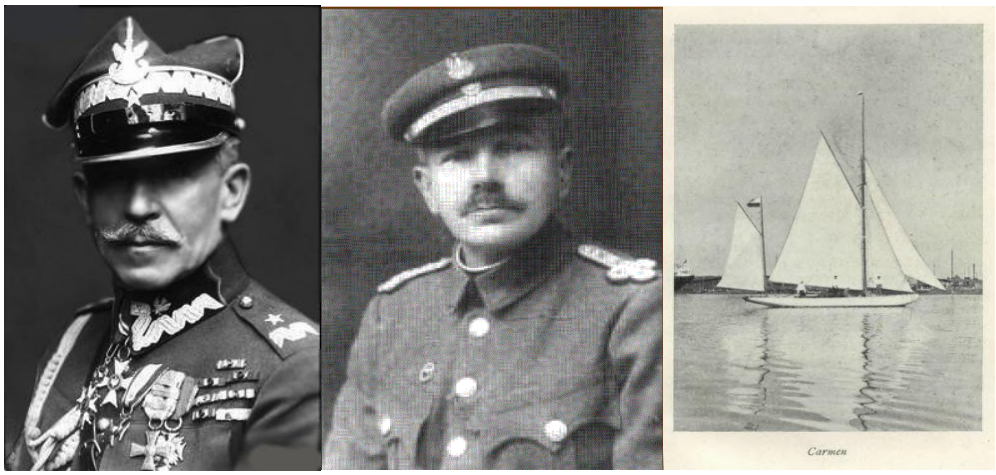
Nie wszyscy także dostrzegali jego walory wychowawcze. Później nastawienie społeczeństwa do żeglarstwa powoli ulegało zmianie, w czym niemałe zasługi należy przypisać ówczesnej prasie dobrze rozumiejącej potrzeby rozwijania żeglarstwa oraz jego wpływu na młode pokolenie Polaków. Morze i żeglarstwo to nie tylko sprawa konkretnych namacalnych wartości, ale także, a może przede wszystkim, kwestia duchowości, walorów emocjonalnych i wychowawczych. *Wyjść na morze to szczyt każdego prawdziwego żeglarza-sportowca, lecz do tego trzeba być gruntownie przygotowanym, a właśnie najlepszą szkołą tego przygotowania jest żaglowanie na wodach wewnętrznych. Żeglarstwo poza wyrobieniem fizycznem, jest świetną szkołą kształtowania ducha. Stała zależność od dwóch tak potężnych sił jak wiatr i woda wymaga ogromnej rozwagi, szybkości, orientacji, odwagi, no i siły. Wypłynąć zaś każdy może. I niech wypływa.*[219] (pis. oryg.)

W prasie międzywojennej na wiele sposobów propagowano żeglarstwo, zwłaszcza jego morską formę. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

[217] W.B-is. „Twórzmy jachting polski", *Wioślarz Polski*, nr 1/1925, str. 4-5
[218] *Polska na morzu,* pr. zb., Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa, 1935 r., str. 202
[219] W.B-is. „Twórzmy jachting polski", *Wioślarz Polski* nr 1/1925, str. 4-5

Bardzo trafnie ujął to także Mariusz Zaruski, czołowy ideolog żeglarski tego okresu: *Jachting najszerzej rozbudować musimy, albowiem przez niego i przez jachtsmenów poznamy morze, które stanie się naszą własnością nie tylko realną, lecz, co ważniejsze, duchową*.[220] (pis. oryg.) Ten sam Zaruski wyrażał również niepokój z powodu niedostatecznej dyscypliny panującej na jachtach. W artykułach poświęconych temu zagadnieniu pokazywał przykłady braku należytej dyscypliny, co zdaniem autora, bardzo destrukcyjnie wpływało na proces szkolenia załóg i na ich morale.[221]

Osobnym problemem popularyzacji żeglarstwa jako masowej aktywności, była także daleko idąca, choć zwyczajowa, hermetyczność nowopowstałych klubów i stowarzyszeń, które były organizacjami małoliczebnymi i niemającymi zazwyczaj potrzeby informowania o swoim życiu klubowym opinii publicznej. Ich kadrowy charakter sprzyjał życiu klubowemu, jednak formy aktywności zazwyczaj bardzo rzadko przedostawały się na łamy prasy. W codziennych działaniach walor hermetyczności członkowie klubów cenili sobie wysoko nie wpływając na zmianę tego stanu rzeczy. Sytuacja uległa radykalnej zmianie dopiero po wykreowaniu masowych ruchów wykorzystujących żeglarstwo jako instrument wychowawczy, takich jak harcerstwo czy Liga Morska oraz po stworzeniu pism koncentrujących się na popularyzacji tych dziedzin w społeczeństwie. Niemałe zasługi w tym dziele położył magazyn *Morze,* ale najwięcej dokonały magazyny *Szkwał* i *Żeglarz*. Ten ostatni, będący początkowo dodatkiem do pisma skierowanego do harcerzy, po uzyskaniu samodzielności, był –jako pierwszy w Polsce- w całości poświęcony żeglarstwu. Praktycznie w każdym numerze wypełniano w nim misję kreowania żeglarstwa na coś znacznie większego niż tylko aktywność na wodzie. Działania władz II RP zmierzały w kierunku zmiany fundamentów żeglarstwa, przeobrażeniu go ze sportu dla elit w istotny sposób kształtowania charakterów młodych ludzi i realizacji młodzieńczych pasji o podróżach i poznawaniu świata. Stało się ważnym instrumentem wychowawczym, z upodobaniem stosowanym na szeroką skalę wobec młodzieży z głębi Polski.



Mariusz Zaruski i Jan Fiszer, pionierzy i propagatorzy zeglarstwa moskiego w Polsce. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)
Jacht „Carmen" Jana Fischera, pierwszay polski jacht żaglowy pod biało-czerwoną banderą. (źródło: archiwum autora)

[220] Mariusz Zaruski, „O karności żeglarskiej", *Żeglarz* nr 2/1935, str. 2
[221] tamże, Mariusz Zaruski, „O karności w yachtingu morskim", *Sport Wodny*, nr 9/1925, str. 107-108

Wielu publicystów postulowało upowszechnienie żeglarstwa poprzez dotowanie obozów żeglarskich dla osób z rodzin robotniczych. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Upowszechnienie żeglarstwa było nośnym hasłem najważniejszych polskich polityków. Dostrzeżono w nim szansę na wychowanie morskie młodzieży oraz wykreowanie nowego sposobu spędzania czasu. Żeglarstwo miało stać się kuźnią kadr morskich dla odradzającej się Polski i kształtować charaktery młodych ludzi. Szczególną rolę w tym dziele odegrał generał Mariusz Zaruski, niezwykle ważna postać, uważana dzisiaj za kreatora ruchu żeglarskiego po odzyskaniu niepodległości. Odmiennie niż w krajach zachodnich budowano podstawy żeglarstwa. O ile tam funkcjonował, uświęcony długoletnią tradycją, system armatorski polegający na własności prywatnej jachtów, o tyle polskie żeglarstwo zbudowano na własności klubowej, które to kluby będąc dotowane przez państwo stawały się armatorami jachtów. Postulowano także inne formy eksploatacji jachtów, a mianowicie współwłasność opartą na zasadzie dobrowolności osób prywatnych czyli maszoperię. Ten temat powracał regularnie na łamy pism o tematyce morskiej, podkreślano zalety systemu maszoperyjnego pomijając zupełnie jego słabsze strony wynikające głównie z konieczności zawarcia precyzyjnej umowy i tolerancji okazywanej innym użytkownikom wspólnego jachtu. Nie bez znaczenia był także krótki sezon żeglarski, co z konieczności spychałoby część uczestników na żeglowanie w miesiącach powakacyjnych, kiedy warunki meteorologiczne nie są zazwyczaj łaskawe dla żeglarzy. *Twórzmy spółki. Jeśli na jachcie mieszkać może cztery osoby przez cztery tygodnie, to przez czteromiesięczne wakacje zmieścić się na nim może osiem osób., Stworzy spółkę ośmiu, a koszty podzielone między nich, będą tak nieznaczne, że je każda kieszeń znieść pozwoli*[222]

Stawiano także na armatorski model jachtingu, czyli pozostawanie jachtów w rękach

[222] Jan Fischer, „Twórzmy spółki”, *Sport Wodny* nr 7/1930, str. 148

prywatnych. „Morze" opublikowało kilka materiałów poświęconych zagadnieniom związanym z różnymi aspektami, od finansowego do technicznego, wskazując liczne korzyści płynące z faktu posiadania własnej łodzi. *Mimo ciężkich warunków obecnych jest w Polsce znaczna grupa ludzi, którzy dla swej przyjemności poświęcają corocznie większe kwoty.(...) Łódź nie traci na wartości tak, jak samochód przez kilka lat używany. Samochód po dziesięciu latach służby uważany jest za stary grat. Yacht króla Anglji Britanja ma lat czterdzieści i jest ciągle jednym z najlepszych yachtów wyścigowych.(...) Utrzymanie roczne yachtu nie kosztuje dużo. W Yacht Klubie w Gdyni yacht przezimuje pod opieką bosmana. Coroczne spuszczenie na wodę, pomalowanie, wymiana zużytych lin, a co kilka lat sprawienie nowych żagli nie kosztuje zbyt wiele. Sama przyjemność podróży jest właściwie zadarmo. Mieszkamy we własnym przenośnym domu. W zacisznej kajucie, Kucharzymy sobie sami. Opłat żadnych. Prawdziwa rozkosz!*[223] (pis. oryg. Poza samym systemem eksploatacji jednostek ważne było także nastawienie władz do żeglarstwa, stworzenie klimatu przychylności i łagodzenia barier formalnych dla młodych. Nacisk władz na otwieranie zwykłym ludziom morza nie miał precedensu, ale był elementem szerszego programu wiązania ludzi z morzem, kreowania zainteresowań i budowaniu systemu szkolenia nie mającego precedensu w krajach o większym dorobku żeglarskim.

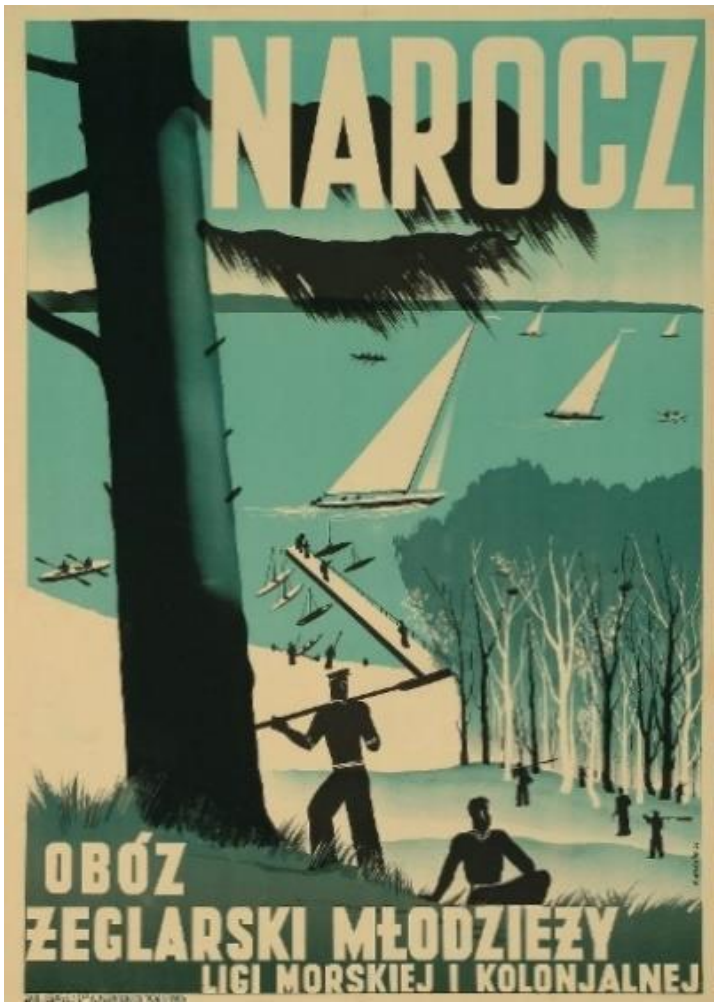
Nasz stan posiadania na morzu stworzony został, należy to sobie uświadomić, nie tylko jako rezultat prężności gospodarczej, lecz przede wszystkim jako świadoma i celowa akcja państwa będąca wynikiem programu i polityki administracji morskiej[224] Z biegiem lat żeglarstwo zyskiwało na znaczeniu, rozbudowywano flotylle jachtów szkoleniowych, organizowano obozy żeglarskie mające na celu zapoznanie z tą problematyką jak największej liczby uczestników. Wiele starań włożono w rozbudowę bazy żeglarskiej w głębi Polski, aby tam rozpoczynać pracę na rzecz upowszechniania spraw morza i naukę żeglarstwa, co wówczas traktowano nierozłącznie. Organizowano liczne spływy rzekami, obozy wychowania morskiego połączone z agitacją na rzecz morza, organizowano cykliczne konferencje i spotkania żeglarzy, wydawano pisma i książki poświęcone tym zagadnieniom.

Duży nacisk położono na umożliwienie dostępu do żeglarstwa środowiskom robotniczym i młodzieży, choć akurat ta idea napotykała opór ze strony niektórych publicystów pism branżowych. *W ogromie zadań, jakie czekają Polskę na morzu, jachting robotniczy zajmuje miejsce jedno z ostatnich. Nie jest kwesją żywotną, naszem być albo nie być. (...) Rzucanie nieoględne haseł, budzenie potrzeb, których zaspokoić się nie da, kuszenie rozkoszami wywczasów, darmowem korytem, jest demagogią. W Polsce jak dotąd nie ma jachtingu ani burżuazyjnego, ani proletariackiego, jest tylko jachting polski, służący polskiej mocarstwowej idei morskiej.*[225] (pis. oryg.) Wtórował mu, na łamach *Sportu Wodnego*, ówczesny prezes Polskiego Związku Żeglarskiego, Czesław Petelenz pisząc: *Ze względu na międzynarodowy charakter sportu żaglowego, który oprócz przyjemności jaką sprawia jachtsmenom, nakłada na nich duże obowiązki reprezentacyjne, nie może on być pozostawiany bez opieki i ścisłej kontroli.(...) Słyszy się często tezę. Że sport żeglarski powinien stać się sportem masowym, ze powinno się w tym kierunku uprawiać jak najdalej idącą propagandę i t. p.. Nie mogę się zgodzić z takiem stawianiem kwestii. Jachting jest sportem szczególnym, który różni się od innych sportów przede wszystkim tem, że pierwszą rolę odgrywa w nim inteligencja, a więc strona duchowa nie zaś fizyczna. Powtóre narzędzie do tego sportu, jacht, nie jest dostępne dla*

[223] Jan Fischer, „Żeglarstwo morskie jako sport", *Morze* nr 2/1933, str. 13
[224] (ba), „Człowiek Morza", *Szkwał* nr 4/1937, str. 3
[225] Antoni Heinrich, „Jachting robotniczy", *Sport Wodny* nr 20/1933, str. 386

każdej kieszeni i to nie tylko jednorazowy wydatek, ale też jeśli się złoży koszty utrzymania, ubezpieczenia się, etc. Wreszcie więcej jak w innych sportach koniecznym jest u jachtsmena zamiłowanie do tego sportu.(...) Wreszcie ze względu na charakter reprezentacyjny tego sportu trzeba od jachtsmena wymagać dużego poziomu kulturalnego.[226]

Takie stawianie sprawy wywołało bardzo zaciekłą polemikę pomiędzy magazynem „Szkwał" a Antonim Heinrichem ze *Sportu Wodnego*. W artykule, będącym odpowiedzią na bardzo napastliwy materiał zamieszczony na łamach wspomnianego pisma, Heinrich wykłada swoje widzenie społecznego żeglarstwa: *Sport morski ma w społeczeństwie polskim do spełnienia wielką dziejową misję, ma wykształcić pionierów kolonialnych, zamorskiego handlu, nowych gałęzi przemysłu. Rozwiązanie pomyślne kwestji morskiej, to rozwiązanie poważnych zagadnień migracyjnych, to nowe tereny pacy dla robotnika, to dobrobyt dla kraju.*[227] Wpisywało się to w nurt postrzegania żeglarstwa jako sportu masowego, dostępnego dla wszystkich klas, także dla robotników, w aktywności których widziano sposób na najszybsze jego umasowienie.



Plakat promujący akcję letnią Ligi Morskiej i Kolonialnej. (źródło: archiwum autora)

[226] „Czesław Petelenz, „Szkolenie żeglarskie", *Sport Wodny* nr 19/1934, str. 370-371
[227] Antoni Heinrich, „Pod banderą kołtuństwa", *Sport Wodny* nr 8/1934, str. 149

W obronie tych wartości Heinrich sięgał po ostre sformułowania i bardzo często odwoływał się do wartości świata pracy widząc w nim przyszłe zastępy żeglarzy morskich. Zajmował bardzo kategoryczne stanowisko w sprawach dostępu na morze ludzi ubogich, a możliwe to było dzięki wsparciu państwa. Zwalczał też swoich oponentów na łamach „Sportu Wodnego" nie przebierając w słowach. Z reguły jednak ton wypowiedzi prasowych był bardziej stonowany i sprzyjano pomysłowi wspierania drogi młodzieży i robotników na morze widząc w tym ważny element procesu wychowawczego oraz zrównywania szans. *Jachting robotniczy w całej pełni realizowany może być dopiero po dokonanej Przebudowie Społecznej. Że jednak już dzisiaj tworzyć możemy i musimy podwaliny pod ów przyszły jachting robotniczy przez wychowanie i przez szkolenie jego przyszłych przodowników.*[228] (pis. oryg.)

Na temat młodzieży wielokrotnie wypowiadano się na łamach prasy okresu międzywojennego, a jednym z najbardziej charakterystycznych tekstów był materiał, w którym autor w sposób precyzyjny opisuje zamierzenia nowej władzy: „*Podczas gdy dawniej ten nieliczny, objęty błogą zgodą światek składał się wyłącznie ze starszych panów, w latach ostatnich wtargnęła doń gwałtownie i masowo młodzież"*[229] Aspekt masowości sportu i rekreacji żeglarskiej bardzo często powracał na łamy prasy branżowej, stał się nośnym hasłem zwłaszcza dla pism adresowanych do młodego czytelnika. Wskazywano zarazem braki fundamentalnej wiedzy dziennikarzy piszących o żeglarstwie, wskutek czego liczne artykuły kreowały bardzo zniekształcony obraz tej dyscypliny sportu albo też bez uzasadnienia kreowały sensację. Bardzo wiele artykułów, zwłaszcza w prasie codziennej, raziło niekompetencją i znaczącymi uproszczeniami. Problemem tym zajęła się Liga Morska postulując stworzenie zespołu żeglarzy biegle znających tę tematykę będącego odpowiedzialnym za kontakty z prasą. Postulowano także stworzenie stałych rubryk poświęconych żeglarstwu i sprawom morskim na łamach pism, uważano bowiem, że jest to właściwa droga do podniesienia poziomu świadomości i wiedzy na te tematy. W *Morzu* materiały poświęcone żeglarstwu publikowano regularnie na łamach pisma pod wspólnym tytułem „Yacht i kajak". Z reguły artykuły pisane były w tonie przychylnym żeglarstwu, a ich autorzy popierali rozwój żeglarstwa i konieczność jego umasowienia. Jednak na łamach prasy pojawiały się również materiały krytyczne, opisujące słabości raczkującego krajowego żeglarstwa. Wskazywano na mało zróżnicowaną ofertę sprzętu wodnego oraz wysokie ceny gotowych jachtów, co stanowiło przeszkodę w umasowieniu żeglarstwa. Typowa dla tego nurtu relacja z wyjazdu na targi Salon Nautique w Paryżu zamieszczona została na łamach specjalistycznego „Przeglądu Morskiego", w którym autor tak opisuje wrażenia z porównania polskich i francuskich jachtów: *Sprzęt wodny jest w lepszym gatunku od naszego i wiele tańszy. Wysokie ceny krajowych łodzi sportowych kładą tamę na rozwijanie się sportu żaglowego, ściślej yachtingu.*[230] Charakterystyczne przy tym było, że krytyczne materiały na ten temat na łamach prasy branżowej były niemal nieobecne, a różnego rodzaju zarzuty podnosili zazwyczaj dziennikarze prasy niezwiązanej z żeglarstwem. Prasa branżowa kreowała wizerunek żeglarstwa jako sportu czystego, bez wad i niedoskonałości, w którym trudności przezwyciężane były wspólnym wysiłkiem, a strategia wytyczona przez władze realizowana z bardzo dobrym skutkiem i praktycznie bez przeszkód.

---

[228] (ba), „Jachting robotniczy", *Szkwał* nr 6-7/1934, str. 19

[229] (ba), „Nadsporty", *Szkwał* nr 1/1936, str. 27

[230] Tadeusz Piątkowski, „Międzynarodowa wystawa Sportowa", Przegląd Morski, nr 1/1929, str. 109-112

6.6. Regaty żeglarskie

Bardzo szybko po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w Chojnicach powstało pierwsze stowarzyszenie sportowe, a już 25 lipca 1920 roku zorganizowano tam regaty żeglarskie. Prasa donosiła także o „Wszechpolskich Regatach Żeglarskich" na jeziorze Charzykowskim, które w tych latach stało się nieformalnym centrum sportów wodnych.[231] Oprócz regat organizowano również spływy żeglarskie połączone z elementami rywalizacji, szczególnie modne w tym czasie.[232]

Odnotowane przez media premierowe regaty morskie odbyły się 5 czerwca 1927 roku na trasie z Tczewa do Gdyni z udziałem pięciu zaledwie jachtów.. *Żeglarz Polski* tak informował o tym wydarzeniu: *Organizowane przez Y.K.P.Y. wespół z pokrewnymi organizacjami regaty żaglowe i motorowe Tczew-Gdynia odbyły się po raz pierwszy ubiegłej niedzieli przy sprzyjającej pogodzie. Poprzednich dni jednak lał deszcz, niektórzy uczestnicy zaś spóźnili się z uruchomieniem swoich obiektów. W ten sposób nie przybył z Gdańska z załogą* akademicką *yacht I.P.K.Y. Witold. Niemniej regaty się odbyły przy udziale 5-ciu łodzi. Mewa (*Tczew), *Rusałka* (Poznań*), Albatros* (Poznań*), Zosia (*Tczew) *i Ata* (Tczew).[233] (pis. oryg.) W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości kilka imprez rozgrywano w Tczewie, gdzie stacjonowały jachty morskie, a miejscowi żeglarze tworzyli prężne środowisko. W późniejszym okresie miejsce to straciło swą atrakcyjność dla żeglarzy zarówno z powodu konieczności pokonania kłopotliwego szlaku do portu z morza jak też wskutek żeglowania na jachtach coraz większych, co uniemożliwiało dotarcie do Tczewa po mieliznach rzeki.

Rok I — WIOŚLARZ POLSKI — 189

Wszechpolskie regaty żeglarskie na jeziorze Charzykowskiem.

Klub żeglarski w Chojnicach, podczas regat w dniu 16 sierpnia 1925 r.

Relacja z pierwszych oficjalnych regat żeglarskich rozegranych na Jeziorze Charzykowskim, a zamieszczona na łamach czasopisma „Wioślarz Polski"

[231] (ba), Wszechpolskie Regaty Żeglarskie", Sport Wodny nr 9/1925, str. 89
[232] (L.S.), „Raid żeglarski Warszawa-Gdynia", Sport Wodny nr 9/1925, str. 172
[233] (ba), „Pierwsze regaty podróżnicze w Polsce", *Żeglarz Polski* nr 21/1927, str. 169

Istotnym elementem było także zbudowanie niezbędnej żeglarzom infrastruktury w Gdyni na terenach miejscowych klubów żeglarskich, których powstawało coraz więcej. W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości regaty dzielono na tradycyjne, rozgrywane na jednym akwenie, na trasie wytyczonej przez boje oraz podróżnicze, których trasa wiodła przez kilka akwenów, ze startem i metą w różnych portach. Wielu publicystów postulowało śmielsze wyjście polskich żeglarzy regatowych na morze. Krytykowano ograniczenie startów polskich żeglarzy do rywalizacji we własnym gronie na dobrze znanym akwenie Zatoki Gdańskiej i we własnym towarzystwie, w czym upatrywano słabość krajowego jachtingu nie mającego okazji do konfrontowania umiejętności z rywalami zagranicznymi. Postulatem głównym stało się rozszerzenie rywalizacji na kraje sąsiednie oraz ściganie się na akwenach otwartych, na co pozwalała ówczesna wiedza oraz systematycznie poprawiający się stan techniczny polskich jednostek morskich. Władze nie tylko zabraniały wypływania w morze jachtów, ale wręcz nakłaniały do tego armatorów klubowych i prywatnych. Wskazywano na możliwości rywalizowania na wodach niemieckich, duńskich, ale także łotewskich czy szwedzkich. Podnoszono argument wymiany doświadczeń i pracy nad polskimi jachtami, które, jak zakładano, mogą ustępować często jednostkom rywali. 20 czerwca 1933 roku odbyły się ważne regaty z Gdyni do Roenne na Bornholmie. Pod względem sportowym była to rywalizacja zaledwie dziewięciu do tego bardzo różniących się od siebie jachtów, ale impreza była niezwykle ważna z innego powodu. Regaty stały się wzorcem dla podobnych imprez zarówno poprzez podział na klasy pozwalający na zobiektywizowanie wysiłków załóg żeglujących na bardzo różnych jednostkach jak też poprzez organizację imprezy sportowej jako wydarzenia, także medialnego.[234] Regaty cieszyły się tak wielkim zainteresowaniem żeglarzy i miłośników jachtingu, że zdecydowano się rozgrywać ją również w kolejnych latach, przy większej frekwencji oraz większym również zainteresowaniu ze strony prasy.[235]

Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Organizacja regat żaglowych wszechpolskich.

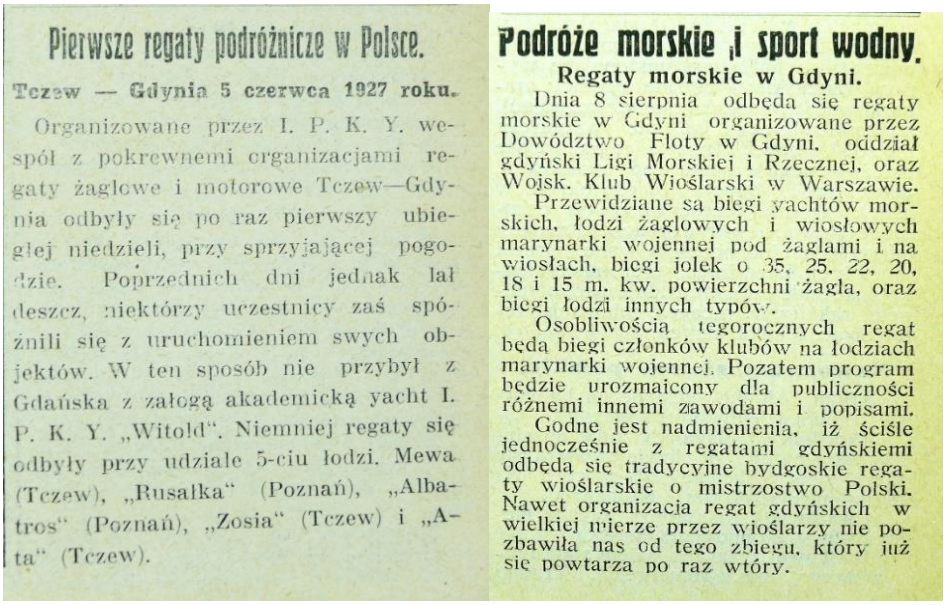
O ile regaty nie mogą być celem „w sobie i dla siebie", to jednak są one doniosłym czynnikiem i bodźcem rozwoju sportu żaglowego i motorowego. Nie mówię tu o sporcie i regatach wioślarzy, tym pięknym sporcie fizycznym i tych regatach zrozumiałych dla wszystkich i budzących widowiskiem doskonałej i zorganizowanej sprawności fizycznej wioślących zespołów. — Chodzi wyłącznie o sport inicjatywy, odwagi i umiejętności, — sport żeglarski właściwy, którym jest wyłącznie sport żaglowy i motorowy.

Regaty żaglowe i motorowe mogą, choć nie powinny, być urządzane razem. Wobec słabego rozwoju sportu motorowego u nas wskazanem się wydaje łączenie regat większych żaglowych z motorowemi, — w jednym dniu. Z czasem, miejmy nadzieję, iż nawet wkrótce, regaty motorowe już więcej rozwiniętego sportu tego będą szukały samodzielności, większej specjalizacji zainteresowania, lepszych warunków dla regat, których nie może dać regatowa symbioza z żaglowcami.

Artykuł na temat regat żeglarskich opublikowany na łamach czasopisma *Żeglarz Polski* w 1923 roku.

234 (ba), „Kronika", *Morze*, nr 8-9/1933, str. 30-31, „Pierwsze regaty morskie w Polsce", *Sport Wodny* nr 10/1933, str. 185, (ba), „Gdynia – Bornholm", *Sport Wodny* nr 11/1933, str. 203-205

235 (R.), „Regaty morskie YKP w Gdyni", *Sport Wodny* nr 17/1934, str. 324-325, E. Fryzendorf, „Regaty Gdynia – Bornholm", *Sport Wodny* nr 6/1934, str. 111-114, (ba), Regaty morskie Gdynia Visby", *Sport Wodny* nr 12/1934, str. 226-227, St. Wierzyński, „Regaty żeglarskie Visby, *Sport Wodny* nr 16/1934, str. 310, Jerzy Gozdawa Białkowski, „Z regat Gdynia Visby", *Sport Wodny* nr 15/1935, str. 300-301, B. Kaliński, „Morskie regaty w Gdyni", *Sport Wodny* nr 16/1938, str. 231-232



Pierwsze regaty podróżnicze w Polsce.

Tczew — Gdynia 5 czerwca 1927 roku.

Organizowane przez I. P. K. Y. wespół z pokrewnemi organizacjami regaty żaglowe i motorowe Tczew—Gdynia odbyły się po raz pierwszy ubiegłej niedzieli, przy sprzyjającej pogodzie. Poprzednich dni jednak lał deszcz, niektórzy uczestnicy zaś spóźnili się z uruchomieniem swych objektów. W ten sposób nie przybył z Gdańska z załogą akademicką yacht I. P. K. Y. „Witold". Niemniej regaty się odbyły przy udziale 5-ciu łodzi. Mewa (Tczew), „Rusałka" (Poznań), „Albatros" (Poznań), „Zosia" (Tczew) i „Ata" (Tczew).

Podróże morskie i sport wodny.

Regaty morskie w Gdyni.

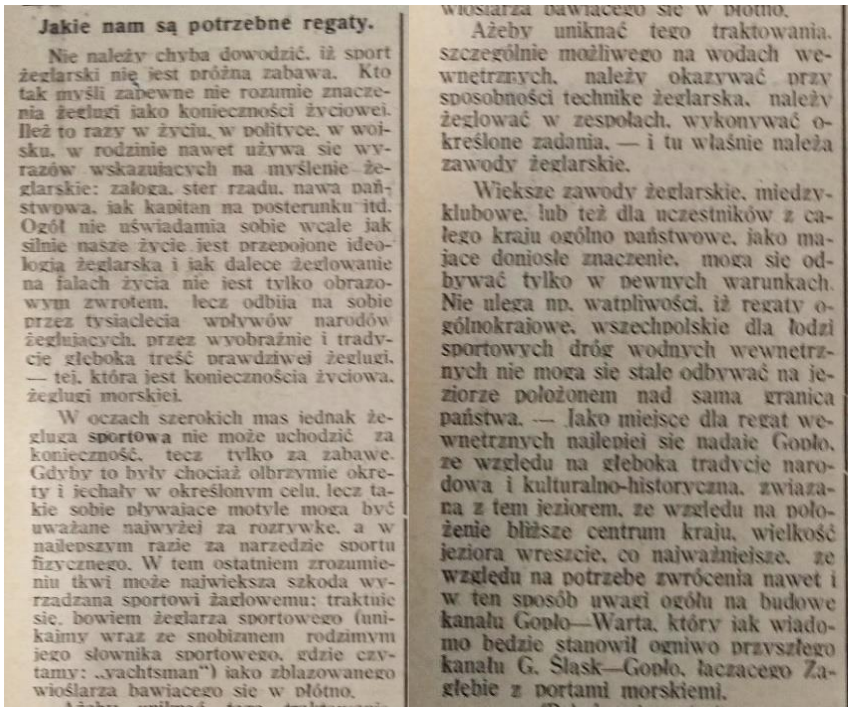
Dnia 8 sierpnia odbędą się regaty morskie w Gdyni organizowane przez Dowództwo Floty w Gdyni, oddział gdyński Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz Wojsk. Klub Wioślarski w Warszawie.

Przewidziane są biegi yachtów morskich, łodzi żaglowych i wiosłowych marynarki wojennej pod żaglami i na wiosłach, biegi jolek o 35, 25, 22, 20, 18 i 15 m. kw. powierzchni żagla, oraz biegi łodzi innych typów.

Osobliwością tegorocznych regat będą biegi członków klubów na łodziach marynarki wojennej. Pozatem program będzie urozmaicony dla publiczności różnemi innemi zawodami i popisami.

Godne jest nadmienienia, iż ściśle jednocześnie z regatami gdyńskiemi odbędą się tradycyjne bydgoskie regaty wioślarskie o mistrzostwo Polski. Nawet organizacja regat gdyńskich w wielkiej mierze przez wioślarzy nie pozbawiła nas od tego zbiegu, który już się powtarza po raz wtóry.

Notki prasowe informujące o regatach na Wybrzeżu publikowane na łamach czasopisma *Żeglarz Polski*



Jakie nam są potrzebne regaty.

Nie należy chyba dowodzić, iż sport żeglarski nie jest próżną zabawą. Kto tak myśli zabawne nie rozumie znaczenia żeglugi jako konieczności życiowej. Ileż to razy w życiu, w polityce, w wojsku, w rodzinie nawet używa się wyrazów wskazujących na myślenie żeglarskie: załoga, ster rządu, nawa państwowa, jak kapitan na posterunku itd. Ogół nie uświadamia sobie wcale jak silnie nasze życie jest przepojone ideologją żeglarską i jak dalece żeglowanie na falach życia nie jest tylko obrazowym zwrotem, lecz odbija na sobie przez tysiąclecia wpływów narodów żeglujących, przez wyobraźnię i tradycje głęboką treść prawdziwej żeglugi, — tej, która jest koniecznością życiową, żeglugi morskiej.

W oczach szerokich mas jednak żegluga **sportowa** nie może uchodzić za konieczność, lecz tylko za zabawę. Gdyby to były chociaż olbrzymie okręty i jechały w określonym celu, lecz takie sobie pływające motyle mogą być uważane najwyżej za rozrywkę, a w najlepszym razie za narzędzie sportu fizycznego. W tem ostatniem zrozumieniu tkwi może największa szkoda wyrządzana sportowi żaglowemu: traktuje się, bowiem żeglarza sportowego (unikajmy wraz ze snobizmem rodzimym jego słownika sportowego, gdzie czytamy: „yachtsman") jako zblazowanego wioślarza bawiącego się w płótno.

wioślarza bawiącego się w płótno.

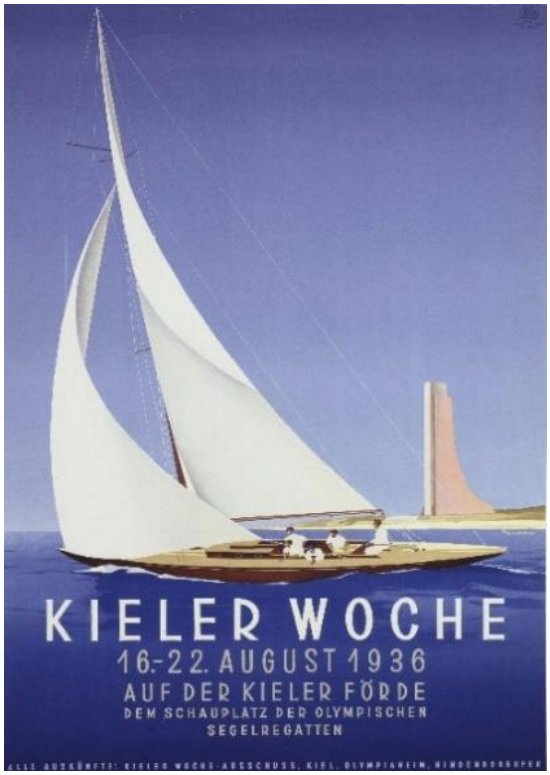
Ażeby uniknąć tego traktowania, szczególnie możliwego na wodach wewnętrznych, należy okazywać przy sposobności technikę żeglarską, należy żeglować w zespołach, wykonywać określone zadania, — i tu właśnie należą zawody żeglarskie.

Większe zawody żeglarskie, międzyklubowe, lub też dla uczestników z całego kraju ogólno państwowe, jako mające doniosłe znaczenie, mogą się odbywać tylko w pewnych warunkach. Nie ulega np. wątpliwości, iż regaty ogólnokrajowe, wszechpolskie dla łodzi sportowych dróg wodnych wewnętrznych nie mogą się stale odbywać na jeziorze położonem nad samą granicą państwa. — Jako miejsce dla regat wewnętrznych najlepiej się nadaje Gopło, ze względu na głęboką tradycję narodową i kulturalno-historyczną, związaną z tem jeziorem, ze względu na położenie bliższe centrum kraju, wielkość jeziora wreszcie, co najważniejsze, ze względu na potrzebę zwrócenia nawet i w ten sposób uwagi ogółu na budowę kanału Gopło—Warta, który jak wiadomo będzie stanowił ogniwo przyszłego kanału G. Śląsk—Gopło, łączącego Zagłębie z portami morskiemi.

Artykuł poświęcony regatom żeglarskim pióra Józefa Klejnot-Turskiego (źródło: *Żeglarz Polski)*

Ponieważ nie było jeszcze w tych latrach wypracowanych czytelnych reguł rządzących imprezami na wodzie, prasa często zajmowała stanowisko w tych kwestiach, a jednym z najbardziej aktywnych publicystów był właśnie Klejnot-Turski, aktywny żeglarz i działacz sportowy. W latach trzydziestych imprez było coraz więcej, coraz więcej było także jachtów

morskich, które zdolne były rywalizować w trudnych warunkach pogodowych.[236] Regaty miały zazwyczaj charakter wyścigów przybrzeżnych z bazą w którymś z portów, ale okazjonalnie polskie jachty ścigały się w imprezach zagranicznych odnosząc czasem sukcesy. Wiele miejsca poświęcono w tym czasie dorocznym regatom Kieler Woche rozgrywanych w Kilonii, które stanowiły doskonałą próbę naszych żeglarzy w rywalizacji z silnymi rywalami, głównie z Niemiec oraz Skandynawii.[237] Wzmożona aktywność dziennikarska wynikała z przeznaczenia większych funduszy dla oficjeli Polskiego Związku Żeglarskiego przeznaczone na oficjalne wyjazdy zagraniczne, najwięcej bowiem artykułów na ten temat wyszło spod pióra ówczesnego prezesa związku obdarzonego zarazem temperamentem dziennikarskim. Najbardziej spektakularnym sukcesem był udział jachtu *Korsarz* dowodzonego przez Tadeusza Prechitkę w regatach rozgrywanych w Kilonii w roku 1936, z okazji rozgrywanych tam wówczas regat olimpijskich. Zwycięstwu polskich żeglarzy na wodach niemieckich nadano duży wydźwięk patriotyczny akcentując wysokie umiejętności Polaków w bezpośrednim starciu z żeglarzami niemieckimi.



Plakat promujący regaty Kieler Woche. (źródło: www.kielerwoche.com, data dostępu 20.10.2020 r.)

236 Jerzy Bojańczyk, „Więcej uwagi na regaty długodystansowe", *Sport Wodny* nr 8/1934, str. 143

237 Czesław Petelenz, „Na regaty do Kilonji", *Sport Wodny* nr 11/1934, str. 208-210, Czesław Petelenz, „Tydzień Kiloński", nr 11/1934, str. 224-225, Czesław Petelenz, „Tegoroczny Tydzień Kiloński", *Sport Wodny* nr 9/1935, str. 179, Czesław Petelenz, „Tydzień Kiloński", *Sport Wodny* nr 13/1934, str. 254-255, Czesław Petelenz, „Tydzień Kiloński", *Sport Wodny* nr 11/1935, str. 224-225, Czesław Petelenz, „Tydzień Kiloński", *Sport Wodny* nr 14/1934, str. 272-274, (K.B.) „*Admirałem* na Kieler Woche", *Sport Wodny* nr 13/1937, str. 195-197, B. Kaliński, „Tydzień Kiloński", *Sport Wodny* nr 12/1938, str. 179-182,

6.7. Jachting morski

Dla każdego człowieka zdolnego do konsekwencyj w myśleniu „kwestja wody" razem z prądem rzek, kończyć się musi w morzu.[238] (pis. oryg.) Te słowa generała Mariusza Zaruskiego stały się mottem w działaniach na rzecz upowszechniania żeglarstwa morskiego, wielokrotnie także przywoływano je przy okazji spotkań oficjalnych i na różnego rodzaju konferencjach. Rozwinięcie tego hasła opublikowano w *Szkwale*, a dokonał tego sam Zaruski precyzując najważniejsze zagadnienia jachtingu morskiego.[239] Autor bardzo wysoko cenił sobie jachting morski i często przeciwstawiał go aktywności pod żaglami na wodach śródlądowych. *Sport żeglarski godny swej nazwy może odbywać się tylko na morzu i sprzyja rozwojowi tężyzny. Sport żeglarski śródlądowy jest przyjemną i zdrową towarzyską rozrywką jak wycieczki kolarskie i t.p. na rozwój tężyzny charakteru nie wpływa, gdyż nie posiada pierwiastka niebezpieczeństwa. Dążeniem każdego żeglarza śródlądowego powinno być wypróbowanie sił swoich i umiejętności na morzu.*[240] (pis.oryg.)

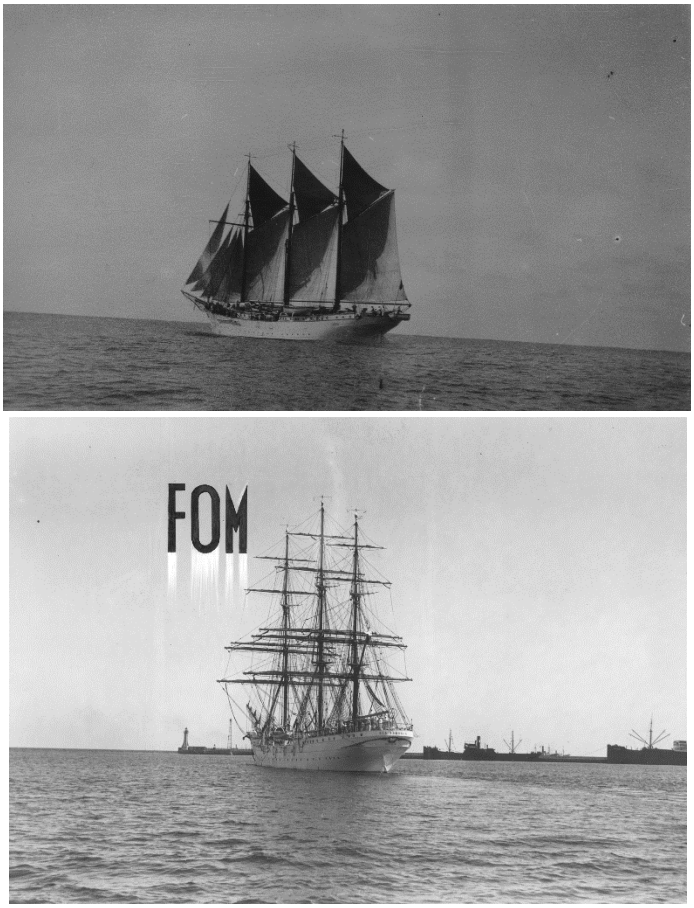
Dwa przykłady plakatów propagujących wyjście Polaków na morze. (źródło: archiwum autora)

Wielokrotnie w międzywojennej prasie podnoszono kwestię wyższości żeglarstwa morskiego nad śródlądowym odwołując się do doświadczeń autorów polskich jak też zagranicznych, tłumaczonych w polskiej prasie lub tylko na podstawie omawianych materiałów publikowanych w prasie zagranicznej.[241] Pomijano przy tym zupełnie fakt odmiennej specyfiki żeglarstwa zagranicznego wynikającego z długoletniej tradycji kultywowanej przez kolejne pokolenia. Postulowano włączenie szkolenia żeglarskiego w głębi lądu do cyklu szkoleniowego niezbędnego dla każdego adepta żagli i uczynienie z żeglowania po wodach śródlądowych

[238] Mariusz Zaruski, „Czyny nie słowa", *Szkwał* nr 3/1934, str. 25
[239] Mariusz Zaruski, „Potrzeby naszego jachtingu morskiego", *Szkwał* nr 5/1936, str. 1-2
[240] Mariusz Zaruski, „Cele i zadania naszego sportu żeglarskiego", ", Sport *Wodny* nr 2/1926, str. 33-34
[241] (ba), „Podróże morskie i sport wodny – Doświadczenia osobiste w sporcie żaglowym", *Żeglarz Polski* nr 19-20/1929, str. 205-206

pierwszego etapu nauki. *Pracujmy wytrwale każdego dnia na swych posterunkach dla dobra sprawy żeglarstwa polskiego z hasłem: Morze to cel! Żeglarstwo śródlądowe jedyny środek do osiągnięcia tego celu.*[242] Dostrzegano także zainteresowanie żeglarstwem w środowisku wioślarskim, bardzo w okresie międzywojennym prężnym. To bardzo ppotężna grupa, oddająca się swojej pasji z wielkim zaangażowaniem, ale która coraz częściej myślała o zamianie wioseł na żagle dostrzegając w tym aspekt nie tylko odmiany na wodzie, ale wręcz nobilitacji towarzyskiej. *W klubach wioślarskich coraz więcej słychać rozmowy na temat morza, coraz więcej wioślarzy zaznawszy rozkoszy żeglarstwa morskiego tęskni do tych niezmierzonych przestrzeni, za którymi kryją się inne kraje, inni ciekawi ludzie.*[243]

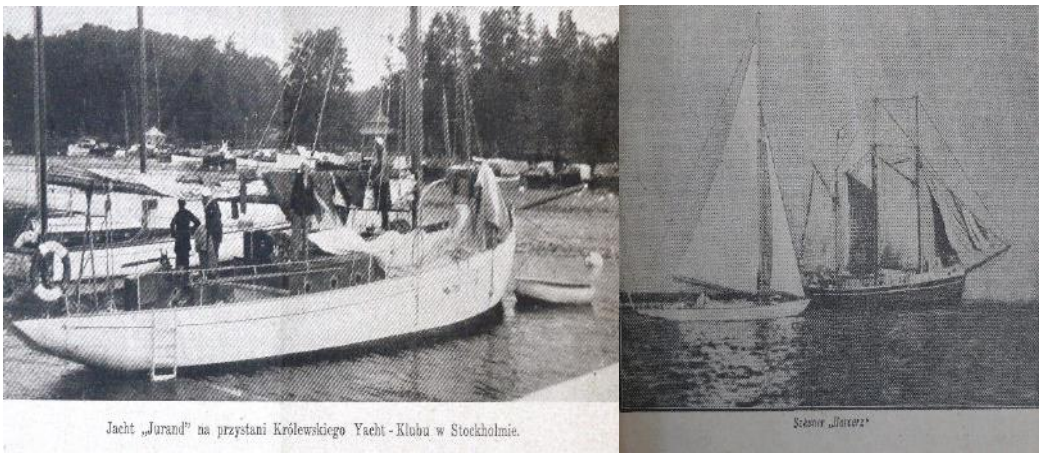
Żeglarstwo prezentowane było bardzo często w kontekście patriotyzmu, postrzeganego jako sposób na zwiększenie zainteresowania sprawami morskimi, ale także na zaszczepienie młodych ludzi ideologią państwa. Odwoływano się w tym kontekście do walorów sportu żeglarskiego, do jego korzystnego wpływu na młodych ludzi. *Musimy sobie to otwarcie powiedzieć, że jesteśmy narodem szczurów lądowych, tem więcej więc musimy rozwijać i popierać sport żeglarski, który najbardziej ze wszystkich sportów zbliża nas do morza; tworzy ludzi o silnych nerwach, twardych i wytrwałych w walce z przeciwnościami.*[244] (pis. oryg.)



Polskie żaglowce służące do szkolenia młodzieży: *Harcerz* i *Dar Pomorza*
(Narodowe Archiwum Cyfrowe)

242 Wł. Ostrowski, „O żeglarstwie na Wiśle", *Sport Wodny* nr 5/1927, str. 173
243 Jan Fischer, „Rozwój jachtingu morskiego", *Sport Wodny* nr 1/1934, str. 11
244 Old Sailor, „Żeglarstwo sportowe w Polsce", *Wioślarz Polski* nr 3/1925, str. 68-69

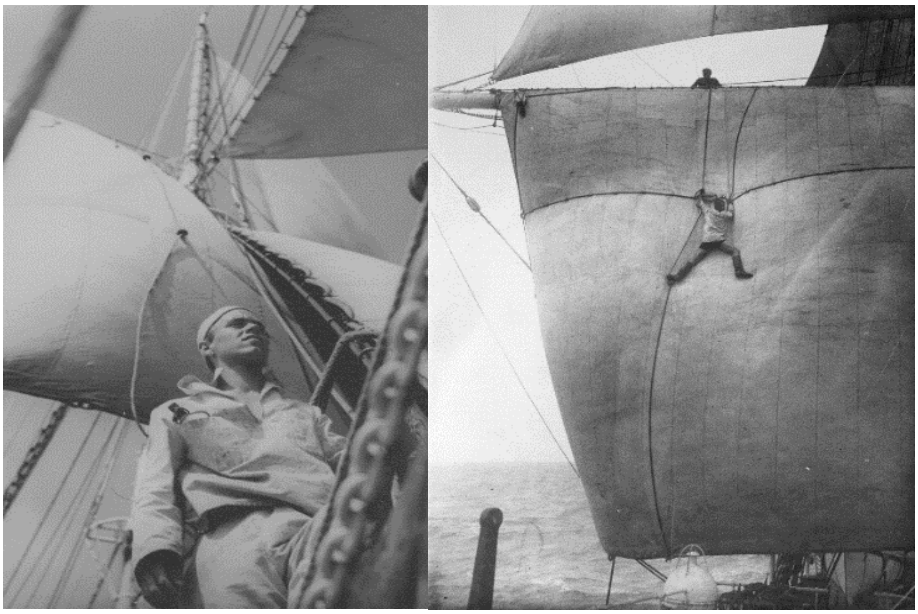
Rozwój żeglarstwa morskiego przybiera jednak imponujące tempo. Już 10 maja 1925 roku podniesiono banderę na pierwszym polskim jachcie morskim *Carmen*, który zakupili prywatni armatorzy z Krakowa. Trzy lata później, w maju 1932 roku, pozyskano kolejne jednostki; *Temida I* i *Temida II*, które sprowadzono do Gdyni by rozpocząć zorganizowane szkolenie młodzieży. W późniejszych latach ruch żeglarski nabrał większego rozmachu w wyniku stworzenia ram organizacyjnych i stworzenia sprzyjającego klimatu dla tego rodzaju aktywności. W czerwcu 1930 roku zakupiono *Juranda,* najbardziej znany jacht przedwojenny pływający pod polską banderą, na którym w krótkich bałtyckich rejsach szkoliła się młodzież pod dowództwem doświadczonych kapitanów. Także w czerwcu, ale dwa lata później, w pierwszy rejs wypływa jacht *Harcerz,* ex *Petrea*, przemianowany następnie na *Zawiszę Czarnego*, który zakupiony został do szkolenia harcerzy pod kierunkiem Zaruskiego. Nawet harcerki miały swój morski jacht flagowy, *Grażynę*, zakupioną w 1934 roku i eksploatowaną do wybuchu wojny głównie przez żeglarskie drużyny harcerskie, choć przyznać trzeba, że większość kadry kapitańskiej stanowili mężczyźni.[245] Ruch harcerski, hojnie wspierany przez państwo, najbardziej aktywny w dziele upowszechniania żeglarstwa morskiego, postawił na masowość szkolenia i jego szczegółowe przygotowanie. Prócz wymienionych uprzednio jachtów, w całości wykorzystywanych w rejsach morskich z młodymi ludźmi na pokładach, do szkolenia wykorzystywano również szalupy okrętowe pozyskane od armatorów, które przerobiono na jachty żaglowe. Osobnym nurtem rozwoju żeglarstwa morskiego był ruch akademicki. Żeglarze studenci byli skupieni w Akademickim Związku Morskim, włączonym następnie w struktury Akademickiego Związku Sportowego. Do morskiego szkolenia wykorzystywali oni jachty *Swarożyc* i *Witeź*, poza tym mieli oni do dyspozycji rosnącą flotyllę jachtów przybrzeżnych. Było to bardzo prężne środowisko, o zbudowanych solidnych podstawach opartych na tradycjach żeglarskich zaczerpniętych zza granicy, ale też wypracowujące swoje własne zwyczaje wykorzystując sprzyjający klimat władz wokół tej dyscypliny. Dużo miejsca na kolumnach żeglarskich poświęcono sprawie wokółziemskiego rejsu polskiego jachtu. Po zakończonym pomyślnie samotnym rejsie francuskiego żeglarza Alaina Gerbaulta prasa światowa pisała bardzo dużo o wyprawie podkreślając jej pionierski charakter i rozgłos, jaki żeglarz zyskał na całym świecie.



Jacht „Jurand" na przystani Królewskiego Yacht-Klubu w Stockholmie.

Jacht *Jurand* oraz szkuner *Harcerz*, późniejszy *Zawisza Czarny,* były doskonałymi narzędziami do promocji żeglarstwa w swoich środowiskach. (źródło: czasopismo *Sport Wodny,* 1935

[245] „R. Niewiadomski, „Załogi kobiece na morzu", *Sport Wodny* nr 8/1934, str. 147-148



Prasa wielokrotnie promowała wyjście Polaków na morze, zarówno na żaglowcach jak też na mniejszych jachtach. (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Na tej kanwie przedstawiano systematycznie projekt wyprawy wokółziemskiej jachtu pod polską banderą. Widziano w tym śmiałym pomyśle sposób na popularyzację młodego państwa na arenie międzynarodowej, promocję żeglarstwa wśród Polaków, zwłaszcza młodego pokolenia oraz doskonały sposób na umasowienie żeglarstwa jako dziedziny o szczególnych walorach moralnych i zdrowotnych.

O potrzebie wysłania w podobny rejs polskiej załogi w celach nie tylko sportowych, ale również propagandowych pisał głównie Mariusz Zaruski, który na łamach *Morza* namawiał koła przemysłowe do poparcia tej idei. *Polska podróż naokoło świata musi się odbyć. Panowie lordowie polscy i przemysłowcy, ludzi bogaci i zamożni, odezwijcie się! Zamiast na Rivierę jednego roku wyruszcie za „Słupy Herkulesa" – na własnym szkunerze. Nie pływaliście dotychczas – to prawda, gdyż nie myśleliście o możliwości takiej przejażdżki morza się nie boicie – to wiem a pewno, wszak Polakami jesteście. Odpadają wam wszystkie przykrości podróży lądowej; hotele, taxisy, bilety, ekspresy, portjery. Nikt coprawda wam w pas kłaniać się nie będzie tytułując „panem hrabią" co chwila, natomiast wy panowie za każdym rzutem statku sami kłaniać się będziecie, co wszakże wam nie ubliży, bo przecie to mocarz wielki – Ocean.*[246] Poza Zaruskim temat wyprawy żeglarskiej wokół świata podjął również A. Uziembło, który także na łamach „Morza" wracał do tematu akcentując wyraziście pierwiastek patriotyczny: *Nie wolno zapomnieć o konieczności zorganizowania polskiej podróży dookoła ziemi. Rzucić pomost porozumienia pomiędzy Polską a wszystkimi portami świata to konieczność gospodarcza, to sprawa honoru naszego. To będzie czyn głośniejszy na tle szarych, codziennych wysiłków, pełnych ciężkiego znoju, pełnych udręki zawodu. Jesteśmy pionierami – niejedną przeciwność spotkamy na drodze. Ale świeci nam wielka idea – Polski morskiej. Ku niej dążymy…*[247]

[246] Mariusz Zaruski, „Polska podróż naokoło świata", *Morze,* nr 1/1926, str. 12-13
[247] A Uziembło, „Nowy okres", *Morze* nr 1/1927, str. 1

Dar Pomorza podczas wokółziemskiego rejsu zawinął do Japonii.)źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

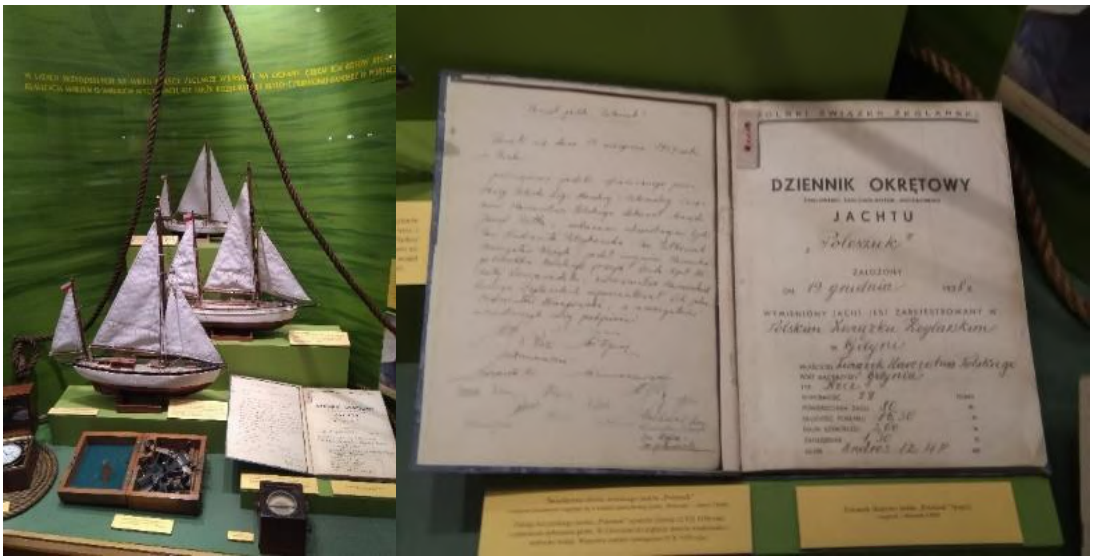
Temat ten pojawiał się w prasie szczególnie często w latach 1925-26, kiedy to wyprawa statku szkolnego *Lwów* pokazała, że można pływać daleko pod polską banderą i przynosi to efekt promocyjny dla kraju. Zaruski liczył ponadto, że powodzenie wyprawy przyniesie nie tylko korzyści w formie promocji, ale spowoduje także wzrost nakładów na żeglarstwo jako dziedzinę rekreacji powodując w dalszej perspektywie istotne umasowienie żeglarstwa. W rejs wokół świata planowano wysłanie dużego jachtu, a następnie nieco mniejszej jednostki w celu spotęgowania efektu propagandowego. Wskutek jednak niewielkiego zainteresowania problemem wyprawy kół przemysłowych, które w zamyśle miały finansować rejs, sprawę odłożono *ad acta* by już do niej nie powrócić. Na przeszkodzie stanęły także wysokie koszty przygotowań, które ostatecznie przekreśliły szansę na realizację tego ambitnego zamierzenia.[248] Kiedy jednak w latach 1934/1935 świat opłynął żaglowiec szkolny PSM w Gdyni *Dar Pomorza*, wydarzeniu temu poświęcono bardzo wiele miejsca na łamach prasy morskiej akcentując szczególnie propagandowy aspekt wyprawy oraz jej pionierski charakter.[249] Podkreślano zarazem w tym kontekście szkoleniowy charakter rejsu pozwalający na kształcenie w zróżnicowanych warunkach morskich kandydatów na marynarzy. *Dar Pomorza* cieszył się dużym zainteresowaniem nie tylko w przypadku tego rejsu, wiele miejsca w różnych pismach zajmowały artykuły pisane przez członków załogi, zazwyczaj kapitana Tadeusza Meissnera, który był doskonałym popularyzatorem życia na statku szkolnym opisując

[248] Mariusz Zaruski, „Polska podróż naokoło świata", *Morze,* nr 11/1925, str. 10, tamże, nr 2/1926, str. 3-4, tamże, nr 1/1926, str. 12-13, Mariusz Zaruski, „Na marginesie polskiej podróży naokoło świata", *Morze,,* nr 3-4/1926, str. 14

[249] (ba), „Na *Darze Pomorza* przez Atlantyk, *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1934, str. 141-174, (ba), „Naokoło świata", *Latarnia Morska* nr 33-34/1934, str. 12, Stanisław Kosko, „*Darem Pomorza* naokoło świata", *Sport Wodny* nr 3/1934, str. 49-51, *Sport Wodny* nr 10/1935, str. 192-196, *Sport Wodny* nr 13/1935, str. 252-254

kulisy statkowego życia.[250] Dużo miejsca, szczególnie w pierwszej połowie lat trzydziestych, poświęcano sprawom ogólniejszym, dokonywano okresowych przeglądów dokonań i kreślono kolejne plany, zazwyczaj w oderwaniu od rzeczywistej sytuacji polskich żeglarzy, ponieważ nie uwzględniały one słabej pozycji finansowych lokalnych struktur harcerskich niedostatecznie wspieranych przez centralę.[251] Ponieważ jednak harcerstwo było bardzo dobrze postrzegane przez władze, liczono, że w ślad za tym pójdzie zwiększenie dotacji na działalność statutową i szersze wyjście na morze jachtów pod banderą harcerską.

Bardzo ważną rolę w kształtowaniu młodych ludzi miało nagłaśnianie morskich dokonań polskich żeglarzy. Wokółziemski rejs młodego gdyńskiego harcerza Władysława Wagnera na kolejnych *Zjawach*, przeprowadzony w latach 1932-39, był niezwykle inspirujący dla młodych Polaków, toteż nic dziwnego, że zajmował dużo miejsca na łamach pism kierowanych do młodego czytelnika.[252] Dużo starań włożono również w nagłośnienie harcerskiej wyprawy jachtu *Dal* do USA, która cieszyła się wielką społeczną aprobatą.[253]



Modele kolejnych *Zjaw* i pamiątki po wokółziemskim rejsie Władysława Wagnera oraz dziennik jachtowy wyprawy jachtu *Poleszuk*. Ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

250 Tadeusz Meissner, „Zimowa podróż statku szkolnego", *Opowieści Fal Morskich* nr 3/1932, str. 4-5, kontynuacja w kolejnych numerach: nr 4/1932, str. 3-7, nr 5-6/1932, str. 18-22, nr 7-8/1932, str. 5-7

251 R. Niewiadomski, „Bilans roku ubiegłego", *Sport Wodny* nr 2/1934, str. 26-27

252 Antoni Heinrich, „Harcerz – Polak zdobywcą Atlantyku", *Sport Wodny* nr 17/1933, str. 328, Tommy, „42 dni w walce z Atlantykiem", *Sport Wodny* nr 18/1933, str. 348-357, Antoni Heinrich, „Transatlantycka podróż *Zjawy*" , *Sport Wodny* nr 20/1933, str. 386, (ba), „Polski harcerz zdobywca Atlantyku", *Szkwał* nr 6-7/1934, str. 11, (ba), „Na jachcie przez ocean", *Polska na Morzu,* nr 10/1934, (W.N.), „Polski harcerz zdobywcą Atlantyku", *Sport Wodny* nr 10/1934, str. 191-192,(R.N.) (Ryszard Niewiadomski), „Olbrzym i pigmej na Atlantyku", *Sport Wodny* nr 1/1935, str. 10-11, str. 4-5, Tommy, „Niedola polskiego żeglarza na Pacyfiku", *Szkwał,* nr 3/1937, str. 17, Stanisław Ludwig, „Rejs Władysława Wagnera", *Żeglarz* nr 1/1939, str. 9, kontynuacja w kolejnych numerach: nr 2/1939, str. 22-24, nr 3/1939, str. 44-45, 4/1939, str. 70-71, nr 7-8/1939, str. 137

253 Jan B. Witkowski, „Jachtem *Dal* z Gdyni na Bermudy", *Morze*, nr 12/1933, str. 4-5 i 35, (ba), „Polski jacht *Dal* na Wyspach Bermudzkich", *Sport Wodny* nr 14/1933, str. 279, (ba), „W dwadzieścia dwa dni z Anglji do Bermud, *Sport Wodny* nr 16/1933, str. 313-314, E.U., „Jacht *Dal* w Nowym Yorku", *Latarnia Morska* nr 26/1934, str. 6, (ba), „Z wyprawy jachtu *Dal*, *Sport Wodny* nr 1/1934, str. 12

Także wyprawa dookoła świata jachtu *Poleszuk*, rozpoczęta w Gdyni 23 lipca 1938 roku, ale z powodu wybuchu wojny została przerwana, miała bogaty plon dziennikarskich relacji na lamach różnych pism branżowych tego okresu.[254] Opisywano również mniej spektakularne ekspedycje żeglarskie, ale mające znaczenie dla czytelników jako inspiracja do naśladownictwa. W tych przypadkach podkreślano zazwyczaj charakter wychowawczy i poznawczy rejsów oraz ich dostępność dla zwykłych ludzi. Nadzwyczajnie bogate prasowe dossier znalazła na przykład wyprawa niewielką łodzią żaglową z Warszawy do Szczecina przez Gdańsk, która była znacząca o tyle, że udowodniła możliwość organizowania spektakularnych rejsów bez wielkich nakładów finansowych.[255] Bohaterem tej wyprawy był Konrad Prószyński. Rejs ten został opisany w *Żeglarzu Polskim*, a następnie wracano do niej jeszcze trzykrotnie w magazynie *Morze*.[256] Podobnie szeroko opisywano wyprawę braci Rupińskich z Torunia do Japonii, której celem był udział w igrzyskach olimpijskich planowanych w Tokio w 1940 roku. Pomijano w tych doniesieniach zupełnie fakt braku przygotowania trójki żeglarzy, którzy nawigacji mieli uczyć się już po rozpoczęciu wyprawy, na wodach Zatoki Gdańskiej.[257]

---

254 Mścisław Wróblewski, „Z pokładu jachtu *Poleszuk*", *Polska na Morzu wydanie B* nr 4/1938, str. 7, (ba), „Na jachcie *Poleszuk*", *Morze* nr 1/1939, str. 23-24, Tommy, „Szlakiem Poleszuka w Afryce", *Sport Wodny* nr 2/1939, str. 35, (ba), „Dalsze losy *Poleszuka*", *Sport Wodny,* nr 6/1939, str. 90, M. Wróblewski, (ba) *Poleszuk* wyrusza na Atlantyk", *Polska na Morzu, wydanie B* nr 3/1939, str. 14, „J. Ramotowski, „Bu-Bu, małpka z jachtu *Poleszuk*", *Polska na Morzu wydanie B* nr 6-7/1939, str. 22, (ba), „Dookoła świata na jachcie *Poleszuk*" *Żeglarz* nr 7-8/1939, str. 139-14, Wanda Karczewska, „*Poleszuk* na dalekich wodach", *Straż nad Wisłą* nr 1/1939, str. 10-11

255 (ba), „4-ro metrową żaglówką z Gdyni na Rugię" „Żeglarz Polski" nr 38/ 1927, str. 349- 350, *Żeglarz Polski* nr 42/1927, str. 391, M. Wróblewski, „Dookoła świata na jachcie *Poleszuk*", *Żeglarz* nr 7-8/1939, str. 139-141

256 Kazimierz Prószyński, „Z dziennika *Vegi*", *Morze* 2/1927, str. 24-26", dalsze części w numerach: 2/28, str. 23-24, nr 3/1928, str. 23-25

257 (ba) „Dookoła świata – wyprawa braci Rupińskich", *Sport Wodny* nr 6/1938, str. 93

Im więcej będzie w Polsce skoordynowanych instytucyj morskich i im więcej będzie zróżnicowanych i rywalizujących ze sobą w walce o lepsze czasopism morskich, tym bardziej staniemy się narodem morskim i tem większe osiągniemy korzyści”

Radosław Krajewski, „O polskich instytucjach i czasopismach morskich”,
Flota Narodowa, 1929

Część II.

Prasa o tematyce morskiej i żeglarskiej okresu II Rzeczypospolitej

Polityka morska II RP realizowana była poprzez bardzo zróżnicowane działania, a bardzo ważną rolę w strategii działań odgrywały media. Gdy Polska odzyskiwała niepodległość w 1918 roku, radio w Polsce jeszcze nie istniało, a w Stanach Zjednoczonych podejmowano pierwsze próby z nowym medium podjęto w 1910 roku. Lata dwudzieste przyniosły próby zaistnienia radiofonii na ziemiach polskich, ale z pewnością nie można mówić o jego upowszechnieniu w tym okresie, skoro w 1926 roku rejestrowano zaledwie 5.200 abonentów w całym kraju.[258] Z telewizją było podobnie, pierwsze prace badawcze rozpoczęto dopiero w roku 1935, trudno zatem mówić o praktycznym wykorzystaniu tego medium do realizacji programu morskiego państwa w latach międzywojennych.

Władzy pozostawała prasa i to ona była w rękach rządzących narzędziem do realizacji zadań państwa w dziele upowszechniania spraw morskich. W dwudziestoleciu międzywojennym rynek prasy morskiej był bardzo zróżnicowany, wydawano bardzo wiele tytułów; od pism fachowych, przeznaczonych dla branży przez tytuły o charakterze popularnym, masowym, kierowane do szerokiego kręgu czytelników aż po pisma i wydawnictwa wysoce specjalistyczne, naukowe, obejmujące swym zasięgiem wąski krąg odbiorców. Każdy z tych segmentów rządził się swoimi prawami i regułami, każdy miał swoją specyfikę, cechą wspólną było natomiast zaangażowanie w sprawy morskie i ogromny ładunek emocjonalny towarzyszący działalności publicystycznej.

Najliczniej reprezentowana była prasa popularna, najliczniejsi jej przedstawiciele, największe nakłady, także największe środki finansowe przeznaczone na promocję i dystrybucję. Prasa docierała do najdalszych regionów kraju niosąc przesłanie o konieczności zainteresowania sprawami morza, koniecznością jego pozyskania dla odradzającego się kraju, wreszcie o wykorzystaniu go do różnorodnych aktywności wakacyjnych. Czasopisma fachowe, przygotowywane przez stowarzyszenia i organizacje zawodowe związane z morze, kierowały swą ofertę do węższego kręgu odbiorców, dla których morze i jego sprawy nie były odkryciem, a którzy próbowali wyciągnąć korzyści dla kraju z jego posiadania. I wreszcie najmniej liczna, ale nie znaczy, że najmniej istotna – grupa czasopism naukowych, wyspecjalizowanych, nieco hermetycznych, ale niezwykle potrzebnych dla elit nowego państwa kształtujących opinię publiczną i traktujących morze i gospodarkę morską jak teren naukowych dociekań. Wszystkie te grupy miały odmienną specyfikę, ale wszystkie razem tworzyły harmonijną układankę składająca się na obraz II RP widziany od strony morza.

[258] *Prasa, radio i telewizja w Polsce, zarys dziejów*, pr. zb., Warszawa 2001, str. 217

Rozdział 7. Morska prasa fachowa

Pod pojęciem *prasa fachowa* rozumiemy czasopisma adresowane do wąskiej grupy odbiorców i poruszające zagadnienia określonej grupy zawodowej, środowiskowej lub organizacji. W przypadku czasopiśmiennictwa morskiego są to zazwyczaj periodyki gospodarcze, zajmujące się precyzyjnie zdefiniowanymi zagadnieniami typu kwestie żeglugi w różnych aspektach, gospodarka morska, ruch portowy, a także opisujące działalność grup zawodowych czy organizacji gospodarczych powiązanych z branżą morską. Grupa czasopism fachowych sytuuje się na pograniczu prasy naukowej, ale stanowi odrębną ich grupę o wyraźnie zaznaczonej odmienności, problematyce, używanego języka i tym samym grupie czytelników.[259] Prasa fachowa (branżowa) bywała czytywana również przez zwykłych odbiorców, nie należących do wspomnianych wcześniej grup, niemniej uważa się, że czytelnicy tego segmentu prasy winni mieć merytoryczne przygotowanie do odbioru proponowanych treści. Oczywiście uzależnione to było od stopnia „fachowości" danego czasopisma i języka, jakim pisane były artykuły w nim zamieszczane.

Ten segment prasy w odrodzonej Polsce pojawił się jako pierwszy, co wynikało ze specyfiki rynku prasowego i kształtowania się zrębów państwa oraz -wymagającego nieco więcej czasu- tworzenia podwalin instytucji stricte naukowych w państwie budującym na nowo swoje struktury po 123 latach braku niepodległości. W późniejszych latach tworzono nowe tytuły, ale dominująca pozycję na rynku prasowym zaczęły zdobywać tytuły popularne, adresowane do szerokiego gremium odbiorców

[259] Paczkowski, Andrzej, *Prasa Polska 1918-1939*, Państwowe Wydawnictwa Naukowe, Warszawa, 1980, str. 303

Ewolucja podtytułu:

- *Bandera Polska – czasopismo poświęcone sprawom żeglugi polskiej, organ Towarzystwa Bandera Polska*

Okładki dwóch pierwszych numerów czasopisma Bandera Polska wydanych w 1919 roku

Kiedy pierwszy numer pisma ukazywał się na rynku, trwała jeszcze wojna polsko-bolszewicka i niejasny był jej rezultat, co świadczy o dalekowzroczności założycieli tytułu i ich chęci budowania nowego państwa. Pierwszy w odrodzonej Polsce tytuł poświęcony sprawom morskim. Premierowy numer datowany jest na maj 1919 roku, a więc wydano go zaledwie pół roku po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, w czasie tworzenia zrębów państwowości oraz kształtowania granic i porządku publicznego. *Bandera Polska* to pismo, które za cel stawiało sobie informowanie o najważniejszych sprawach związanych z morzem i gospodarką morską z punktu widzenia eksperckiego, stawiało liczne pytania problemowe i dawało na nie wyczerpujące odpowiedzi. Trudno mówić o szerokim odbiorze społecznym periodyku wydawanego w tym czasie, a poświęconego tematyce, która w świadomości Polaków nie istniała przez prawie 150 lat i nie miała szans za większe społeczne zainteresowanie. W podtytule znajdował się zapis: *czasopismo poświęcone sprawom żeglugi polskiej, organ Towarzystwa Bandera Polska.* Redakcja w artykule uzasadniała konieczność powołania nowego pisma w sposób oczywisty wskazując na niepodległość gospodarczą i korzyści wynikające z możliwości tworzenia własnej gospodarki morskiej. Trudno mówić o szerokim odbiorze społecznym pisma wydawanego w tym czasie, a poświęconego tematyce, która w świadomości Polaków nie istniała przez prawie 150 lat i nie miała szans za większe społeczne zainteresowanie. Pismo – jak na ówczesne czasy – było imponujące: 80 kolumn tekstowych plus okładki, staranna szata graficzna oraz wysoki poziom merytoryczny artykułów. Redaktorem był Leon Władysław

Biegeleisen, a szefem działu artystycznego został malarz i grafik Włodzimierz Nałęcz, autor wielu ilustracji zamieszczanych w kolejnych wydaniach. Siedziba redakcji mieściła się w Warszawie: początkowo przy ulicy Kruczej 47a, następnie przy Królewskiej 16, by ostatecznie zająć lokal przy Marszałkowskiej 63, w siedzibie wydawcy, Ligi Morskiej i Rzecznej. Pojedynczy egzemplarz *Bandery Polskiej* kosztował 5 marek polskich, reklam w nim nie było poza okładkową, w której reklamowano zakład krawiecki jednego z członków Towarzystwa. Czas powstania pisma to początek polskiej państwowości po 123-letniej przerwie spowodowanej zaborami. Bardzo wiele spraw związanych z odbudową państwa wymagało pilnego działania, a wszystkie problemy wydawały się priorytetowe.

Wokół pisma skupiła się grupa wizjonerów planujących szeroko zakrojone działania związane z morzem i obronnością. W tym gronie nie tylko dostrzegano potrzebę szybkiej odbudowy dróg wodnych i włączenia ich do systemu komunikacyjnego, ale także zajęto się w sposób metodyczny planowaniem na długie lata: kreśleniem dalekosiężnej wizji nowoczesnej floty handlowej, stworzeniem marynarki wojennej, szkolnictwa morskiego czy budowy dróg wodnych.[260]

Pismo padło ofiarą ówczesnej bardzo niestabilnej sytuacji politycznej i gospodarczej, ponieważ po wydaniu zaledwie dwóch numerów zmuszone zostało do zawieszenia działalności, co redakcja wyjaśnia czytelnikom w numerze 1/1921, który ukazał się po ponad rocznej przerwie:

> *Rozpoczynamy pracę, przerwaną wśród najcięższych warunków wydawniczych, olbrzymiej drożyzny papieru i druku, która poprzednio uniemożliwiała nam kontynuowanie wydawnictwa. Jeśli obecnie przystępujemy ponownie do stałego wydawania „Bandery Polskiej" to czynimy to w przeświadczeniu, iż jedyne pismo na ziemiach polskich poświęcone sprawom żeglugi polskiej jest w chwili obecnej decydującej walki o dostęp do morza niezbędne.*[261]

Na rynek, z początkiem 1921 roku, pismo powróciło nieoczekiwanie, ale zdołano wydać zaledwie trzy numery: styczniowo-lutowy, marcowo-kwietniowy oraz majowo-sierpniowy, po czym tytuł zniknął z rynku bez uprzedzenia. Próbowano go odtworzyć w kolejnym roku, ale już bez powodzenia. *Bandera Polska* od początku swego istnienia ukazywała się nieregularnie. Numer pierwszy wydano w maju, drugi w lipcu, a na kolejne trzeba było czekać prawie półtora roku, wydano je dopiero w 1921 roku. Także cena zmieniała się radykalnie, a te zmiany wywołane były kryzysem gospodarczym i inflacją. Pierwsze dwa numery kosztowały po 5 marek, kolejne trzy były już po 100 marek, co trzeba uzasadnić szalejącą wówczas inflacją i niekontrolowanym wzrostem cen.

Bandera Polska – mimo, że wydano zaledwie pięć jej numerów – wywarła ogromny wpływ na postrzeganie spraw morza w Polsce w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości, głównie w sferach władzy. Czasopismo było opiniotwórcze, o charakterze informacyjnym i publicystycznym, prezentujące bardzo dojrzale tematykę morską w różnych jej aspektach. Pozbawione zupełnie elementów agitacyjnych, koncentrowało się na założonej problematyce

[260] (ba). „Memorjał Ligi Żeglugi Polskiej do Wysokiego Sejmu." *Bandera Polska*, nr 2/1919, str. 66.

[261] (ba). „Od Wydawnictwa." *Bandera Polska*, nr 1-2/1921, str. 72.

Okładki pisma z 1921 roku

w sposób analityczny, pogłębiony, zmuszający do refleksji. Nie było to z pewnością pismo masowe, ale miało zupełnie inne zadania i – w czasach kształtowania się gospodarki morskiej odrodzonej Polski – rolę swoją wypełniło. Pismo miało wyważony układ graficzny, nie epatowało wielkimi barwnymi ilustracjami – w całym pierwszym numerze było ich zaledwie kilka i to czarno-białych – ale skoncentrowało się na publikacji kilku ważnych problemowych artykułów mających wzbudzić dyskusję czytelników – osób wpływowych w swoich środowiskach. Artykuły były obszerne, ilustrowane, a całe pismo łamane było jednoszpaltowo na wąskich kolumnach. Zamieszczono w nim niezwykle istotne teksty na tematy najważniejsze w środowisku zajmującym się kształtowaniem polityki morskiej nowego państwa. Poczesne miejsce zajmowały teksty o pożytkach płynących z regulacji Wisły, co uważano za wielkie inżynierskie wyzwanie.[262] Prezentowano sieć dróg śródlądowych odrodzonego państwa, by pokazać potencjał tkwiący w polskich rzekach.[263] Ważny był artykuł problemowy na temat polskiej floty handlowej, który wywołał ożywioną dyskusję.[264] Zajmowano się także kwestiami może mniej ważnymi z gospodarczego punktu widzenia, ale istotnymi z powodów symbolicznych, dotyczące bandery odradzającej się floty.[265]

Wiele miejsca poświęcono konieczności budowy polskiego portu, gdyż Gdańsk wskutek Traktatu Wersalskiego został włączony do Wolnego Miasta pod administracją niemiecką i słusznie przewidywano narastające kłopoty. W materiale poświęconym tej kwestii jako cztery najważniejsze warunki dla polskiego portu wskazano, że

[262] Wojtkiewicz, Marian. „Czy można Wisłę natychmiast uspławnić.” *Bandera Polska*, nr 1/1919, str. 4.
[263] Kurnatowski, Jerzy. „Polska sieć wodna.” *Bandera Polska*, nr 1/1919, str. 51.
[264] Porębski, Kazimierz. „Niektóre warunki zdrowego rozwoju narodowej floty handlowej.” *Bandera Polska*, nr 1/1919, str. 43.
[265] Nałęcz, Włodzimierz. „Jak powinna wyglądać bandera polska.” *Bandera Polska*, nr 1/1919, str. 59.

musi on wyłącznie należeć do Polski, być dostatecznie wielkim, urządzonym współcześnie i odpowiadać ogólnym potrzebom kraju.[266]

Odpowiedzią na zagrożenia były konkretne propozycje rozwiązania problemów pojawiające się na łamach *Bandery Polskiej*. Postulowano rozbudowę portu w Tczewie, który w początku odrodzenia Polski zyskał charakter portu morskiego, ale też kreślono wizję budowy nowego polskiego portu nad Bałtykiem, który uniezależniłby Polskę od rosnących wpływów niemieckich.[267]

Autorzy publikowanych tekstów akcentowali korzyści płynące z faktu posiadania dostępu do morza i kreślili korzyści wynikające z możliwości rozwoju gospodarki morskiej. Podkreślali, że ważne jest nie tylko posiadanie wybrzeża i portów, ale również infrastruktury towarzyszącej: nabrzeży, dróg dojazdowych i sprawnego systemu komunikacyjnego w głębi lądu, który byłby w stanie obsłużyć port.[268]

W ten nurt publicystyki wpisywał się doskonale materiał na temat projektowanych kanałów żeglugowych w Polsce, które miały w znaczący sposób wpłynąć na poprawę komunikacji. Już wówczas dostrzegano konieczność budowy systemu dróg wodnych wskazując na duże koszty budowy, ale i na późniejsze niskie nakłady na utrzymanie sieci wodnej oraz niebagatelne korzyści wynikające z posiadania takiego systemu komunikacji. Projektowano Kanał Węglowy, Zachodnio-Wschodni, Małopolski i sieć kanałów warszawskich oraz kanał Warszawa-Bug, będącego w istocie przodkiem Kanału Żerańskiego, *notabene* jedynej zrealizowanej – dopiero w okresie PRL – inwestycji hydrotechnicznej z tego katalogu.[269]

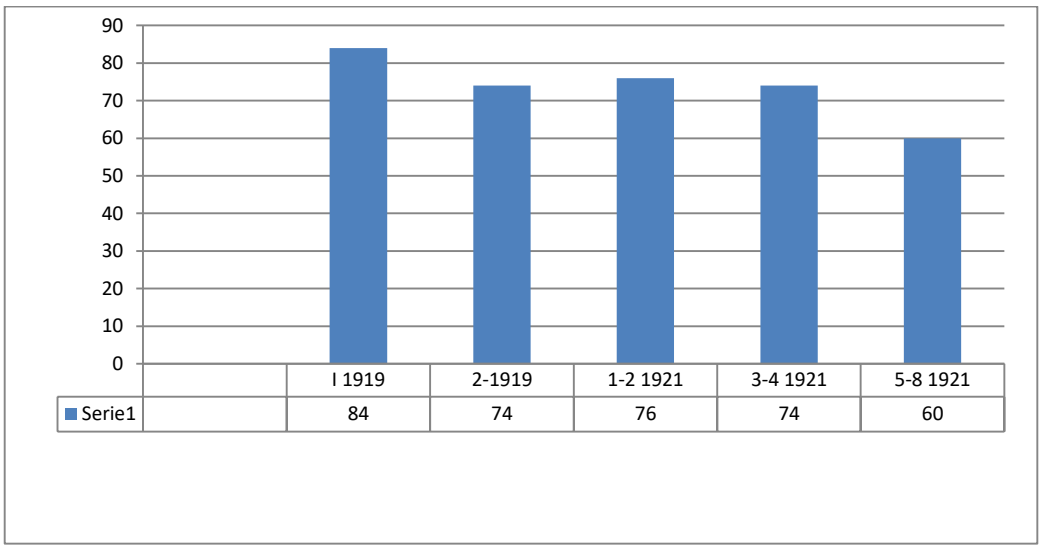
Sprawy żeglarskie stały się od początku marginesem w tematyce pisma, jednak numer marcowo-kwietniowy z 1921 roku przyniósł ciekawy materiał podnoszący konieczność zunifikowania nazewnictwa żeglarskiego, o co zabiegało środowisko.[270] Materiał ten wywołał wiele komentarzy, także prasowych, w których – nie negując zasadniczo konieczności dokonania unifikacji – wskazywano na wiele niekonsekwencji w podjętej pracy i proponowano inne rozwiązania w konkretnych kwestiach. Redakcja nie stroniła również od materiałów krajoznawczych, czego przykładem jest bardzo obszerny reportaż ze spływu Wisłą: pierwsza część ukazała się w roku 1919, część druga nie ukazała się nigdy, nawet po reaktywacji tytułu dwa lata później.[271]

Podobny charakter, choć nieco bardziej teoretyczny, miał cykl artykułów omawiający charakter żeglugi po Kresach Wschodnich, w którym autor, Roman Ingarden, kreślił charakterystyczną kreską opis życia na szlakach wodnych regionu i w sposób bardzo sugestywny opisywał korzyści płynące z wykorzystania tych dróg.[272] Materiał był bardzo obszerny, wymagał więc podzielenia go na części, czego redakcja dokonała ze szkodą dla całości z uwagi na wysoce niezadowalający zasób materiału ilustracyjnego do tekstu. W tym cyklu

[266] Tillinger, Tadeusz. „Port morski w Tczewie." *Bandera Polska*, nr 1-2/1921, str. 28-33.
[267] Tillinger, Tadeusz. „Port morski w Tczewie." *Bandera Polska*, nr 1-2/1921, str. 28-33.Tillinger, Tadeusz. „Port polski na Bałtyku." *Bandera Polska*, nr 3-4/1921, str. 75-81
[268] Chodkiewicz, Bronisław. „Dostęp do obcych mórz." *Bandera Polska*, nr 2/1919, str. 1.
[269] Kurnatowski, Jerzy. „Polska sieć wodna." *Bandera Polska*, nr 1/1919, str. 51-59; Tillinger, Tadeusz. „Projektowane kanały w Polsce." Cz. 1. *Bandera Polska*, nr 3-4/1921, str. 94-105. Cz. 2. *Bandera Polska*, nr 5-8/1921, str. 182-192.
[270] Yachtsman. „Polskie słownictwo żeglarskie." *Bandera Polska*, nr 3-4/1921, str. 106-113.
[271] Łęgowski, Stanisław. „Z biegiem Wisły." *Bandera Polska*, nr 2/1919, str. 33-46.
[272] Ingarden, Roman. „Drogi wodne na Kresach Wschodnich Polski." *Bandera Polska*, nr 1- 2/1921, str. 19-25, *Bandera Polska*, nr 5-8/1921, str. 153-167.

zaprezentowano także obszerny artykuł o Kanale Augustowskim, uznanym za przykład wielkiego – poprzez swoją dalekowzroczność – przedsięwzięcia gospodarczego, przynoszącego konkretne korzyści gospodarcze dla kraju. Okazją do publikacji tego tekstu było zbliżające się 100-lecie rozpoczęcia budowy kanału przypadające na rok 1924.[273] Odrębną grupą zagadnień był rozwój floty handlowej jako warunek konieczny rozwoju gospodarki morskiej. Na ten temat pisano niemało, a konkluzją wszystkich materiałów opublikowanych na łamach *Bandery Polskiej* była narastająca w bardzo szybkim tempie konieczność budowy własnej floty w celu sprostaniu wyzwaniu gospodarczemu oraz szukaniu nowych rynków zbytu na wyroby polskie.[274] W piśmie, zwłaszcza w pierwszym roku jego istnienia, zaskakiwało wyraźne zaznaczenie tematyki śródlądowej. Należy jednak wziąć pod uwagę, że sprawy gospodarki morskiej zyskały na znaczeniu, także w prasie, dopiero po podjęciu przez rząd RP decyzji o budowie portu morskiego w Gdyni, a miało to miejsce w 1922 roku, kiedy *Bandera Polska* zniknęła już z rynku. Gospodarka morska była oczywiście na łamach pisma dominująca. Autorami tekstów było liczne grono autorów zewnętrznych, o zróżnicowanych poglądach, ale wszyscy prezentowali głęboką troskę o rozwój gospodarki i stan zapóźnienia w tej mierze. W latach 1919-21, kiedy wychodziła *Bandera Polska*, Liga Morska dopiero raczkowała i nie była jeszcze organizacją ani silną ani masową, w związku z tym nie poświęcano jej działalności wiele miejsca.

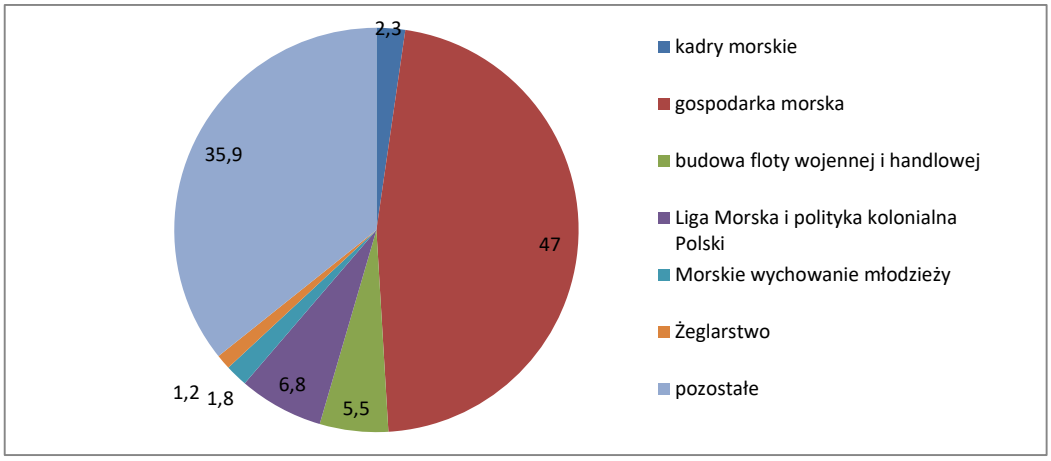
Bandera Polska wypełniła swoją misję informowania w sposób rzetelny o najważniejszych problemach gospodarczych związanych z żeglugą. Jej znaczenie było tak duże, że nawet po latach, często na łamach innych pism tego segmentu, przywoływano teksty i opinie wybranych autorów jako ilustrację niezależności i obiektywizmu dziennikarskiego.



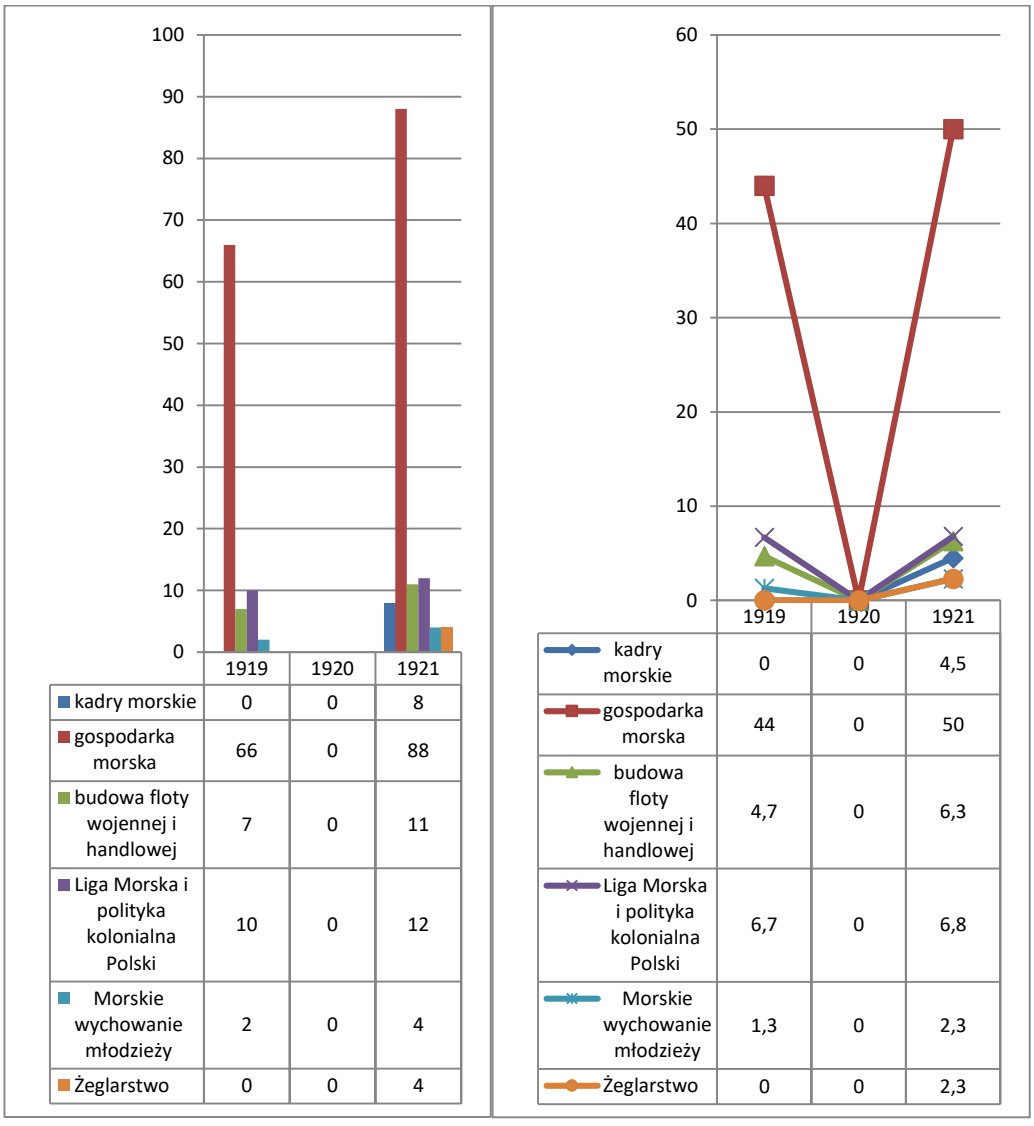
Liczba stron w poszczególnych wydaniach pisma „Bandera Polska”

[273] Ingarden, Roman. „Drogi wodne na Kresach Wschodnich Polski – Kanał Augustowski.” *Bandera Polska*, nr 3-4/1921, str. 88-94.

[274] Petelenz, Czesław. „Nasza marynarka handlowa.” *Bandera Polska*, nr 1-2/1921, str. 37-39; Łęgowski, Stanisław. „Nasza marynarka handlowa a konwencja polsko-gdańska.” *Bandera Polska*, nr 3-4/1921, str. 124-135.



Procentowa zawartość wybranej tematyki w pięciu wydaniach pisma „Bandera Polska" w latach 1919-21



	1919	1920	1921
kadry morskie	0	0	8
gospodarka morska	66	0	88
budowa floty wojennej i handlowej	7	0	11
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	10	0	12
Morskie wychowanie młodzieży	2	0	4
Żeglarstwo	0	0	4

	1919	1920	1921
kadry morskie	0	0	4,5
gospodarka morska	44	0	50
budowa floty wojennej i handlowej	4,7	0	6,3
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	6,7	0	6,8
Morskie wychowanie młodzieży	1,3	0	2,3
Żeglarstwo	0	0	2,3

Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w rozbiciu na poszczególne lata
Procentowa zawartość wybranych zagadnień w rozbiciu na poszczególne lata

Ewolucja podtytułów pisma:

● **1922**: *Żeglarz Polski – czasopismo miesięczne poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.*

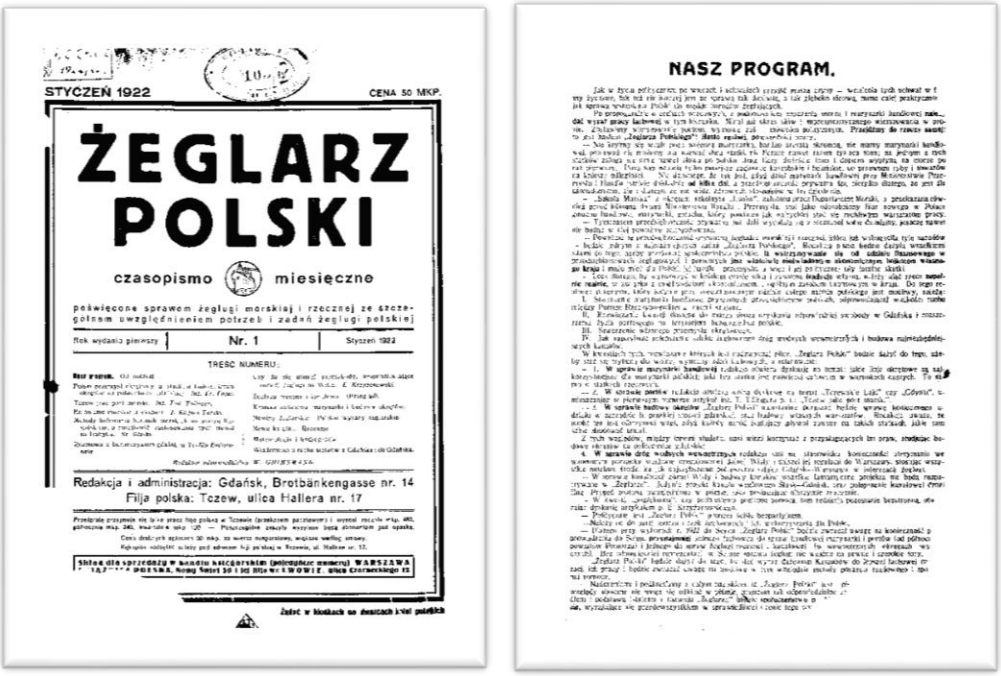
● **1922**: *Żeglarz Polski – czasopismo miesięczne z dodatkiem ilustrowanym (Le navigateur) (The Polish Sailor).*

● **1923**: *Żeglarz Polski – czasopismo miesięczne, Podróże morskie i Sport wodny, Le navigateur, The Polish Sailor.*

● **1924**: *Żeglarz Polski – Przegląd Tygodniowy poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.*

● **1931**: *Kurjer Morski (Żeglarz Polski) przegląd dwutygodniowy.*

● **1931**: *Kurjer Morski – Żeglarz Polski.*



STYCZEŃ 1922 CENA 50 MKP.

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 1 | Styczeń 1922

TREŚĆ NUMERU:

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

NASZ PROGRAM.

Okładka i strona redakcyjna pierwszego numeru czasopisma *Żeglarz Polski* ze stycznia 1922 roku

Żeglarz Polski to tytuł, który przechodził bardzo wiele przeobrażeń: począwszy od zmiany cyklu wydawniczego, formatu, formuły wydawniczej aż po zmianę kategorii z pisma fachowego na popularne, by ponownie powrócić do problematyki fachowej. Zmienił się także tytuł, choć pismo utrzymywało charakterystyczny rys rozpoznawalny dla każdego. Podtytuł zmieniany był aż sześciokrotnie, co wskazuje na niestabilność sytuacji zewnętrznej i konieczność dopasowania produktu do oczekiwań rynkowych. Pismo nie zmieniało tylko właściciela, wydawcą i redaktorem przez cały czas istnienia pisma był Józef Klejnot-Turski, pasjonat żeglarstwa, współzałożyciel pierwszego w Polsce morskiego klubu żeglarskiego, późniejszy inicjator i pierwszy prezes Polskiego Związku Żeglarskiego.

Pismo istniało przez ponad dziesięć lat i odegrało niezwykle istotną rolę w kształtowaniu świadomości morskiej i rozbudzaniu zainteresowania tą problematyką. Pierwszy numer *Żeglarza Polskiego* ukazał się w styczniu 1922 roku, kiedy flotę polską stanowił zaledwie jeden parowiec, drewniany „Kraków". Pismo tytułowano *Żeglarz Polski – czasopismo miesięczne poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej*. W późniejszym okresie zmieniano podtytuł dodając podtytuły w języku francuskim (*Le navigateur*) i angielskim (*The Polish Sailor*). Credo wydawnictwa sformułowano jako:

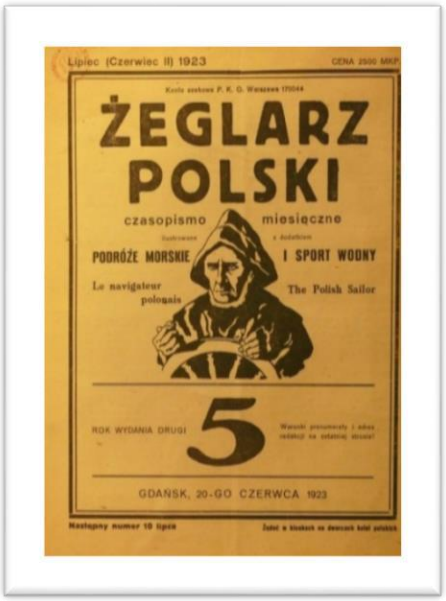
> *iść naprzód przed powstaniem odpowiednich potrzeb, wywołując je i zaspakajając w miarę możności już przy powstaniu.*[275] [pis. oryg.]

Tej zasadzie Klejnot-Turski starał się być wierny przez cały czas wydawania pisma, choć nie było to łatwe zadanie. Wytrwał w niej aż jedenaście lat. W pierwszym numerze wydawca pokusił się o publikację obszernego manifestu, w którym akcentuje brak zaangażowania politycznego oraz konieczność podjęcia konkretnych działań na rzecz państwa i gospodarki morskiej:

> […] *to jest hasłem Żeglarza Polskiego! Hasło realnej, powszedniej pracy.* […] *Politycznie jest Żeglarz Polski pismem ściśle bezpartyjnym. Należy on do partii morza i rzek żeglownych i ich wykorzystania dla Polski. Dlatego przy wyborach r. 1922 do Sejmu Żeglarz Polski będzie zwracał uwagę na konieczność poprowadzenia do Sejmu przynajmniej jednego fachowca do spraw handlowej marynarki i portów (od północnych powiatów Pomorza) i jednego do spraw żeglugi rzecznej i kanałowej.* […] *Be odpowiedniej reprezentacji w Sejmie sprawa żeglugi nie wejdzie na pewne i szerokie tory.*[276]

Okładki egzemplarzy z 1923 i 1930 roku ilustrujące zmianę formatu pisma i kolor okładki oraz porównanie okładek czasopisma „Żeglarz Polski" z roku 1927 i 1930

[275] [ba]. „*Żeglarz Polski"* rozpoczyna 7-my rok istnienia". *Żeglarz Polski*, 1927.
[276] [ba]. „Nasz program". *Żeglarz Polski*, 1922.



Okładki czasopisma *Żeglarz Polski*: numeru wrześniowego z 1922 roku oraz czerwcowego z 1923 roku

Wydawca starał się ukrywać przed czytelnikami trudną sytuację pisma pokazując jego ewolucję jako wynik przemyślanej strategii. Zmiana częstotliwości wydawania pokazana została jako wynik rozwoju tytułu i jego dostosowania się do sytuacji rynkowej. Klejnot-Turski robił, co mógł aby utrzymać tytuł na rynku i dokonał wiele aby tytuł nie zniknął dzieląc losy wielu podobnych późniejszych przedsięwzięć edytorskich. W materiale podsumowującym 9-lecie istnienia *Żeglarza Polskiego* dokonał szczegółowego opisu zmian redakcyjnych, wskazując na trzy zasadnicze okresy w dziejach pisma i charakteryzując każdy z nich akcentując przy tej okazji zmiany tytułu i formuły wydawniczej.[277]

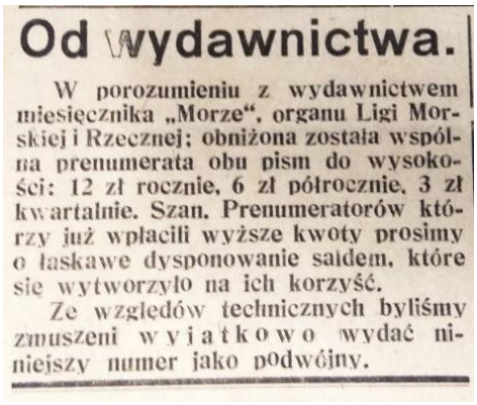
Żeglarz Polski kosztował początkowo 1.200 marek polskich, jednak wskutek kryzysu szybko podrożał do 2.500 marek polskich (MKP). W czasie hiperinflacji z lat dwudziestych cena pisma wzrosła nagle do 8.000 marek polskich, a redakcja tak tłumaczyła opóźnienia w jego wydawaniu:

> *Anarchja cen szalejąca od dłuższego czasu w Gdańsku postawiła wydawnictwo przed trudnościami, które zatrzymały na całe dwa miesiące ukazanie się kolejnego numeru*"[278]

Po zmianie środków płatniczych cena periodyku skalkulowana została na 10 groszy, a od roku 1927 pismo kosztowało już 30 groszy. Roczna prenumerata kosztowała 24.000 marek, półroczna 12.000, po zmianie waluty ceny kształtowały się na poziomie 8 złotych za prenumeratę roczną, podwyższoną od 1928 roku do 13,50 złotych. Redakcja, nazywana filią polską, mieściła się w Tczewie, centrala zaś w Gdańsku. Od 1930 roku pismo zanotowało jeszcze jedną znaczącą zmianę; zmieniło format na gazetowy, znacznie mniej wygodny w czytaniu. Redakcją zmianę uzasadniała zmianą drukarni i chęcią obniżenia kosztów druku. Później jednak powrócono do starego formatu. Czarno-białe pismo wydawano w skromnej

[277] Redakcja i Wydawnictwo *Żeglarza Polskiego* i *Kurjera Morskiego*. „W dziesiątym roku istnienia". *Żeglarz Polski*, 1931.
[278] [ba]. „Od redakcji", *Żeglarz Polski* nr 6-7/1923, str. 74

szacie graficznej miało jednak swoich stałych odbiorców. Ilustracje były nieliczne, dominował materiał informacyjny, tylko cześć tekstów miała charakter publicystyczny. Główne działy pisma to: „Rybactwo Morskie", „Żegluga Wewnętrzna", „Ruch Portowy" i „Kronika Portowa i Żeglugowa". Redakcja zdawała sobie sprawę, że tylko systematyczna praca może przynieść efekt w postaci zapoznania czytelników z problematyką morską i wywołanie w nich trwałego zainteresowania.



Od wydawnictwa.

W porozumieniu z wydawnictwem miesięcznika „Morze", organu Ligi Morskiej i Rzecznej; obniżona została wspólna prenumerata obu pism do wysokości: 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie. Szan. Prenumeratorów którzy już wpłacili wyższe kwoty prosimy o łaskawe dysponowanie saldem, które się wytworzyło na ich korzyść.

Ze względów technicznych byliśmy zmuszeni wyjątkowo wydać niniejszy numer jako podwójny.

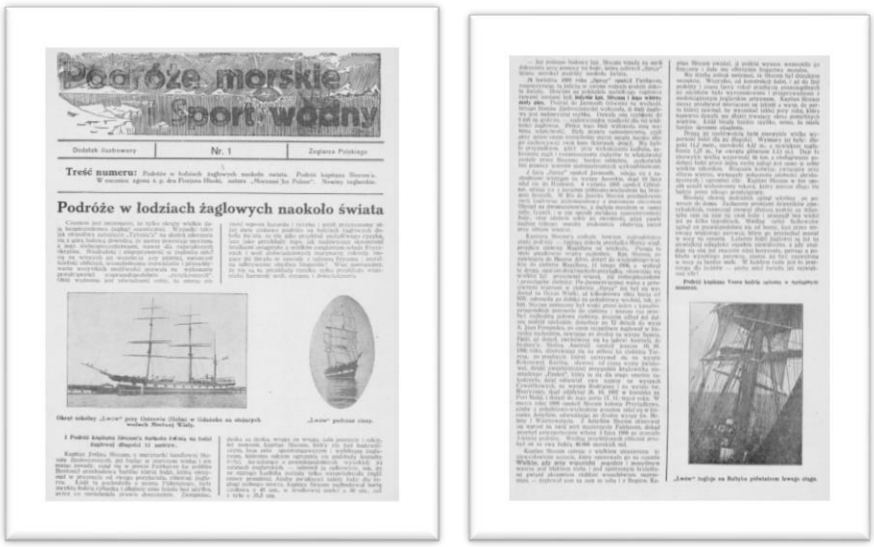
Informacja na temat wspólnej prenumeraty czasopism *Morze* i *Żeglarz Polski*.(Żeglarz Polski", 1927 r.

Doskonale zilustrował tę tezę materiał wstępny z numeru lipcowego w 1928 roku niepodpisany autor (pisownia oryginalna):

> *Szkoda naprawdę widzieć jak mało jeszcze nasza prasa przyczynia się do kształcenia tego żywiołowego parcia do spraw żeglugi, która się już jednak uwydatnia wszędzie i tylko w sposób niezorganizowany we wszystkiem.* […] *Niech w każdym numerze znajdzie się parę wiadomości z naszego wybrzeża i naszej własnej floty, felieton morski, lub chociażby ciekawy opis z życia żeglugi i portów, parę wiadomości zagranicznych, nieco wiadomości kolonialnych, parę notatek ze sportu żeglarskiego, a do tego odjazdy statków polskich i jest stały dział budujący czytelnika.* […] *Dorywczych wiadomości żeglugowych jest na łamach gazet sporo, lecz do założenia stałego działu żeglugowego jakoś żadna z gazet jeszcze się nie wzięła. A do tego dojść musi. Gazety muszą pisać o sprawach żeglugowo-portowych i kolonialnych codziennie, systematycznie*.[279]

Od 1927 roku *Żeglarz Polski* był oferowany wspólnie z magazynem *Morze*, wówczas jego cena w prenumeracie była niższa. Redakcje współpracowały przez jakiś czas pod koniec lat 20-tych, ale ponieważ pozycja *Żeglarza Polskiego* słabła z miesiąca na miesiąc, współpraca ta nie miała charakteru perspektywicznego. Rok później wycofano się z tej oferty, *Żeglarz Polski* odzyskał samodzielność, ale jego sytuacja finansowa nie uległa poprawie. Gazeta borykała się z trudnościami finansowymi, prenumerata była niższa od oczekiwań, w sprzedaży detalicznej tytuł nie budził zainteresowania czytelników, a sektor gospodarki morskiej, z natury rzeczy zainteresowany tą tematyką, był jeszcze wówczas słabo wykształcony i zorganizowany. Pismo było jednak prenumerowane przez placówki handlowe i konsularne na świecie, co przynosiło wydawcy stały i przewidywalny dochód.

[279] [ba] [Józef Klejnot-Turski]. „Potrzeba propagandy prasowej". *Żeglarz Polski*, lipiec 1928.



Podróże morskie i Sport wodny

Dodatek ilustrowany | Nr. 1 | Żeglarza Polskiego

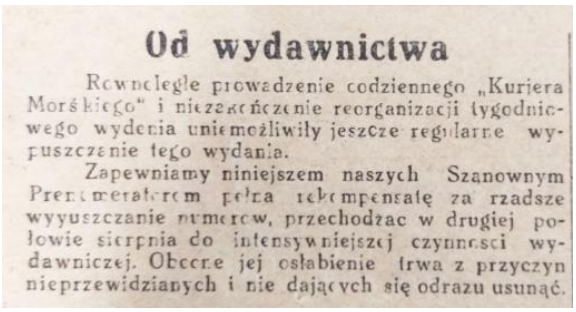
Treść numeru:

Podróże w łodziach żaglowych naokoło świata

Pierwsza i druga strona dodatku „Podróże morskie i sport wodny" dołączonego do numeru marcowego „Żeglarza Polskiego". W późniejszych latach dodatek zniknął, a tematyka podróży morskich oraz sportu pojawiła się pod tym samym tytułem jako stała rubryka w piśmie

Rekreacja pod żaglami na łamach pisma traktowana była z życzliwością, aczkolwiek nie poświęcano jej zbyt wiele miejsca. Przyczyna była oczywista: polskie żeglarstwo stawiało dopiero pierwsze kroki, działo się to w oparciu o nowo utworzone kluby, które często nie miały silnych struktur, wskutek czego ich działalność była silnie zatomizowana. Nie przykładano także znaczenia do integracji i popularyzacji swojej działalności, jako że ich członkom nie zależało na umasowieniu działalności. W tej sytuacji większość spraw z życia klubowego nie przedostawała się a zewnątrz, co sprawiło, że brak był informacji na temat ich aktywności, programów czy przedsięwzięć o charakterze sportowym czy turystycznym.

W skromnym objętościowo dziale zatytułowanym „Podróże morskie i sport żaglowy i motorowy" zamieszczano z reguły krótkie informacje o charakterze newsowym stanowiącym kronikę działalności klubów z Tczewa (tam mieściła się redakcja pisma) i Gdyni. Okazjonalnie pojawiały się w tym dziale materiały dłuższe, mające charakter poradnikowy, poświęcone zakupowi łodzi czy o charakterze publicystycznym, traktujące o potrzebie rozwoju żeglarstwa w sposób spójny i skoordynowany.[280]



Od wydawnictwa

Równoległe prowadzenie codziennego „Kurjera Morskiego" i niezakończenie reorganizacji tygodniowego wydania uniemożliwiły jeszcze regularne wypuszczenie tego wydania.

Zapewniamy niniejszem naszych Szanownym Prenumeratorom pełną rekompensatę za rzadsze wyjuszczanie numerów, przechodząc w drugiej połowie sierpnia do intensywniejszej czynności wydawniczej. Obecne jej osłabienie trwa z przyczyn nieprzewidzianych i nie dających się odrazu usunąć.

Informacja dla czytelników na temat zmiany cyklu wydawniczego zawarta w numerze 15/1931

[280] [ba] [Józef Klejnot-Turski]. „Potrzeby sportu żaglowego – Regaty tegoroczne". *Żeglarz Polski*, 1927; [ba] [Józef Klejnot-Turski]. „O poparcie dla sportu żaglowego". *Żeglarz Polski*, 1927.

Okładki czasopisma „Żeglarz Polski" nr 14 z dn 9 kwietnia 1931 roku i „Kurjer Morski (Żeglarz Polski") nr 15 z dn 26 czerwca 1931 roku ilustrujące zmianę tytułu poprzez połączeniu obydwu pism

Pewien wyłom w traktowaniu żeglarstwa stanowiły materiały poświęcone technicznemu aspektowi osprzętu żaglowego i zasadniczym zmianom w jego konstrukcji dokonującym się na świecie pod koniec lat 20-tych, a w Polsce kilka lat później. Był to okres bardzo dynamicznych zmian w technice żeglarskiej owocujący zastosowaniem nowych materiałów oraz modyfikacjami osprzętu jachtów. Sprawie tej poświęcono obszerny materiał o zaniku żagli gaflowych, na rzecz sprawniejszego ożaglowania typu Marconiego.[281] Był to z jednej strony znak nowych czasów, ponieważ dotąd żeglarstwo nie miało swojej reprezentacji na łamach pism specjalistycznych, a po drugie artykuł pokazywał jak bardzo zapóźnione w stosunku do świata jest polskie żeglarstwo, zwłaszcza w aspektach technicznych. Bardzo wiele miejsca poświęcono także niezwykle interesującemu i poniekąd pionierskiemu rejsowi znanego warszawskiego żeglarza – samotnej wyprawie Konrada Prószyńskiego na niewielkim jachcie *Vega* do portów niemieckich.[282] Swoistą ciekawostkę stanowił materiał publicystyczny poświęcony sprawie zakupu statku szkolnego *Pomorze*, późniejszemu *Darowi Pomorza*, w którym niepodpisany autor broni idei transakcji mającej wówczas wielu przeciwników.[283] W późniejszych latach zrezygnowano z wydawania osobnego dodatku i „Podróże morskie i sport wodny" zostały włączone do pisma na prawach stałej rubryki. Kolejna ważna data w historii pisma to kwiecień 1931 roku, kiedy to po ponad dziesięciu latach istnienia ukazuje się ostatni numer *Żeglarza Polskiego* w dotychczasowej formule. Tytuł ten znika z rynku stając

[281] Klejnot-Turski, Józef. „Nowe typy ożaglenia yachtowego". *Żeglarz Polski*, nr 27/1927.

[282] Tygodnik *Żeglarz Polski : przegląd tygodniowy poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej* opisał rejs w dwuodcinkowym artykule (tekst niepodpisany): „4-o metrową żaglówką na Rugię" w numerach: 38 (191), 1927-10-15; Tczew-Gdynia-Gdańsk, str. 349-350 oraz 42 (194), 1927-11-15; Tczew-Gdynia-Gdańsk, str. 391.

[283] Klejnot-Turski, Józef. „Z powodu nabycia statku szkolnego „Pomorze". *Żeglarz Polski*, 1930.

się zaledwie podtytułem nowego pisma, które zmieniło charakter na magazyn handlowo-morski z dodatkiem żeglugowym, natomiast tematyka codzienna, aktualne wydarzenia związane z problematyką morską zostały przesunięte do wydawanego równolegle przez Klejnot-Turskiego pisma *Codzienny Kurjer Morski*. Ostatni znany numer tego tytułu ukazał się 16 maja 1932 roku, nie wiadomo zatem czy tytuł miał ciąg dalszy.[284]

Żeglarz Polski z pewnością wypełnił swoją misję informowania w sposób zwięzły i rzeczowy na temat morza i różnych gałęzi przemysłu wokół niego zorganizowanych. Na tych aspektach pismo skupiło swoją uwagę mając dobrze poznanego czytelnika i jego oczekiwania w odniesieniu do specjalistycznego tytułu pomocnego w codziennej pracy związanej z gospodarką morską. Paradoksalnie jednak ta zwięzłość stała się przyczyną niepowodzenia tytułu, który po pojawieniu się na rynku *Morza* zaczął tracić czytelników właśnie na rzecz nowego tytułu lepiej trafiającego w gusta czytelnicze i będącego pismem znacznie lżejszym tak pod względem merytorycznym jak i językowym.

Okładki wydań z 1931 roku.

Inną przyczyną porażki *Żeglarza Polskiego* był jego zasięg. Ograniczał się do czytelników zawodowo związanych z morzem i gospodarką morską odradzającego się kraju, a nie był to wciąż krąg rozległy, nie pozwalający nie tylko na rozwój, ale także na utrzymanie tytułu na dotychczasowym poziomie. Kiedy w początku 1931 roku powstało pismo *Biuletyn Miesięczny Portu Gdyńskiego* przemianowane następnie, w październiku tegoż roku, na *Wiadomości Portu Gdyńskiego* i wydawane w Warszawie przez Polską Agencję Telegraficzną, z dużym rozmachem i znacznie większym budżetem, los *Żeglarza Polskiego* wydawał się przypieczętowany. Tytuł zniknął z rynku w połowie następnego roku, po ponad dziesięciu latach istnienia.

284 Machaliński, Zbigniew. *Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej*. Gdańsk : Wyd. Morskie, 1969.

Ewolucja podtytułów pisma:

- **1926**: *Komunikaty Agencji Portowej*
- **1927**: *Express Handlowo-Portowy*
- **1928**: *Kurjer Morski Codzienny i Gazeta Dróg Żeglownych*
- **1929**: *Codzienny Kurjer Morski i Gazeta Dróg Żeglownych*
- **1931**: *Kurjer Morski (Żeglarz Polski) przegląd dwutygodniowy*
- **1931**: *Kurjer Morski (Żeglarz Polski)*

KURJER MORSKI
CODZIENNY
I GAZETA DRÓG ŻEGLOWNYCH
Nr. 37. Tczew-Gdynia-Gdańsk 15-go lutego 1929 r. Rok III.
POD POLSKĄ BANDERĄ
„ŻEGLUGA POLSKA"
FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA
GDYNIA, ulica Świętopełka
C. HARTWIG Sp. Akc.
Międzynar. Ekspedytorzy i Ajenci Okrętowi
„WARTA"
Gdańsk
Gdynia
Lloyd Bydgoski
ŻEGLARZ POLSKI

Okładka numeru lutowego pisma z 15 lutego 1929 roku

Pismo o często zmieniającej się formule wydawniczej, częstotliwości ukazywania się i zmianie formatu należało, podobnie jak *Żeglarz Polski* do Józefa Klejnot-Turskiego. To skromna gazeta ukazująca się na wybrzeżu trzykrotnie w ciągu tygodnia w pierwszym roku istnienia, przechodziła podobnie burzliwe koleje losu aby od roku 1927 stać się dziennikiem pod zmienionym tytułem, ukazywała się w latach 1926-1932, a jego geneza wynika wprost z

ukazującego się już od kilku lat pisma *Żeglarz Polski*.[285] Redakcja obu tytułów skupiona była w tych samych rękach, a niektóre materiały publikowane na łamach obydwu pism były bardzo podobne. *Kurjer* miał liczne mutacje; ukazywał się w jednocześnie w czterech wydaniach jako tygodnik (wydanie A), dwutygodnik (wydanie B) i miesięcznik (wydanie D), co -obok niekompletności istniejących zbiorów- bardzo utrudnia ich dzisiejszą analizę.

Wzorem dla *Kurjera* były pisma o charakterze żeglugowym wydawane w dwóch największych portach brytyjskich: Londynie i Liverpoolu, które miały swoich stałych odbiorców w postaci przedstawicieli firm żeglugowych, przedstawicieli handlowych, a także administracji morskiej. Specyfiką polską było, że dwa położone obok siebie porty – Gdańsk i Gdynia, należały do dwóch państw i posługiwano się w nich różnymi językami, co w praktyce uniemożliwiało wydawanie gazety dla obu tych organizmów, na co skarżył się Klejnot-Turski, redaktor naczelny i wydawca *Żeglarza Polskiego* na łamach swego pisma.[286] Mimo sześciokrotnego wzrostu obrotów w obu portach nie udało się stworzyć wspólnej gazety, co skłoniło zarazem wydawcę do podzielenia treści zawartej w *Żeglarzu* na dwa tytuły, lepiej sprofilowane i dzięki temu skuteczniej zaspokajające potrzeby czytelników. *Kurjer Morski* był rozprowadzany w agendach portu gdyńskiego, ale z czasem trafił także do Gdańska, gdzie napotykał problemy z kolportażem.

> *„Kurjer Morski odtąd zawierać będzie wszystkie działy dotychczasowe tygodnika Żeglarz Polski, który się przekształca jednocześnie na miesięcznik – magazyn żeglarski i handlowo-morski. Wszystko co ma charakter informacyjny przechodzi do codziennego Kurjera Morskiego. Nowy podział materiału pomiędzy codzienny Kurjer Morski a miesięcznik Żeglarz Polski ma za zadanie lepsze zaopatrzenie czytelników w informację bieżącą z jednej strony oraz poważne materiały i artykuły z drugiej strony”*

pisał w *Żeglarzu Polskim* Józef Klejnot-Turski.[287] Problemy z pismem miały jednak głębszy charakter, ponieważ niebawem wydawca opublikował krótką notkę, która bardzo wiele mówiła o kondycji pisma:

> *Równoległe prowadzenie codziennego Kurjera Morskiego i niezakończenie reorganizacji tygodniowego wydania uniemożliwiły jeszcze regularne wypuszczanie tego wydania. Zapewniamy niniejszem naszych Szanownych Prenumeratorom pełną rekompensatę za rzadsze wypuszczanie numerów, przechodząc w drugiej połowie sierpnia do intensywniejszej czynności wydawniczej. Obecne jej osłabienie trwa z przyczyn nieprzewidzianych i niedających się od razu usunąć.*[288]

Pismo było typową fachową gazetą gospodarczą bardzo ściśle związaną z gospodarka morską, nie poruszało zatem zagadnień ogólnych, ważnych z punktu widzenia władzy. Nie zajmowało się promocją morza, aktywnego wypoczynku, pomijało zupełnie sprawy wychowawcze i sporty wodne. Jego misją było dostarczenie informacji o pracy portów i dróg

---

285 Machaliński, Zbigniew w pracy *Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej* podaje, że *Kurjer Morsk*i miał cztery edycje: A- była przeglądem tygodniowym, B dwutygodnikiem, C – gazetą codzienną, a D wydaniem miesięcznym” , Gdańsk, 1969, str. 16

286 Józef Klejnot-Turski, „O zmianach w wydawnictwach *Kurjera Morskiego* i *Żeglarza Polskiego, Żeglarz Polski* nr 30-33/1929, str. 303-304

287 tamże, str. 303-304

288 (ba), „Od Wydawnictwa”, *Kurjer Morski* (Żeglarz Polski) nr 16-17/1931, str. 1

śródlądowych odbiorcom wywodzącym się z kręgów gospodarczych, była to bowiem gazeta precyzyjnie sprofilowana i konsekwentnie redagowana. Brak było w ogóle tekstów publicystycznych, analitycznych czy polemicznych, *Kurjer* skoncentrował się na przekazie newsowym. Gazeta liczyła od 4 do 6 stron i miała bardzo konserwatywny układ. Okładka to miejsce publikacji reklam i przez kilka lat były to te same reklamy firm związanych z gospodarką morską. Żegluga Polska, C. Hartwig, Warta, Bydgoski oddział Lloyda zajmowały niemal niezmienione miejsce, całość uzupełniała niewielka modułowa reklama pisma „Żeglarz Polski". Wewnątrz numeru podobnie dominowały stałe działy, na które składały się informacje na tematy bliskie pracy portów. Alfabetyczny spis statków znajdujących się w porcie Gdynia, Ruch portowy Gdyni, oraz ruch statków na Wiśle przez Tczew. W sezonie zimowym podawano stan lodu na Bałtyku, w sezonie żeglugowym drukowano notowania wodostanu, czyli poziom wody na Wiśle w węzłowych miejscach. Osobnym zagadnieniem były komunikaty prasowe Agencji Portowej z informacją o dostępności przedruków dla prenumeratorów gazety. Od sierpnia 1929 roku do gazety dołączano regularnie dodatek poświęcony pracom portów pisany w języku angielskim, *The Daily Harbour News*, który był źródłem informacji dla armatorów obcych korzystających z polskich portów.

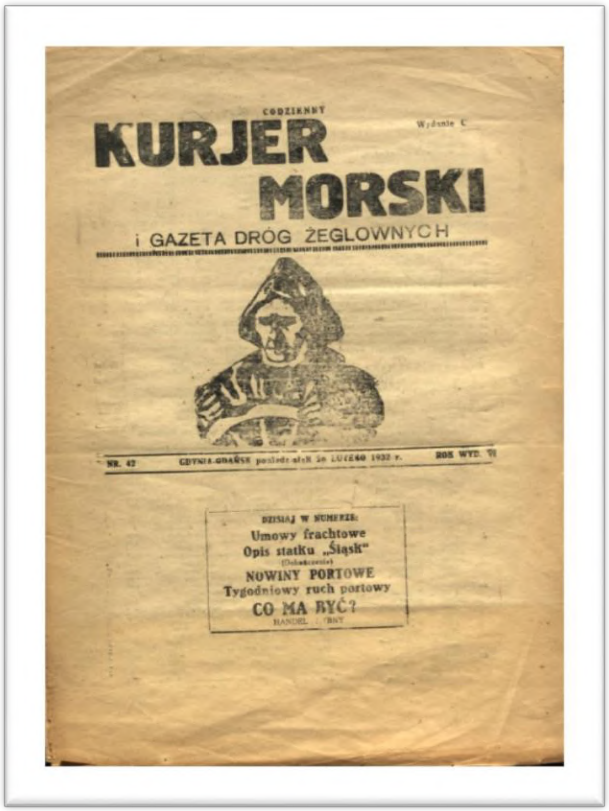
W latach 1928 i 1929 pismo wydawano w formacie gazetowym, ale charakterystyczne było, że zadrukowywano tylko jedną kolumnę. *Kurjer* wyglądał jak gazeta ścienna, ale w istocie taką nie było. Zapewne przyczyną tego niecodziennego rozwiązania było obniżenie kosztów druku jednostronnego arkusza, ponieważ z chwilą zwiększenia zakresu tematycznego i ilości materiałów będących w dyspozycji redakcji dokonywano zadruku drugiej strony aby w kolejnych miesiącach dodać jeszcze jeden arkusz.

THE DAILY HARBOUR NEWS
OF GDYNIA AND DANZIG
(PROVISORY)
Nr. 10 | September 13-th | 1929
The
Port of Danzig
The main Port of the Oversea-Trade of Poland.
The cheapest route for transit of goods to and from Czechoslovakia, the Eastern German frontier districts, Roumania, Hungary, Russia.
The most important port in the Baltic for Export of
- coal: 5.369.347 tons in 1928. -
The centre of the wood Export trade from Poland

Strona tytułowa dodatku anglojęzycznego *The Daily Harbour News* z 13 września 1929 roku

W 1931 roku, kiedy zaszła istotna zmiana w redakcji i doszło do połączenia pism *Żeglarz Polski* i *Kurjer Morski* Józef Klejnot-Turski tak uzasadniał konieczność tych modyfikacji:

Trudna sytuacja ogólna nie pozostała bez wpływu na wydawnictwa „Żeglarza Polskiego" i codziennego Kurjera Morskiego Mimo, iż w pierwszym kwartale wypuściliśmy 12 numerów „Żeglarza Polskiego" kolportaż zaś pisma się zwiększył, równocześnie nieprzewidziane wycofanie z dniem 10go kwietnia w 100% poparcia, jakie wydawnictwo miało w formie bezpośredniej i pośredniej od pewnych instytucyj zmusiło nas do ponownego skoncentrowania wysiłku wydawniczego na fachowem piśmie codziennem, którego regularność w niczem nie naruszyliśmy do chwili obecnej. To też podkreślając utrzymanie codziennego wydawnictwa przekształcamy czasopismo Żeglarz Polski na dwutygodniowy dodatek do niego, który wysyłamy również z osobna wszystkim prenumeratorom Żeglarza Polskiego Z biegiem czasu to wydanie dwutygodniowe zostanie przekształcone na tygodniowe i równowaga zostanie przywrócona.[289]


CODZIENNY

KURJER MORSKI

Wydanie C

i GAZETA DRÓG ŻEGLOWNYCH

NR. 42 GDYNIA-GDAŃSK poniedziałek 29 LUTEGO 1932 r. ROK WYD. VI

DZISIAJ W NUMERZE:
Umowy frachtowe
Opis statku „Śląsk"
NOWINY PORTOWE
Tygodniowy ruch portowy
CO MA BYĆ?

Okładka numeru 42 *Codziennego Kurjera Morskiego i Gazety Dróg Żeglownych* z 29 lutego 1932 roku, jednego z ostatnich wydań czasopisma

Niestety, tytuł ostatecznie zniknął z rynku w połowie 1932 roku. Dokonując oceny pisma należy uwypuklić niezwykła determinację wydawcy tytułu, Józefa Klejnot-Turskiego, który samodzielnie finansował czasopismo mające cztery niezależne mutacje. Pomimo kłopotów finansowych i zmieniającej się sytuacji na rynku prasowym udało mu się utrzymać tytuł przez siedem lat, co wskazuje na potrzebę tego rodzaju prasy w państwie rozwijającym swoją gospodarkę morską.

[289] (ba) „Od wydawnictwa", *Kurjer Morski – Żeglarz Polski* nr 15/1931, str. 1

Ewolucja podtytułów:

- **1927:** *Żegluga – the Navigation – czasopismo dla przemysłu morskiego i żeglarstwa (a monthly record of Polish commerce by sea)*
- **1930**: *Żegluga – The Navigation – czasopismo morskie i gospodarcze (a monthly record of Polish commerce by sea*
- **1935**: *Żegluga – Shpping and Trade”*

Okładka pierwszego numeru pisma z 15 grudnia 1927 roku

Po likwidacji sopockiej redakcji *Fal* Radosław Krajewski, dotychczasowy redaktor pisma, przybył do Warszawy i tu zorganizował wydawanie kolejnego pisma. Projekt uzgadniany był kilka miesięcy wcześniej, ale finalizacja pomysłu nastąpiła dopiero pod koniec 1927 roku, kiedy możliwym stało się samodzielne wydawanie pisma i kiedy podpisano umowy na dystrybucję tytułu. Rozmowy nie były łatwe, ponieważ władze Ministerstwa Handlu nie były temu projektowi przychylne, w związku z czym dyskusje się przeciągały, aby ostatecznie zostać zerwane latem tegoż roku. Krajewski jednak nie poddał się i doprowadził do powstania pisma zupełnie niezależnego, zorientowanego na rynek, w pełni komercyjnego. Tracąc wsparcie finansowe zyskał pełną niezależność, co wkrótce miało okazać się siłą tytułu kierowanego do wąskiego kręgu odbiorców.

Żegluga – The Navigation, ukazała się na rynku 15 grudnia 1927 roku. Początkowo w podtytule umieszczono frazę „czasopismo dla handlu morskiego i żeglarstwa (a monthly of

Polish commerce by sea)", którą od lutego 1930 zmieniono na „czasopismo morskie i gospodarcze (a monthly of Polish commerce by sea"). Pierwotny podtytuł mógł sugerować żeglarstwo jako jeden z elementów składowych pisma, ale już tłumaczenie angielskie rozwiewało wszelkie wątpliwości. Tematyka żeglarska w ogóle nie pojawiała się w piśmie, było ono precyzyjnie sprofilowane i trzymało się wyznaczonych ram wydawniczych.

Okładki pisma z 1928 roku

Redakcja mieściła się w Warszawie przy ulicy Próżnej 8, była jednoosobowa, chociaż już od pierwszego numeru posiadała swoje oddziały w Gdańsku, Gdyni i Katowicach. Pismo wyglądało bardzo atrakcyjnie; miało duży format, kolorową okładkę, liczyło 18 stron i wydano je na wysokiej jakości, kredowym papierze dzięki czemu jakość i czytelność fotografii była wysoka. Pismo miał przejrzysty układ, dwuszpaltowe łamanie i duże marginesy stwarzające wrażenie przejrzystości i uporządkowania. Tytuł ukazywał się jednak nieregularnie: pierwszy numer zwiastował, że pismo będzie miesięcznikiem, jednak już w 1928 roku ukazywał się jako dwumiesięcznik. W 1930 roku numer styczniowy był miesięcznikiem, jednak później redakcja ponownie przeszła na cykl dwumiesięczny.

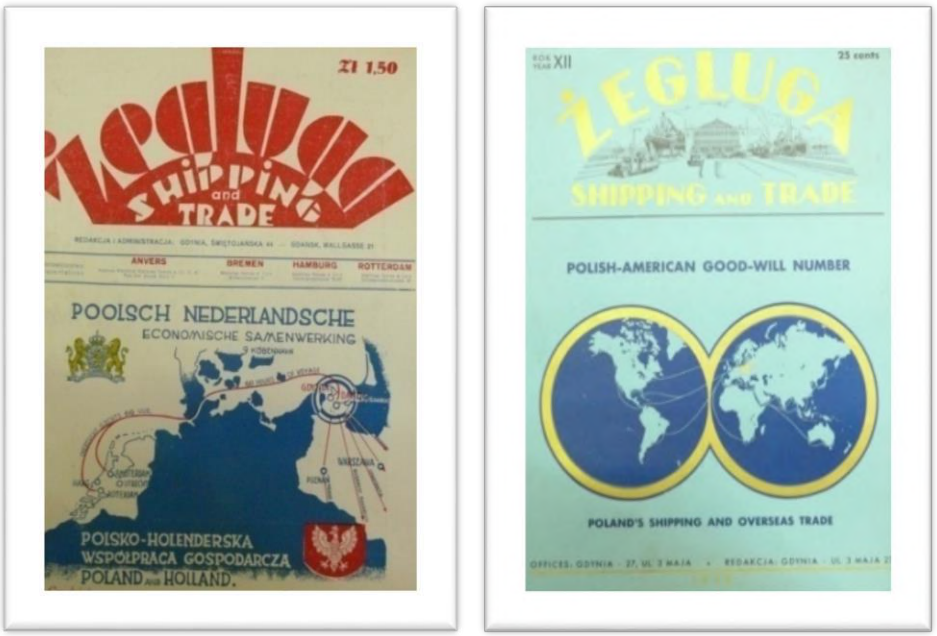
Logotyp tytuł utrzymał się przez rok, numer listopadowo-grudniowy miał już nowe logo, które utrzymało się do końca wydawania pisma, czyli do lata 1939 roku. Zmienna była również liczba stron. Początkowe 18 kolumn zostało w drugim roku wzbogacone do 36, w 1929 roku pismo ponownie liczyło 18 kolumn, nawet wówczas, gdy było wydawane jako dwumiesięcznik. Numer 1/1930 roku liczył 40 stron, co mogło sugerować zwiększenie objętości, tym bardziej, że kolejne wydanie, lutowo-marcowe, liczyło aż 80 kolumn, lecz w następnych miesiącach tytuł wrócił ponownie do 36 stron.

Żegluga – The Navigation była tytułem wysoce sprofilowanym, adresowanym do kół przemysłowych związanych z gospodarką morską. W założeniu pismo miało charakter specjalistyczny, gospodarczy, zwykły czytelnik nie odnajdywał w nim treści związanej z morzem w ujęciu popularnym. Pismo koncentrowało się na tematyce związanej z gospodarką morską, prezentowało głównie materiały poświęcone rozwojowi portów morskich.[290] Pokazywało także ofertę portów polskich promując ich nowoczesność i sprawność przeładunkową z uwypukleniem poprawności działania i konkurencyjnych kosztów.[291] Śledziło ruch statków, pokazywano nowinki techniczne stosowane zarówno do napędów statków jak też do obsługi brzegowej portów. Pismo skupiało się na techniczno-handlowej stronie zagadnień, nie epatowało nowościami, ale prezentowało w sposób niezwykle rzetelny materiały koncentrując się na zagadnieniach interesujących dla bardziej technicznie wyrobionego czytelnika. Pozbawione było niemal w całości atrakcji czytelniczych w postaci wykresów, ozdobników czy atrakcyjnych fotografii, odbiorca miał skupić się na przekazie drukowanym.

Okładka pisma po zmianie logotypu w styczniu 1930 roku oraz jedna z ostatnich, z maja 1939 roku

[290] Tadeusz Nowacki, „Gdynia i Gdańsk w roku 1934", *Żegluga-the Navigation* nr 2/1935/str. 2-3 Bank von Danzig, „Życie gospodarcze Gdańska", *Żegluga-the Navigation* nr 2/1935, str. 17-18, Alfred Siebeneichen, „Rola portu gdańskiego w życiu gospodarczym Polski", *Żegluga-the Navigation* nr 5/1935, str. 4-5, (ba), „Porty polskiego obszaru celnego na Bałtyku", *Żegluga-the Navigation* nr 2/1929, str. 2-5, Robert Betegel, „Współpraca portów polskich", *Żegluga-the Navigation* nr 2/1936, str. 8-9, Roman Battaglia, „Rozbudowa obrotów morskich", *Żegluga-the Navigation* nr 5-6/1937, str. 2-5, Piotr Blitek, „Gdańsk i Gdynia – dwa uzupełniające się porty", *Żegluga-the Navigation* nr 3-4/1939, str. 2-5, (ba), „Ruch portowy Gdyni i Gdańska", *Żegluga-the Navigation* nr 2/1939, str. 25-28, (Dr W.G.) „Porty polskiego obszaru celnego na Bałtyku", *Żegluga-the Navigation* nr 2/1939, str. 2-5, Stanisław Łęgowski, „Rozwój i znaczenie portów w Gdyni i Gdańsku", *Żegluga-the Navigation* nr 5/1939, str. 2-7

[291] Edmund Wojciechowski, „Gdynia jako europejski rynek bawełniany", *Żegluga-the Navigation* nr 4/1935, str. 2-4, Tadeusz Broczkowski, „Gdynia jako port bawełniany", tamże, str. 4/1936, str. 2-4



Okładki monograficznych numerów specjalnych, poświęconych wybranym zagadnieniom wymiany handlowej z Holandią i USA

Dużo miejsca poświęcano również sprawom formalnym, publikowano na przykład regulaminy portowe, a także teksty poświęcone flocie handlowej jako czynnikowi rozwoju gospodarczego kraju.[292] Pismo miało wyważony charakter i było neutralne politycznie, nie angażowało się w spory natury politycznej, nie epatowało odniesieniami patriotycznymi, zachowywało linię tytułu neutralnego światopoglądowo.

W *Żegludze* znalazły się również artykuły związane z funkcjonowaniem portów zagranicznych, a nawet teksty poświęcone perspektywie budowy połączenia kanałowego pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym.[293]

[292] (ba), Regulamin celny w porcie Gdynia", *Żegluga –The Navigation,* nr 7-8/1928, str. 4-7, (ba), „Dokumenty potrzebne przy imporcie do Wielkiej Brytanji", *Żegluga –The Navigation,* nr 5-6/1928, str. 4-9, Tadeusz Nowacki,„Polska flota handlowa 1926-35, *Żegluga-the Navigation* nr 6/1935, str. 2-6, Tadeusz Nowacki, „Polityka żeglugowa Polski", tamże, nr 11-12/1936, str. 2-5, J. Buxell,„Polityka żeglugowa na odcinku tankowym", *Żegluga-the Navigation* nr 9/1935, str. 12-16, Roman Battaglia, „Polski handel zamorski a sprawa statków", *Żegluga-the Navigation* nr 1/1937, str. 6-8

[293] Edmund Wojciechowski, „Baltyk – Morze Czarne", *Żegluga-the Navigation*, nr 5/1936, str. 8-9

Ewolucja podtytułów:

- **1936**: *Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich*
- **1938**: *Morskie Wiadomości Techniczne – organ Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich, czasopismo poświęcone sprawom okrętownictwa, żeglugi i techniki portowej*

WIADOMOŚCI
STOWARZYSZENIA TECHNIKÓW OKRĘTOWYCH POLSKICH
CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM OKRĘTOWNICTWA, ŻEGLUGI I TECHNIKI PORTOWEJ

O. R. P. „Jaskółka"
Pierwszy Okręt Marynarki Wojennej wybudowany całkowicie z materiałów krajowych w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni.

NR. 1 GDYNIA - GRUDZIEŃ 1936 ROK I.

WIADOMOŚCI
STOWARZYSZENIA TECHNIKÓW OKRĘTOWYCH POLSKICH
CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM OKRĘTOWNICTWA, ŻEGLUGI I TECHNIKI PORTOWEJ
NR. 1 GDYNIA - GRUDZIEŃ 1936 ROK I.

Treść numeru:
1. Od Zarządu.
2. O zorganizowaną akcję dla morza.
3. Widoki rozwoju krajowego przemysłu okrętowego — inż. M. Mikoś.
4. Stadium o potrzebie rozpoczęcia budownictwa okrętowego w Polsce inż. W. Morgulec.
5. Szybki rozwój przemysłu okrętowego całego świata — inż. G. Niemiec
6. Ostatnie wiadomości.
7. Kronika Stowarzyszenia.

OD ZARZĄDU

Dla nawiązania ścisłej łączności ze wszystkimi członkami stowarzyszenia i jego sympatykami w całej Polsce — rozpoczynamy wydawnictwo własnego organu przeznaczonego głównie do propagowania oraz wszechstronnego badania i analizowania wszelkich zagadnień związanych z okrętownictwem, techniką portową i żeglugą z punktu widzenia **technicznego, gospodarczego i społecznego.**

Narazie nasze pismo ukazywać się będzie w zależności od ilości zagadnień i ich konieczności rozpatrywania. Jednak dążyć będziemy by organ ten w jaknajkrótszym czasie przerodził się w czasopismo o ściśle określonym terminie wydawania.

Podejmując się tak odpowiedzialnej i trudnej pracy, jaką jest wydawanie własnego pisma będącego wykładnikiem myśli i dążeń ludzi, którym sprawy techniki morskiej leżą gorąco na sercu — pobudzić chcemy do aktywnej pracy i scementować w jeden monolityczny gmach oparty na mocnym fundamencie zdrowego patriotyzmu, wszystkich którym zaistnienie własnej wytwórczości w dziedzinie okrętownictwa nie jest obojętnem. Zadaniem naszym jest krzewienie wszędzie i stale kultury technicznej ujmującej sprawy techniki morskiej — i nie będziemy szczędzili ani wysiłków ani energji by zamierzone cele osiągnąć.

Chcąc jednak wywiązać się z wziętych na siebie obowiązków musimy się zwrócić do szerokiego ogółu interesującego się temi sprawami z wezwaniem o udzielenie nam pomocy w realizacji naszych zamierzeń przez wymianę myśli, oraz nadsyłanie uwag i prac dotyczących wspomnianych kwestii. Tylko czynne współdziałanie upewni nas, że

Okładka i strona redakcyjna pierwszego numeru czasopisma *Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich* z grudnia 1936 roku.

Pismo powstało z inicjatywy nowo powołanego Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich (STOP), które zdecydowało o założeniu swojego periodyku.

> *Dla zawiązania ścisłej łączności ze wszystkimi członkami i jego sympatykami w całej Polsce – rozpoczynamy wydawnictwo własnego organu przeznaczonego głównie do propagowania oraz wszechstronnego badania i analizowania wszechstronnego zagadnień związanych z okrętownictwem, techniką portową i żeglugą z punktu widzenia technicznego, gospodarczego i społecznego.*[294]

Wiadomości były pismem starannie wydawanym, miały wysoki poziom edytorski, atrakcyjną szatę graficzną, były łamane dwuszpaltowo z dużymi marginesami, co sprawiało, że było bardzo przejrzyste. Tytuły były staranni wyodrębnione, zróżnicowane, stosowano wiele ilustracji w postaci fotografii i rysunków na ogół korespondujących z tekstem publikowanych artykułów. Egzemplarz kosztował 2 złote, były więc *Wiadomości* tytułem

[294] (ba), Od Zarządu, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich" nr 1/1936, str. 1

relatywnie drogim zważywszy, ze czytelnik otrzymywał pismo o objętości zaledwie 20 stron. Redaktorem początkowo był nie tylko. Grudziejewski, a następnie został on zastąpiony przez Michała Kisielewskiego. Redakcja mieściła się w Gdyni przy ulicy Jana z Kolna 55 by w 1937 roku przenieść się do biura usytuowanego przy Skwerze Kościuszki 10. Ważnym dla pisma był numer 1/1938; wówczas dokonała się zmiana tytułu, który teraz uzyskał brzmienie: *Morskie Wiadomości Techniczne*. Redakcja uzasadniała tę zmianę lepszym dostosowaniem tytułu tematyki czasopisma, zapewne liczyła również, że oderwanie się w tytule od wąskiego kręgu członków stowarzyszenia wpłynie pozytywnie na powiększenie grona odbiorców.

Tytuł nie miał stabilnej pozycji na rynku wskutek stosunkowo wąskiej grupy czytelniczej, notował także opóźnienia w druku wynikające z kłopotów finansowych, co zmuszało redakcję do łączenia edycji. Mimo zaledwie dziewięciu wydań odegrało jednak ważną rolę integrującą rozproszone środowisko. Niewątpliwym hamulcem w rozwoju była również zmiana tytułu pisma mało znanego, które poza nielicznymi czytelnikami nie funkcjonowało w społecznej świadomości.

Pismo miało bardzo ściśle sprecyzowaną formułę wydawniczą, zajmowało się wyłącznie sprawami związanymi z zagadnieniami morskimi w ujęciu technicznym i gospodarczym i nie wychodziło poza wąski profil opisany w artykule wstępnym. Najwięcej pisano o przemyśle stoczniowym i pracy portów, które z natury rzeczy stanowiły wspólny mianownik dla czytelników.[295] Poza tym jednak publikowano materiały na tematy stricte techniczne, pokazujące rozwój techniki i technologii okrętowej.[296] Szczególnie ważnym tekstem był artykuł pióra jednego z twórców portu gdyńskiego, Tadeusza Wendy, który podzielił się informacjami na temat kulis pracy wielkiego organizmu portowego.[297] Publikowano także materiały związane z rybołówstwem, ale największe zainteresowanie wzbudził tekst poświęcony budowie portu w Wielkiej Wsi, obecnym Władysławowie, w którym niezwykle skrupulatnie omówiono zagadnienia hydrologiczne, meteorologiczne, a także gospodarcze i społeczne.[298] Okazjonalnie poruszano również tematykę żeglarską, głównie w kontekście budowy jachtów morskich w polskich stoczniach, co było dużym wyzwaniem nie tylko technologicznym, ale również gospodarczym w tamtych latach.[299] W roku 1938 opublikowano kilka tekstów poświęconych problematyce zbrojeń światowych na morzu, a najważniejszym materiałem z tej dziedziny był niewątpliwie tekst poświęcony marynarce wojennej Wielkiej Brytanii.[300]

---

[295] G. Niemiec, „Szybki rozwój przemysłu okrętowego całego świata", *Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich* nr 1/1936, str. 7, „Julian Rummel, „Żegluga morska a przemysł budowy okrętów", *Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich* nr 4/1937, str. 2-5, Adrjan Migurski, „Jaka stocznia potrzebna Polsce?", *Morskie Wiadomości Techniczne* nr 5/1938, str. 3-5, Witold Tubielewicz, „Magazyny portowe w Gdyni – ich konstrukcje i przeznaczenie", *Morskie Wiadomości Techniczne* nr 4/1938, str. 1-11, Societe de Construction des Batignoues, „Prace konstrukcyjne przy budowie portu gdyńskiego", *Morskie Wiadomości Techniczne* nr 4/1938, str. 12-17

[296] K.S., „Elektrotechnika a budowa okrętów", *Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich* nr 3/1937, str. 11-12,

[297] Tadeusz Wenda, „Rzut oka na warunki powstawania portu w Gdyni", *Morskie Wiadomości Techniczne* nr 2-3/1938, str. 2-10

[298] Z. Adamski, „Port rybacki w Wielkiej Wsi", *Morskie Wiadomości Techniczne* nr 2-3/1938, str. 21-36

[299] M.K. „Siedem turystycznych jachtów pełnomorskich zbudowanych w kraju*", Morskie Wiadomości Techniczne* nr 2-3/1938, str. 39

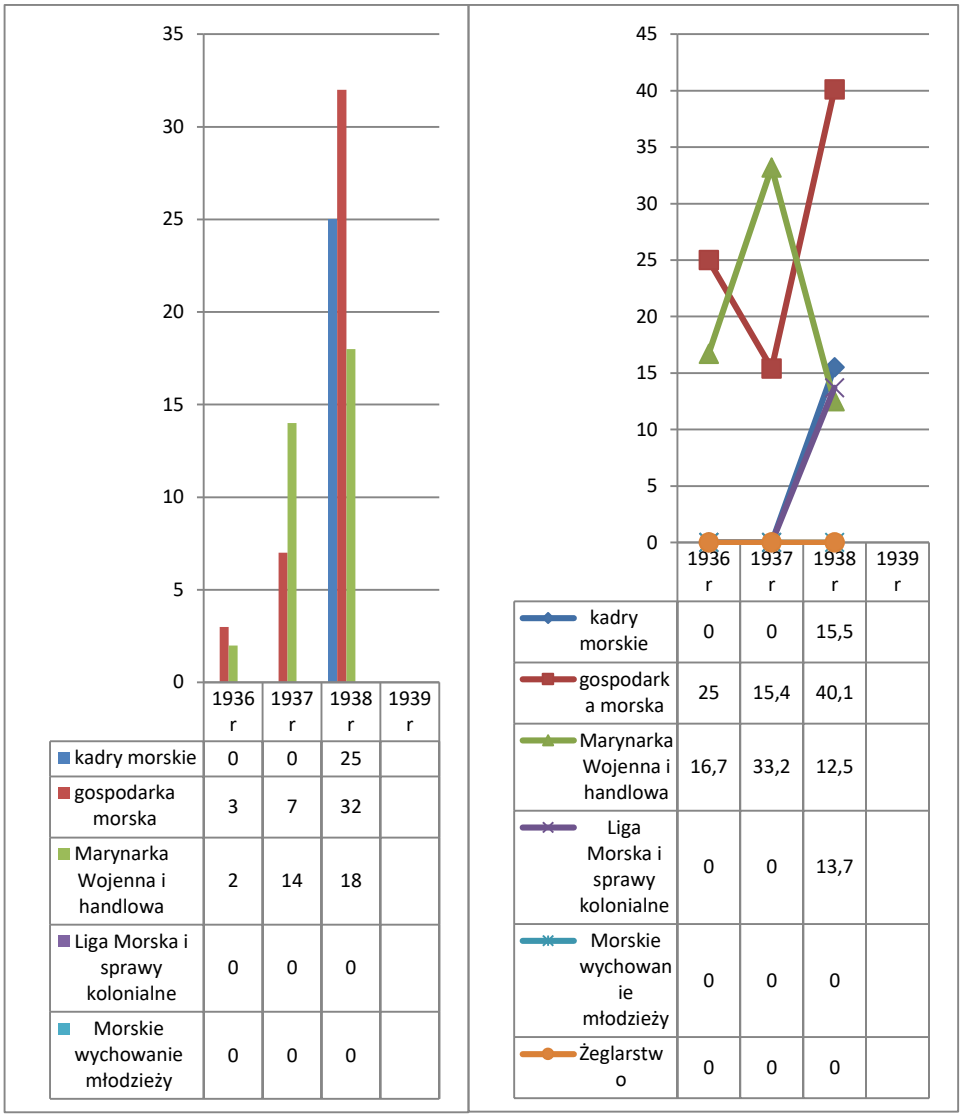
[300] Jerzy Steinheih, „Ewolucja okrętów liniowych a nowy angielski program morski", *Morskie Wiadomości Techniczne* nr 4/1938, str. 29-33.

Morskie Wiadomości Techniczne były wydawane również w 1939 roku, jednak fragmentaryczność zbiorów bibliotecznych nie pozwala na dokładniejszą analizę tego okresu. Wydano numer kwartalny styczniowo-lutowo-marcowy, a następnie jeszcze jeden, w drugim półroczu tegoż roku. Zachował się numer 2(12) sygnowany kwiecień – czerwiec 1939 i jest to prawdopodobnie ostatnie wydanie pisma zważywszy jego dwumiesięczny lub nawet kwartalny cykl wydawniczy.[301] Numer ten zawierał 22 strony plus 4 strony wklejki poświęconej sprawom organizacyjnym, a redakcja informowała, że począwszy od tego roku, cena egzemplarzowa uległa obniżeniu do 1,50 zł. Obniżka cen prenumeraty i ceny egzemplarzowej wskazuje na kłopoty tytułu z zasięgiem pisma, który nie był wielki, bo ograniczony tylko do wybrzeża. Zwiększeniu zasięgu nie sprzyjała również hermetyczność pisma i jego wąska specjalizacja.

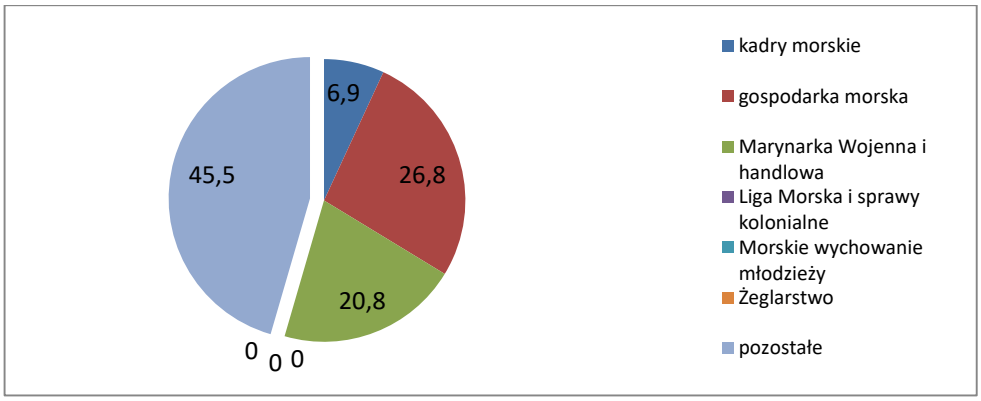
Tytuł odegrał jednak znaczącą rolę w integracji inżynierów i techników przemysłu pracującego na rzecz morza, skupiał większość specjalistów działających w tym obszarze. Po rozszerzeniu formuły stał się pierwszym czasopismem okresu II RP w zakresie spraw morskich, ale widzianych z perspektywy technicznej. Odegrał ważną rolę w prezentacji najważniejszych zagadnień technicznych, wziął także na siebie ciężar promowania tych kwestii wobec władz. Stanowił istotne narzędzie wykorzystywane do lobbowania środowiska na rzecz upowszechnienia wiedzy o sprawach morza.

Okładka wydania czasopisma *Morskie Wiadomości Techniczne* z listopada/ grudnia 1938 roku wydanego jako dwumiesięcznik oraz ostatniego znanego wydania z roku 1939, kwietniowo-czerwcowego wydanego jako kwartalnik

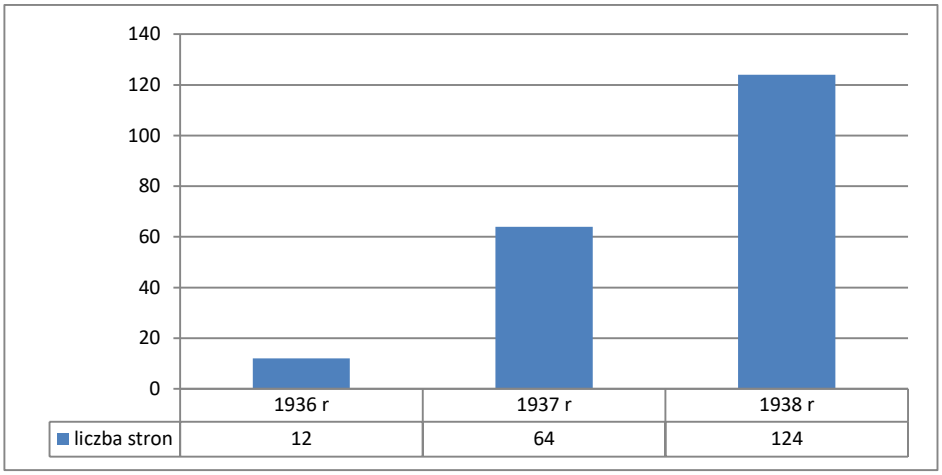
[301] Niektóre źródła podają ogólnie „tytuł wychodził również w 1939 r." (Zbigniew Machaliński, „Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej", Gdańsk, 1969, str. 229



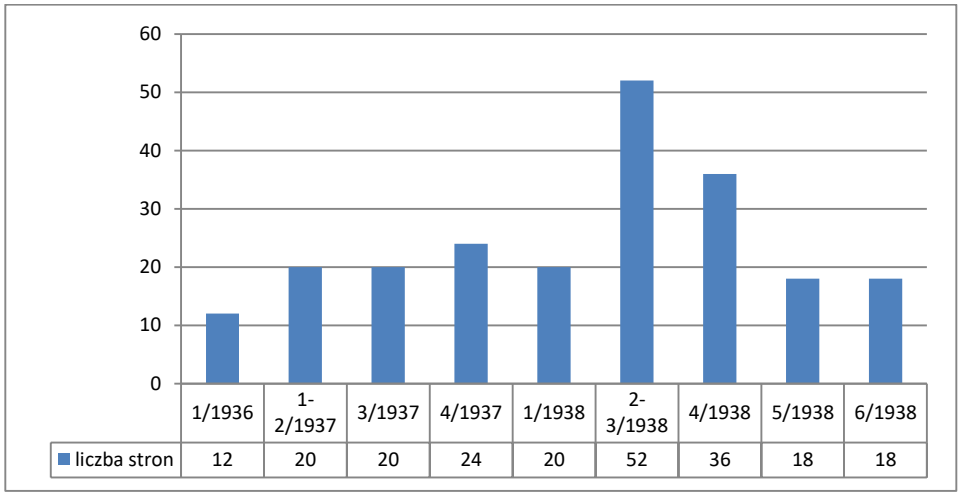
Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w rozbiciu na poszczególne lata.
Procentowa zawartość wybranych zagadnień w rozbiciu na poszczególne lata (fragmentaryczność zachowanych zbiorów uniemożliwia dokonanie analizy za rok 1939)



Procentowa zawartość wybranej tematyki w czasopiśmie *Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich/ Morskie Wiadomości Techniczne* w latach 1936-1938



Liczba stron czasopisma *Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich* w poszczególnych latach



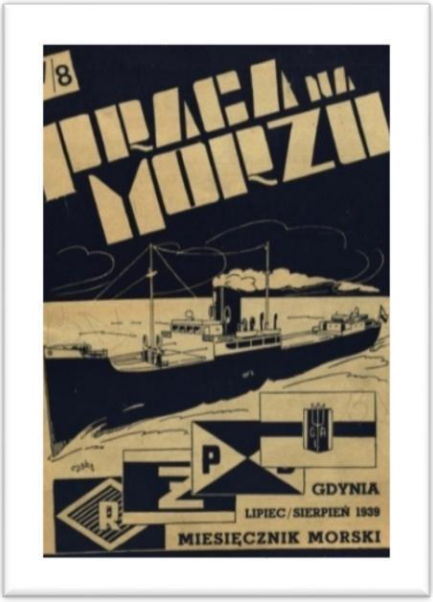
Liczba stron w poszczególnych wydaniach tytułu

Okładka i strona redakcyjna czasopisma *Praca na Morzu*

Powstanie pisma *Praca na Morzu* było odpowiedzią na pojawiające się oczekiwania środowiska marynarzy floty handlowej, którzy dostrzegali potrzebę samokształcenia, wymiany doświadczeń oraz dzielenia się wiedzą z młodymi rocznikami opuszczającymi mury szkoły morskiej. Marynarka Wojenna miała swój periodyk, *Przegląd Morski*, wydawany już od 1928 roku, środowisko rybaków dysponowało *Przeglądem Rybackim*, uznano więc, że potrzebne jest podobne pismo adresowane do cywilnych marynarzy. Pierwszy numer wydano w styczniu 1939 roku, a efektem prac redakcji było pismo o bardzo starannej szacie graficznej, wyważone w treści i pozbawione niemal całkowicie pierwiastka polityczno-propagandowego. Ostatnim wydanym numerem był numer sierpniowy, kolejny, z września tegoż roku, został wydrukowany, ale nie został zesłany do dystrybucji. Jeden z ocalałych egzemplarzy znajdował się pod koniec lat 60-tych XX w zbiorach prywatnych.[302] Był to periodyk fachowy, o wysokim poziomie wiedzy merytorycznej, zróżnicowanej tematyce i bardzo konsekwentnej linii redakcyjnej. Starannie łamany, wzbogacony o liczne zdjęcia i wykresy, bardzo przejrzysty w formie i interesujący w treści. Okładka pozostawała niezmienna przez cały rok, był to rysunek statku handlowego wydrukowany na grubym papierze, dzięki czemu pismo zyskiwało solidny wygląd. Cena prenumeraty została ustalona na poziomie 18 złotych, a więc było to pismo relatywnie drogie. Wydawcą pisma była osoba prywatna, Jan Stępień, który miał dostęp do autorów rekrutujących się spośród pracowników dydaktycznych Państwowej Szkoły Morskiej oraz doskonałe rozeznanie w potrzebach środowiska.Za tematykę działu technicznego odpowiedzialny był Brunon Paszek. Bronisław Czubała był redaktorem działu pokładowego i

[302] Zbigniew Machaliński, *Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Gdańsk, 1969, str. 53

satyry, która zagościła na stałe na łamach poważnego pisma. Tematyka pisma koncentrowała się na zagadnieniach fachowych związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską. Najwięcej artykułów poświęconych było kwestiom obsługi statków, co jest oczywiste w kontekście genezy pisma.[303]



Okładka ostatniego przed wybuchem wojny czasopisma *Praca na Morzu*

Dużo miejsca poświęcono manewrowaniu statkami różnych typów, co wypełniało misję pisma poradnikowego.[304] Nie mniej powierzchni oddano pod materiały, najogólniej rzecz ujmując, dedykowane transportowi morskiemu.[305] Poczesne miejsce zyskała także tematyka poświęcona służbie na morzu[306]. W piśmie nie brakowało jednak również rozmaitych ciekawostek ze świata techniki.[307] Znalazło się na łamach miejsce dla wypraw statku szkolnego żeglarstwu Państwowej Szkoły Morskiej, *Daru Pomorza*.[308] Czasem odwoływano się także do historii żeglugi w poszukiwaniu dawnych rozwiązań organizacyjnych flot lub też prezentując

303 S. Poradowski „Jak oszczędnie ładować akumulator żarzeniowy", *Praca na Morzu* nr 1/1939, str. 26-27, „Jan Stępień, Rola oficera-mechanika okrętowego na tle zadań stoczni i armatora przy projektowaniu oraz budowie nowych maszyn morskich", *Praca na Morzu* nr 1/1939, str. 22-25, Antoni Garnuszewski, „Zagadnienia stateczności statków handlowych", *Praca na Morzu*, nr 3/1939, str 142-146, Czesław Abramowski, „Stateczność a ładowanie statku", *Praca na Morzu* nr 7-8/1939, str. 255-256, Jan Stępień, „Kotły wysokiego ciśnienia", *Praca na Morzu* nr 7-8/1939, str. 255-256, Witold Urbanowicz, „Opór i kształt nowoczesnego okrętu", *Praca na Morzu* nr 5/1939, str. 180-183, nr 7-8/1939, str. 262-266, Mieczysław Staniak, „O smarowaniu maszyn parowych na statkach", *Praca na Morzu* nr 7-8/1939, str. 260, „Radiotelefon', *Praca na Morzu* nr 7-8/1939, str. 260

304 Witold Karpowicz, „Zasady manewrowania w porcie", *Praca na Morzu* nr 3/1939, str. 99-101, Antoni Zieliński, „Manewry statkiem", *Praca na Morzu* nr 5/1939, str. 176-179

305 Witold Karpowicz, „Węgiel i jego transport morski:, *Praca na Morzu* nr 7-8/1939, str. 253-255

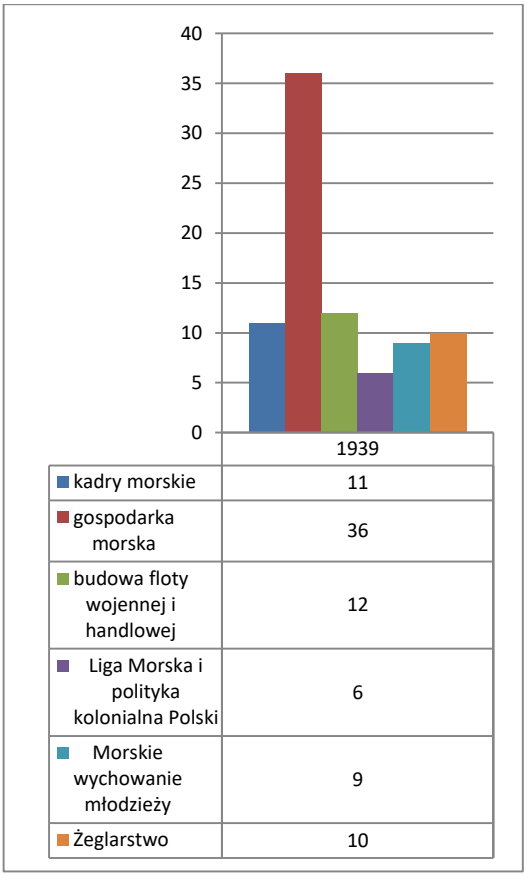
306 Aleksander Brodniewicz, „O chorobie morskiej", *Praca na Morzu* nr 3/1939, str. 216-216, Willis Edwin Hurt, tłum. Jan Strzembosz, „Refrakcje i miraże, *Praca na Morzu* nr 3/1939, str. 137-140, nr 5/1939, str. 174-175, „Z Izby Morskiej", *Praca na Morzu* nr 5/1939, str. 173-174

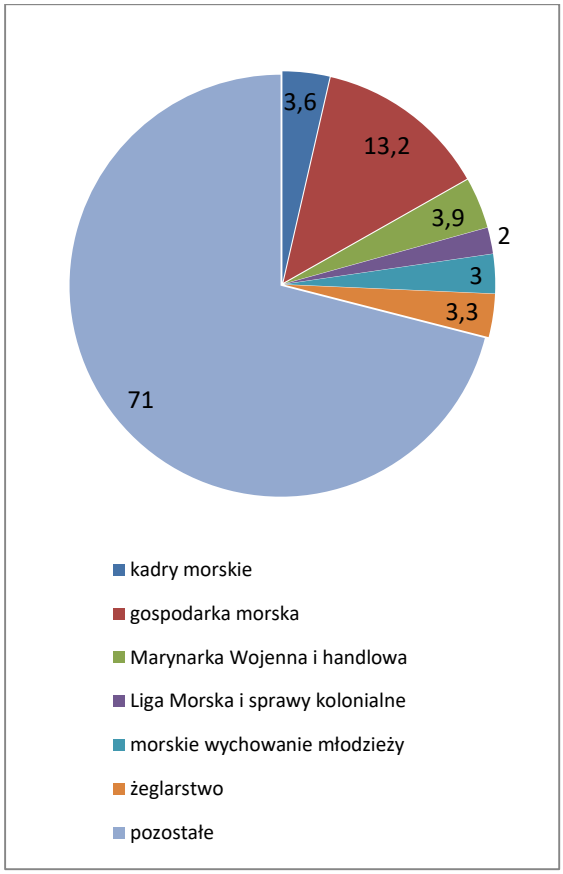
307 Brunon Paszek, „Jak powstał pierwszy silnik Diesel'a", *Praca na Morzu* nr 1/1939, str. 62-66

308 Urban Krzyżanowski, „Ostatnie żaglowce", *Praca na Morzu* nr 1/1939, str. 40-42

historię aktów prawnych związanych z morzem.[309] W późniejszym okresie pojawiały się okazjonalnie materiały o zabarwieniu patriotycznym oraz tematyka Ligi Morskiej i Kolonialnej, ale w bardzo ograniczonym zakresie.[310]

Tytuł w sposób zamierzony nie zyskał szerokiego odbiorcy, rozprowadzany był wyłącznie poprzez szkołę morską oraz wybrane firmy żeglugowe. Nie epatował szatą graficzną, redakcja skoncentrowała się na przekazie i na tym polu odniosła niekwestionowany sukces. Bardzo szybko bowiem Praca na Morzu stała się punktem odniesienia dla marynarzy, którzy chętnie kupowali czasopismo o wysokim poziomie merytorycznym, pozyskało wielu wybitnych fachowców w swoich wąskich specjalnościach, którzy dzielili się swoją wiedzą na łamach pisma. Z oczywistych względów dominowała tematyka gospodarki morskiej, ale nie brakowało materiałów luźniej związanych z problematyką pisma, co nie oznacza, że mniej ważnych. Tytuł zyskał stabilną pozycję z uwagi na silnego wydawcę, jednak jego funkcjonowanie przerwał wybuch wojny.





Liczba stron poświęconych wybranej tematyce na łamach czasopisma *Praca na Morzu*
Procentowy udział wybranej tematyki na łamach czasopisma *Praca na Morzu*

309 B. Gł., „Historyczny szkic powstania przepisów międzynarodowych", *Praca na Morzu* nr 3/1939, str. 203-215, Stefan Gorazdowski, „Artykuł 27 Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu", Praca na Morzu nr 5/1939, str. 171-172, (ba), tłum. z Lloyd Calendar 1938, Jan Strzembosz, „Sprawa HMS *Malaya*", *Praca na Morzu* nr 7-8/1939, str. 247-251, O marynistyce słów kilka", *Praca na Morzu* nr-7-8/1939, str. 233-236

310 (ba), „Na majowy zjazd Ligi Morskiej i Kolonjalnej w 1939 roku w Toruniu, *Praca na Morzu* nr 4/1939, str. 147-156, Andrzej Wachowiak, „Święto Morza a Polska morska", *Praca na Morzu* nr 7-8/1939, str. 232

W okresie XX-lecia Międzywojennego władze przywiązywały dużą wagę do spraw kreowania polityki morskiej. Jednym z narzędzi do budowania tej polityki była prasa morska, a wśród niej szczególne znaczenie miały tytuły naukowe. Kierowana do wąskiego kręgu odbiorców, miała za zadanie pokazywać najważniejsze zagadnienia problematyki morskiej w ujęciu naukowym, znacznie pogłębionym i wskazywać kluczowe zagadnienia do dalszych dociekań. Miała charakter lokalny, środowiskowy, ale też często wychodziła poza nakreślone ramy sięgając po tematykę wykraczającą poza stały profil wydawniczy. Obejmowała główne badania o charakterze historycznym, odwoływała się do dawnych czasów w celu odnalezienia korzeni dla współczesnych badań, ale też sięgała po tematy niezwykle rzadko podejmowane przez prasę morską z innych grup. Na łamach czasopism morskich chętnie publikowali naukowcy nie tylko z rejonu Pomorza, właśnie sięganie po wybitnych uczonych, szanowanych w swoich środowiskach, ale również za granica, podnosiło prestiż czasopism sytuując je bardzo wysoko w hierarchii naukowej ówczesnej doby.

Przygotowywana na wysokim poziomie merytorycznym przez postaci związane z życiem akademickim nie tylko Wybrzeża, ale także wiodących polskich uczelni, często sięgała po osoby zza granicy skupione w Radach Naukowych poszczególnych wydawnictw. Charakterystycznym rysem tego segmentu prasy morskiej była niska częstotliwość publikacji, dominowały kwartalniki, ale wśród nich można znaleźć także rocznik, który ukazywał się okazjonalnie jeszcze rzadziej, bo w cyklu dwuletnim.

Wśród nich można znaleźć także tytuł publikowany po angielsku o wielkim prestiżu i międzynarodowym zasięgu, pokazującym sprawy regionu na tle szerokiej problematyki europejskiej, będący wizytówką pomorskiego środowiska naukowego. Zaskakującym jest, że zaledwie kilka lat po odzyskaniu niepodległości, kiedy w kraju brakowało niemal wszystkiego, pomyślano o rozwoju nauk związanych z morzem, czego naturalną konsekwencją było powołanie do życia periodyków naukowych stanowiących forum wymiany poglądów na wysokim poziomie merytorycznym.

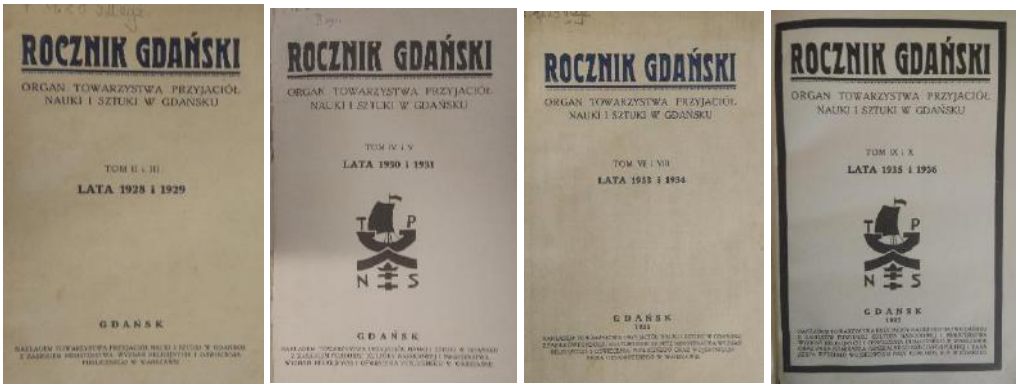
Nieliczna grupa morskich pism naukowych zasługuje na uwagę właśnie zarówno z racji wysokiego poziomu merytorycznego jak też edytorskiego, była bowiem niezwykle starannie przygotowywana przez zespoły redakcyjne i czuwające nad całością prac komitety redakcyjne skupiające wybitnych uczonych tego okresu. Ich wspólnym mianownikiem był także okres wydawania i –na ogół- stabilna pozycja finansowa pozwalająca na trzymanie się harmonogramów, terminowe wydawanie kolejnych numerów oraz utrzymywanie wysokiego poziomu merytorycznego i edytorskiego.

Prasa naukowa okresu międzywojennego XX-lecia to przykład z jednej strony głębokich zainteresowań naukowych autorów i współpracowników pism, a drugiej chęć popularyzacji wiedzy i manifestacja patriotycznych postaw na terenie Pomorza.

- **1927**: *Rocznik Gdański - Organ Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku*

Okładka pierwszego wydania *Rocznika Gdańskiego* z 1927 roku

Pierwszym tytułem naukowym z kręgu prasy morskiej był *Rocznik Gdański* wydawany siłami Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, co niejako określało profil periodyku. Rocznik był tytułem hermetycznym, adresowanym do wąskiego grona odbiorców interesujących się problematyką morską w ujęciu historycznym, humanistycznym. Zasadniczym celem pisma stało się zjednoczenie grupy Polaków zamieszkujących na terenie Gdańska wokół spraw polskich i podtrzymywanie więzi poprzez organizowanie spotkań, odczytów, itp. Komitet Redakcyjny tworzyli znani lokalni naukowcy, którzy już wcześniej zajmowali się naukowo opisywaniem dziejów Gdańska i regionu Pomorza, a którzy chętnie włączyli się w prace Towarzystwa i następnie tworzenie *Rocznika*: dr Roman Battaglia, prof. Adam Czartkowski, dr Marcin Dragan, prof. Dr Kazimiera Jeżowa, prof. Dr Marian Pelczar, prof. Dr Władysław Pniewski.



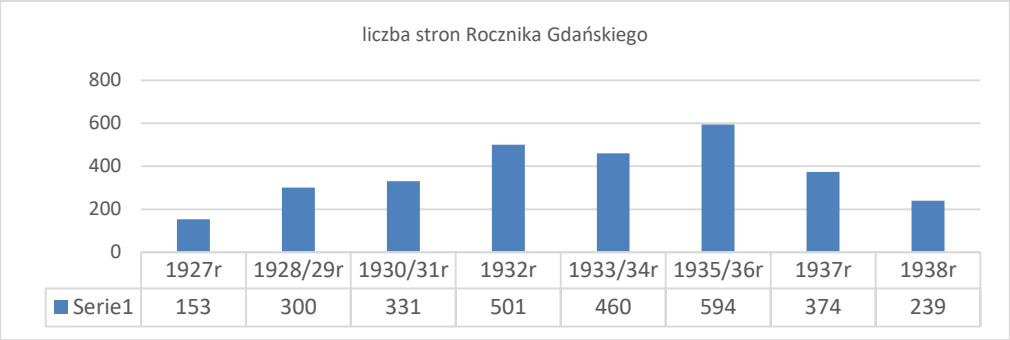
Okładki numerów *Rocznika Gdańskiego* łączonych z powodów niedostatków finansowych wydawcy

Idea pisma została klarownie przedstawiona w numerze pierwszym Rocznika, w którym wydawca informował o powołaniu tytułu i jego głównych założeniach. Na jego łamach redakcja tak definiowała potrzebę powołania nowego tytułu:

> *Mniej więcej przed rokiem zakiełkowała myśl, aby pracy naukowej na terenie Gdańska dać więcej konkretne ramy i uczynić ją więcej pożyteczną dla całokształtu studiów naukowych nad zagadnieniami, związanemi z Gdańskiem, Pomorzem Gdańskiem i morzem. Na wyłonienie się tej idei wpłynęły dość wyraźne głosy, ze sfer naukowych polskich pochodzące, o potrzebie utworzenia w Gdańsku placówki o charakterze stacji naukowej (...) Zadaniem tej stacji byłoby wyzyskiwanie dla nauki polskiej wszelkiego rodzaju materiałów źródłowych, znajdujących się na miejscu, czy to w formie zasobów archiwalnych, czy zabytków sztuki, rejestracja tych materiałów, pośrednictwo i informacje w stosunku do pracowników zamiejscowych odnośnie do zbiorów archiwalnych, muzealnych i bibliotecznych gdańskich. (pis. oryg.)*[311]

Inicjatorzy powołania do życia nowego naukowego periodyku wskazywali również – jako jeden z celów- działania promocyjne Towarzystwa, a także podejmowanie działań o charakterze polemicznym w stosunku do coraz częściej pojawiających się publikacji niemieckich zniekształcających historię i wpływających do osłabienia związków Polski z Gdańskiem. Wskazywano również na potrzebę ściągnięcia do Gdańska polskich naukowców, którzy stanowiliby przeciwwagę wobec licznych towarzystw i instytucji niemieckich rozporządzających wysokimi budżetami grupowały wokół siebie naukowców i wspierających działalność publicystyczną i wydawniczą. Chociaż *Rocznik Gdański* ukazywał się w latach 1927-1938, a więc przez 11 lat, w tym czasie zdołano wydać zaledwie 8 tomów. Aż czterokrotnie sięgano po formułę łączenia tomów (za lata 1928/1929, 1930/1931, 1933/1934 oraz 1935/1936), co wskazuje na słabość wydawcy, a zarazem pokazuje niestabilność tytułu bardzo potrzebnego w Gdańsku w tym czasie. Także objętość poszczególnych wydań znacząco się różniła, począwszy od 157 stron w roku 1927 aż do 598 w tomie obejmującym lata 1935/36.

[311](ba), *Rocznik Gdański*, nr 1, 1927 r., str. 1-2



Liczba stron w poszczególnych wydaniach *Rocznika Gdańskiego*

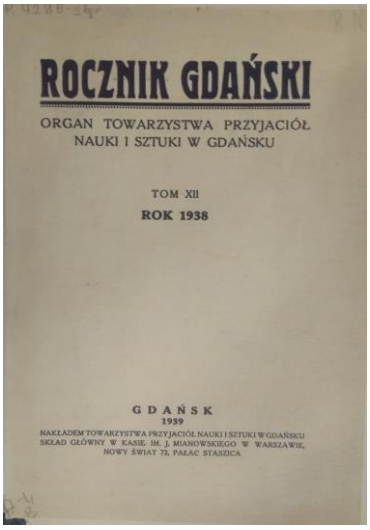
Plany były bardzo ambitne, ale na przeszkodzie do ich realizacji stanął brak wystarczających środków finansowych. To właśnie stało za ideą wydawania roczników łączonych, a także nieregularnością wydawania kolejnych tomów, które ukazywały się z ponad półrocznym nawet opóźnieniem. Początkowo *Rocznik* ukazywał się terminowo, jednak wydanie 1933/1934 ukazało się dopiero w roku następnym, podobnie stało się z wydaniem datowanym na 1937, który do czytelników trafił w 1938 roku i wydaniu za 1938 rok, które wyszło wiosną 1939 roku. Pomimo przeszkód pismo zachowało wysoki poziom merytoryczny, publikowało w nim wiele lokalnych znakomitości; historyków i literaturoznawców. Zyskało także niewielki, ale liczący się krąg odbiorców, dla których ukazywanie się periodyku było ważnym pierwiastkiem polskości na terenie Wolnego Miasta Gdańsk. Tytuł z natury rzeczy nie angażował się w bieżącą publicystykę, nie zajmował stanowiska w sprawach aktualnych, ale skoncentrował się na ukazywaniu historycznych więzów Polski i Pomorza Gdańskiego, prezentował prace dokumentujące badania nad tym zagadnieniem.

Tematyka pisma skupiała się również na sprawach kultury i historii Pomorza i samego Gdańska, nie stroniono także od tematyki morskiej, choć w zasadzie pomijano w tych rozważaniach sprawy bieżącej polityki i gospodarki morskiej.[312] Redakcji udało się opublikować materiały bibliograficzne poświęcone literaturze pięknej związanej z Pomorzem, odkrywano także zapomniane utwory poetyckie. Kilkakrotnie na kartach *Rocznika* pokazywano narastające zagrożenie ze strony Niemiec uwypuklając kwestie zmieniającego się otoczenia

[312] Alfred Siebeneichen, „Udział Gdańska w handlu zagranicznym Polski", *Rocznik Gdański* nr 1928/29, t. II/III, str. 81-112, Kazimiera Jeżowa, „Agitacja antypolska w geografii niemieckiej", *Rocznik Gdański* nr 1928/29, t. II/III, str. 201-234, K. Piwarski, Alfred Siebeneichen, „Echa średniowiecza w współczesnej polityce handlowej Gdańska", *Rocznik Gdański* nr 1930/31, t IV/V, str. 165-196, Leon koczy, „ W sprawie sporu o najdawniejszy podbój Pomorza", *Rocznik Gdański* nr 1932, t. VI, str. 19-50, Karol Górski, „Pierwotny Gdańsk i dzieje jego zagłady", Roman Luttman, „Gdańsk a Polska w stosunku dziejowym", *Rocznik Gdański* nr 1932, t. VI, str. 173 *Rocznik Gdański* nr 1932, t. VI, str.51-81, Zygmunt Wojciechowski, „Pomorze a pojęcie Polski Piastowskiej", *Rocznik Gdański* nr 1933/34, t. VII/VIII, str. 3-22, Łukasz Kurdybacha, „Polemika o prawa Polski do morza 1638-1640", *Rocznik Gdański* nr 1935-36, t. IX-X, str. 401-414, Stanisław Nowogrodzki, „Pomorze Zachodnie a Polska w latach 1323-1370", *Rocznik Gdański* nr 1935/36, str. 2, Krystyna Pieradzka, Trzy wieki stosunków handlowych pomiędzy Gdańskiem a Węgrami", *Rocznik Gdański* nr 1935/36, str. 189, Stanisław Bodniak, erze morscy Zygmunta Starego 1517-1522", *Rocznik Gdański* nr 1935/36, str. 209, Łukasz Kurdybacha, „Polemika o prawa Polski do morza 1638-1640", *Rocznik Gdański* nr 1935/36, str. 279, Roman Battaglia, „Morze a mocarstwowość Polski", *Rocznik Gdański* nr 1935/36, str. 401, Stanisław Bodniak, „Sprawy morskie w „Księgach Hetmańskich" Sarnickiego 1575-1577", *Rocznik Gdański* nr 1938, str. 137,

społecznego mieszkających tam Polaków.[313] Ważnym nurtem na łamach *Rocznika* była także prezentacja związków kultury z morzem, dokonywana poprzez pokazywanie różnorodnych aspektów twórczości marynistycznej.[314] Na kartach periodyku poruszano także zagadnienia historii polskiej floty pokazując jej dokonania i kulisy powstawania. Szczególnie interesujące były materiały prezentujące związki z Gdańskiem i morzem króla Stefana Batorego, a także cykl artykułów poświęconych tworzeniu zrębów marynarki polskiej za czasów panowania Zygmunta Augusta.[315]

Pismo wypełniało lukę w dziedzinie naukowego ujęcia problematyki Pomorza, ale na przeszkodzie rozwoju i zwiększenia wpływu na świadomość historyczną mieszkańców Pomorza zabrakło środków finansowych. Tytuł ukazywał się nieregularnie, co obniżało jego prestiż, funkcjonowało do wybuchu wojny, ale ostatni numer datowany jest na 1938 rok. Pomimo wskazanych słabości odegrało ważną rolę w dziele integracji środowiska polskiego w Gdańsku, a także przyczyniło się do popularyzacji zagadnień Pomorza Gdańskiego w głębi Polski.


ROCZNIK GDAŃSKI

ORGAN TOWARZYSTWA PRZYJACIÓŁ NAUKI I SZTUKI W GDAŃSKU

TOM XII

ROK 1938

GDAŃSK
1939

NAKŁADEM TOWARZYSTWA PRZYJACIÓŁ NAUKI I SZTUKI W GDAŃSKU
SKŁAD GŁÓWNY W KASIE IM. J. MIANOWSKIEGO W WARSZAWIE, NOWY ŚWIAT 72, PAŁAC STASZICA

Okładka ostatniego wydania *Rocznika Gdańskiego* z 1938 roku wydanego wiosną roku 1939

[313] Marcin Dragan, „Garść uwag o przeciwpolskiej propagandzie w najnowszych publikacjach niemieckich", *Rocznik Gdański* nr 1927, t. I, str. 117-144, Tadeusz Kijeński, „Ilu jest Polaków na terenie Wolnego Miasta Gdańska?" *Rocznik Gdański* nr 1928/29, t. II/III, str.113-122

[314] Władysław Pniewski, „Pomorze i Bałtyk w polskiej literaturze pięknej. Przegląd bibliograficzny", *Rocznik Gdański* nr 1928/29, t. II/III, str. 162-200, Władysław Pniewski, „Morze w polskiej literaturze pięknej", *Rocznik Gdański* nr 1930/31, t. IV/V, str. 3-43, Józef Zawirowski, „Stosunki gdańsko-polskie w latach 1668-1570 i ich oświetlenie w poezjach łacińskich Hiszpana Piotra Royziusa", *Rocznik Gdański* nr 1930/31, t IV/V, str. 67-97, Władysław Pniewski, „Nieznany poemat morski XVIII wieku", *Rocznik Gdański* nr 1933/34, t. VII/VIII, str. 416-429

[315] Maria Dziamianka, „Aleksy Husarzewski – komisarz generalny Stanisława Augusta w Gdańsku", *Rocznik Gdański* nr 1928/29, t. II/III, str. 3-80, Stanisław Bodniak, „Komisja Morska Zygmunta Augusta", *Rocznik Gdański* nr 1930-31, t IV-V, str. 44-66, Kazimierz Lepszy, „Stefan Batory a Gdańsk", *Rocznik Gdański* nr 1932, t. VI, str.83, Kazimierz Lepszy, „Strażnicy morza Stefana Batorego", *Rocznik Gdański* nr 1933/34, t. VII/VIII, str. 142-182, , Kazimierz Piwarski, „Jan III Sobieski wobec spraw bałtyckich 1693-1694", *Rocznik Gdański* nr 1933-34, t. VII-VIII, str. 183-187, Stanisław Bodniak, „Żołnierze morscy Zygmunta Starego", *Rocznik Gdański* nr 1935/36, t. IX/X, str. 209-222, Stanisław Bodniak, „Przyczynki do dziejów marynarki w Polsce w XVI wieku", *Rocznik Gdański* nr 1935-36, t IX-X, str. 223-233,

- **1928**: *Przegląd Morski – miesięcznik Marynarki Wojennej*

Okładka i strona tytułowa pierwszego numeru *Przeglądu Morskiego* z grudnia 1928 roku

Jeden z nielicznych periodyków morskich, który w czasie wydawania przez 12 lat nie zmienił swego tytułu ani podtytułów, mimo, że zmieniali się nie tylko redaktorzy, ale nawet wydawcy. Pismo było ważne z punktu widzenia spraw Marynarki Wojennej, ale przez ograniczony zasięg odegrało znaczącą rolę tylko w swoim środowisku. Wzorem były podobne periodyki ukazujące się w Wielkiej Brytanii czy Francji, a więc krajach o ugruntowanej tradycji morskiej, ale także w Związku Radzieckim, który swoją flotę dopiero budował. *Przegląd Morski* nie ukazywał się w wolnej sprzedaży – był rozsyłany na zasadzie prenumeraty oraz sprzedawany w Toruniu w jednostkach i w szkołach związanych z Marynarką Wojenną. Pismo przygotowywał zespół oficerów Marynarki Wojennej i dydaktyków związanych ze szkołą tej formacji – decydując się na wydawanie tego periodyku w ogóle zatem nie myślano o sprzedaży kioskowej. Z założenia trafiać miało do oficerów marynarki w celu podniesienia ich wiedzy fachowej. W pierwszym numerze w tekście odredakcyjnym jasno sformułowano zasady nowego tytułu:

> *Nasz organ fachowy, pojawiający się poraz pierwszy w Polsce, jest przeznaczony przedewszystkiem dla naszych oficerów marynarki wojennej. Dla nich więc głównie otwieramy stronice naszego wydawnictwa.* […] *Niech Przegląd Morski będzie punktem ambicji i honoru każdego oficera marynarki i posłuży do wszechstronnego rozważania w celu wytknięcia prawidłowej drogi przy tworzeniu własnej, zdrowej, narodowej, silnej duchem i umysłem floty polskiej.*[316]

[316] [ba]. „Od redakcji". *Przegląd Morski*, nr 1, 1928 (grudzień); s. 7-8.

Okładki *Przeglądu Morskiego*: numeru lutowego z 1929 roku, numeru kwietniowego z 1929 roku oraz z października 1930 roku.

Przegląd Morski wydawano w formie książkowej, już od drugiego numeru w sztywnej okładce, a wkrótce też okładkę wzbogaciły zdjęcia. Wydawcą była Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Pierwszym redaktorem był kmdr dypl. Stefan Frankowski, a począwszy od numeru czerwcowego w 1929 roku – Karol Korytowski, komandor podporucznik w stanie spoczynku.

Od numeru 75 – z czerwca 1935 roku – zmienił się wydawca *Przeglądu Morskiego*. Wskutek rozkazu Kierownictwa Marynarki Wojennej pismo zmieniło siedzibę na Warszawę, a nowym wydawcą zostało Biuro Wydawniczo-Oświatowe Kierownictwa Marynarki Wojennej. Charakterystyczne przy tym dla struktur wojskowych było, że szkole toruńskiej odebrano pismo, a po przenosinach do Warszawy powołano zupełnie nową jego redakcję. Nowym redaktorem naczelnym został komandor por. Bolesław Sokołowski, redaktorem – porucznik marynarki Olgierd Żukowski. Od stycznia 1936 roku nowym redaktorem naczelnym został kmdr ppor. dypl. Roman Stankiewicz. *Przegląd Morski* zdołał utrzymać dotychczasowy zespół współpracowników, tak więc jego linia programowa pozostała niezmieniona.

W 1934 roku wprowadzono tematyczny spis treści całego rocznika, co bardzo ułatwiało posługiwanie się zestawem obszernych numerów periodyku, zwłaszcza w kontekście paginacji. Od 1935 roku pismo zmniejszyło format, co było wynikiem zmiany drukarni, jednak nie wpłynęło to na zmianę w układzie graficznym.

Przegląd Morski był tytułem o wysokich ambicjach merytorycznych, ale w początkowej fazie swego istnienia miał kłopoty z redakcją. Wskutek publikowania długich, problemowych artykułów każdy numer miał inną objętość, a próby usystematyzowania tego zagadnienia spełzły na niczym. W efekcie w pierwszym roku swego istnienia liczyło sobie od 68 do 114 stron. Od roku 1930 zmieniono paginację na narastającą w każdym numerze, co w konsekwencji doprowadziło do sytuacji, w której numer grudniowy numerowany był 969-1181.

Od 1931 roku wprowadzono ilustracje fotograficzne, które jednak zawsze były prezentowane na wklejkach i bardzo często także nie miały żadnego związku z artykułami wewnątrz numerów. Były jednak dobrze przygotowane pod względem technicznym i drukowane na dobrej klasy kredowym papierze. Całe pismo drukowano na papierze gazetowym, stosunkowo niskiej jakości, ale z punktu widzenia redakcji to część merytoryczna *Przeglądu Morskiego*, a nie jego wygląd, była priorytetem. Dominowały strony pozbawione w ogóle ilustracji, zdjęcia pełniły rolę ozdobników i najczęściej nie odnosiły się do treści artykułów i drukowano je bez podania źródła. Po ukazaniu się stu numerów redakcja zamieściła notkę, w której można było przeczytać pochwałę redakcji:

> *Wydanie setnego numeru Przeglądu Morskiego jest dowodem nieustającej aktywności umysłowej oficerów Marynarki Wojennej oraz świadczy o energii i umiejętności kierowników pisma*.[317]

PRZEGLĄD MORSKI

Rok wydania III. Nr. 18.

Marynarka Wojenna na straży polskich rzek
(podchorążowie marynarki na praktyce)

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Okładka numeru 18/1930

[317] [ba] „Od redakcji". *Przegląd Morski*, nr 100, lipiec 1937.

Pismo było na wskroś fachowe, zajmowało się różnymi aspektami służby na morzu, ale też wykraczało zakresem wiedzy i ujęcia tematu poza *stricte* profesjonalne materiały. Zdecydowano się na taki krok aby przekazać możliwie zróżnicowaną wiedzę dostrzegając tym samym szansę na powiększenie kręgu czytelników mimo, że tytuł z założenia trafiał do marynarzy floty wojennej. Oczywiście było całkowicie pozbawione materiałów lekkich, rozrywkowych, wykraczających poza precyzyjnie ustalony schemat. Najwięcej miejsca poświęcano na sprawy szkolenia i doskonalenia kadr oraz różne aspekty służby morskiej, co nie dziwi w kontekście budowanej struktury szkolenia w tej formacji wojskowej.

W każdym numerze redakcja starała się zamieszczać materiały o broni, taktyce, jej wykorzystaniu na współczesnym polu walki, przy czym sięgano nie tylko po artykuły polskich autorów, ale również drukowano często obszerne tłumaczenia z zagranicznej prasy fachowej. Bardzo często publikowano również artykuły polemiczne, które stawały się przyczyną ożywionej dyskusji prowadzonej na łamach pisma. Nie brakowało materiałów poświęconych historii polskiej marynistyki, także w nieco szerszym, kulturowym kontekście, co bardzo tytuł wzbogacało. Poza tym widoczne były materiały na temat nowych i wartych uwagi rozwiązań technicznych, czasem wykraczających poza *stricte* morskie zastosowania. Wiele miejsca poświęcano na zagadnienia obronności na morzu, także konieczności budowy silnej floty wojennej i handlowej. Bardzo trafnie sformułowano oczekiwania środowisk wojskowych w tej mierze:

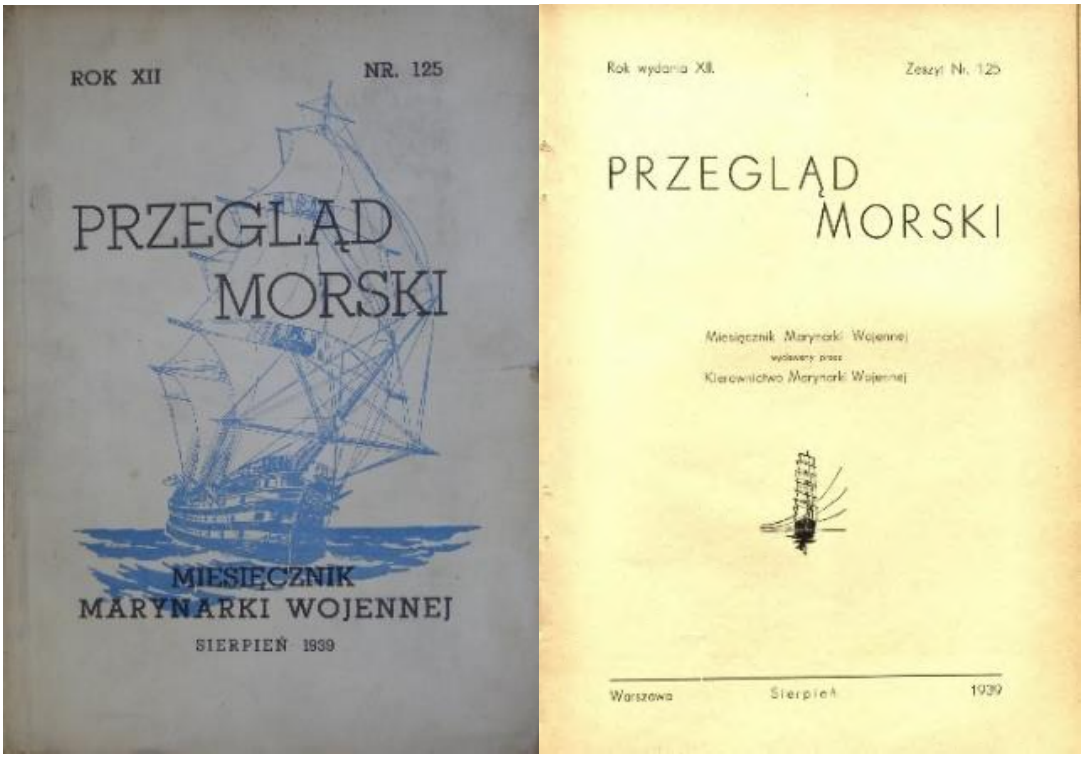
> *Polska, ażeby zaspokoić swe potrzeby morskie i stać się naprawdę silnem morskiem mocarstwem oraz by zatrzymać w kraju około 400 miljonów rocznie, które płaci obcym za wywóz naszych i przywóz zamorskich towarów, musi posiadać najmniej 300 okrętów handlowych.*[318]

Doskonale zdawano sobie sprawę z potrzeb marynarki, jednak ówczesne możliwości państwa nie mogły sprostać tym oczekiwaniom. Bardzo dużo miejsca poświęcono zagadnieniom wojny światowej na morzu, wskazywano dobitnie na nowe rozwiązania taktyczne, nowe rodzaje broni, zmianę w sposobie pojmowania działań wojennych na morzach i były to materiały problemowe, wnoszące wiele do zagadnienia szkolenia teoretycznego oficerów marynarki.[319] Tematyka ważna w pismach o wolnej dystrybucji tutaj znajdowała wprawdzie także swoje miejsce, ale w bardzo ograniczonym zakresie. Zagadnień związanych z wychowaniem morskim młodzieży praktycznie nie było, podobnie jak artykułów na temat sportów wodnych. Żeglarstwo ograniczało się praktycznie do publikowania materiałów o charakterze newsowym przy okazji znaczących rejsów żaglowca Marynarki Wojennej ORP *Iskra,* czasem pisano także o wyprawach *Daru Pomorza*.[320] Tematyka Ligi Morskiej była prezentowana okazjonalnie, ale większe jej natężenie można zaobserwować dopiero po roku 1930, a więc po zjeździe gdyńskim Ligi Morskiej i Kolonialnej, podczas którego uchwalono ofensywę propagandową. Natężenie akcji propagandowej było wówczas tak silne, że materiały

[318] Mariusz Zaruski, „Na morze!" Komunikaty Komitetu Floty Narodowej. *Przegląd Morski*, nr 14, luty, 1930; s. 102.

[319] (K.S.), „Wojna światowa na Bałtyku", *Przegląd Morski* nr 8/1929, str. 41-55, kontynuacja w kolejnych numerach: nr 9/1929, str. 42-49, nr 10/1929, str. 9-44, nr 11/1929, str. 11-25, nr 12/1929, str. 9-26

[320] (ba), „Pierwszy chrzest na żaglowcu szkolnym *Iskra*", *Przegląd Morski* nr 2/1929, str. 87-88



Okładka i oraz strona tytułowa *Przeglądu Morskiego* z sierpnia 1939, ostatniego wydania pisma przed wybuchem II wojny światowej

na tematy organizacji znalazły się także i na łamach *Przeglądu Morskiego*.[321] Wkrótce też rozpoczęto regularne drukowanie komunikatów Ligi Morskiej i Kolonialnej, taką bowiem nazwę przyjęła ta organizacja w 1930 roku. Nigdy jednak tematyka ligowa nie zdominowała zasadniczego nurtu pisma utrzymując konsekwentnie linię programową.

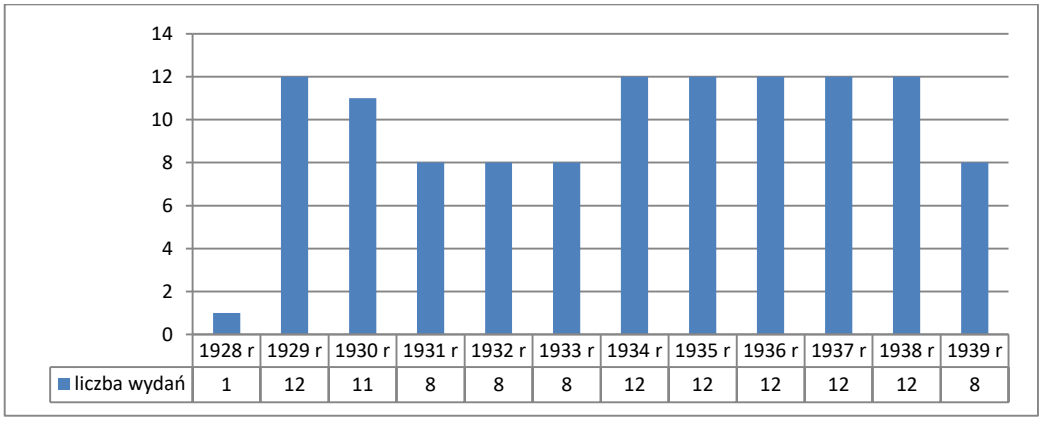
Pismo zachowało dużą stabilność z uwagi na charakter wydawcy, dzięki niej potrafiło nie tylko zachować jednolity tytuł przez prawie 12 lat, ale też zgromadzić wokół redakcji wielu cennych współpracowników, którzy łączyli pracę naukowo-dydaktyczną z działalnością publicystyczną na łamach pisma. Dzięki takiemu połączeniu *Przegląd Morski* był wartościowym periodykiem, choć z uwagi na ograniczoną dystrybucję i zasięg trudno mówić w tym przypadku o jego funkcjonowaniu na rynku. Z punktu widzenia fachowości, zakresu tematyki i sposobu ujęcia problemów *Przegląd Morski* był jednym z najcenniejszych tytułów morskich okresu międzywojennego.

W segmencie pism fachowych *Przegląd Morski* wypełnił swoją misję jaką była bez wątpienia celowość podnoszenia kwalifikacji przez czytelników, przybliżał zagadnienia techniki i strategii wojskowej opartej na wzorach zagranicznych, przypominał także

[321] Jerzy Kłossowski, „Wychodźctwo polskie", *Przegląd Morski* nr 1/1928, str. 11-13, (ba), „Sprawozdanie z Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznaniu", *Przegląd Morski* nr 9/1929, str. 71-73, Karol Korytowski, „L.M.i K. i F.O.M.", *Przegląd Morski* nr 84/1936, str. 171-178, Janusz Ignaszewski, „Zarys rozwoju Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Zagłębiu Węglowym", *Przegląd Morski* nr 87/1936, str. 446-460, Jerzy Łącucki, „Zaangażowanie kolonialne w Polsce", *Przegląd Morski* nr 89/1936, str. 525-530

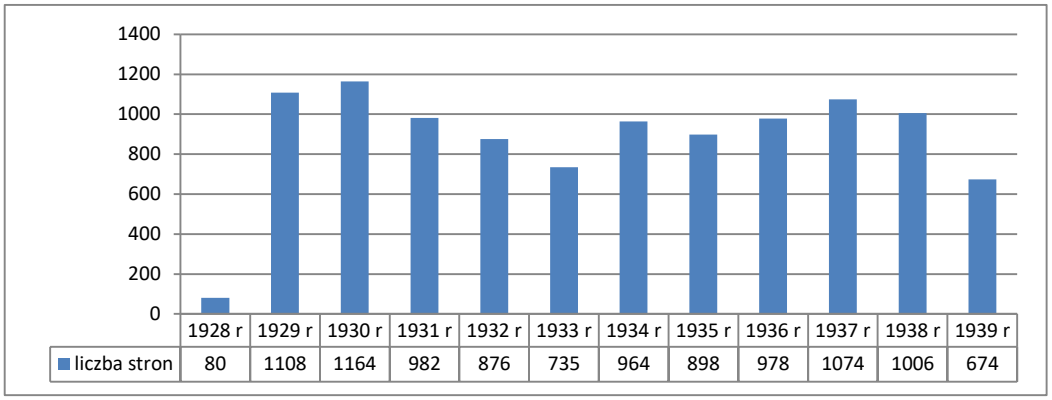
zapomniane czasem zagadnienia z historii marynistyki. Dzięki stabilnej pozycji wydawcy *Przegląd Morski* uniknął problemów finansowych i mógł koncentrować się na pracy merytorycznej. W okresie międzywojennym stanowiło chlubny wyjątek jako pismo tworzone bardzo konsekwentnie, o niezwykle stabilnym zespole redakcyjnym, co w efekcie przyniosło bardzo wysoko oceniany produkt w postaci periodyku doskonale wypełniającego swą misję.

Przegląd wydawano w formie książkowej, już od drugiego numeru w sztywnej okładce, a wkrótce też okładkę wzbogaciły zdjęcia. Wydawcą była Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, a redaktorem, począwszy od numeru czerwcowego w 1929 roku był Karol Korytowski, komandor podporucznik w stanie spoczynku.



	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
liczba wydań	1	12	11	8	8	8	12	12	12	12	12	8

Liczba wydań czasopisma *Przegląd Morski* w poszczególnych latach



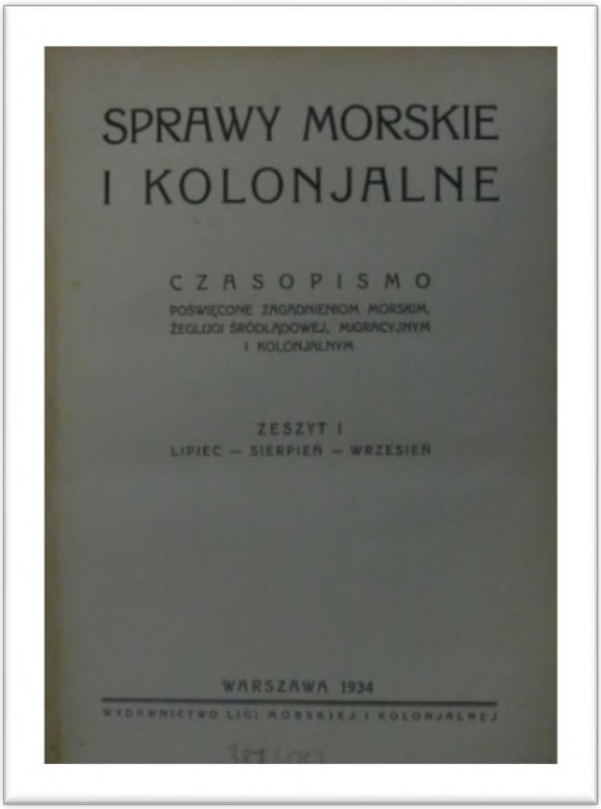
	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
liczba stron	80	1108	1164	982	876	735	964	898	978	1074	1006	674

Liczba stron czasopisma *Przegląd Morski* w poszczególnych latach

W segmencie pism fachowych wypełniło swoją misję jaką była bez wątpienia celowość podnoszenia kwalifikacji przez czytelników, przybliżało zagadnienia techniki i strategii wojskowej opartej na wzorach zagranicznych oraz przypominało także zapomniane czasem zagadnienia z historii marynistyki. Dzięki stabilnej pozycji wydawcy uniknęło problemów finansowych i mogło koncentrować się na pracy merytorycznej. W okresie międzywojennym stanowiło chlubny wyjątek pisma tworzonego bardzo konsekwentnie, o niezwykle stabilnym zespole redakcyjnym, co w konsekwencji przyniosło bardzo wysoko oceniany produkt w postaci periodyku doskonale wypełniającego swą misję dzięki wysokiemu poziomowi merytorycznemu i niezachwianej pozycji finansowej.

Ewolucja podtytułów:

- **1935**: *Sprawy Morskie i Kolonialne czasopismo poświęcone zagadnieniom morskim, żeglugi śródlądowej, migracyjnym i kolonialnym*
- **1938**: *Sprawy Morskie i Kolonialne – Wydawnictwo Instytutu Naukowego Ligi Morskiej i Kolonialnej – Revue Maritime et Coloniale*


SPRAWY MORSKIE
I KOLONJALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM,
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM
I KOLONJALNYM

ZESZYT I
LIPIEC — SIERPIEŃ — WRZESIEŃ

WARSZAWA 1934

Okładka i strona tytułowa czasopisma *Sprawy Morskie i Kolonjalne* z lipca 1934 roku

W lipcu 1934 roku ukazał się pierwszy numer kwartalnika *Sprawy Morskie i Kolonialne*, będący w istocie pismem problemowym Ligi, w którym koncentrowano się na kwestiach pozyskania dla Polski kolonii jako sposobu na rozwiązanie problemów gospodarczych kraju poprzez zdobywanie nowych źródeł surowców i rynków zbytu dla polskich towarów. W podtytule nowego pisma znalazło się: „*czasopismo poświęcone zagadnieniom morskim, żeglugi śródlądowej, migracyjnym i kolonialnym*", co dokładnie opisywało zainteresowania redakcji. Ten tytuł z założenia nie był kierowany do masowego odbiorcy, wypełniał jednak lukę w postaci przygotowywania teoretycznych zagadnień związanych z problemem kolonizacji i zagadnień morskich. W artykule wstępnym numeru pierwszego, datowanego na lipiec-sierpień-wrzesień tego roku redaktor Jan Dębski przedstawiał najważniejsze założenia nowego pisma:

„*Jako wyraz rosnących potrzeb i zainteresowań w szeregach naszej organizacji, stałego*

rozwoju Lii Morskiej i Kolonialnej oraz podejmowanych przez nią prac – powstaje nowe czasopismo – Sprawy Morskie i Kolonjalne. (...) Pogłębianie treści życia organizacji, dostarczanie materiału myślowego tym, którzy w tysiącznych komórkach organizacyjnych przewodzą społecznej pracy w sprawach morskich, żeglugi śródlądowej, kolonialnych, migracyjnych,odtwarzanie programowej pracy Ligi – oto główne zadania nowego pisma."[322]

Pismo od pierwszego numeru stało się periodykiem opiniotwórczym, w którym publikowali znani działacze ligowi, ale obok nich również ważne postaci polskiego życia publicznego. Pisali materiały teoretyczne na tematy powiązane z profilem pisma, zajmowali się zagadnieniami ilustrującymi sprawy morza i odradzającej się świadomości wśród Polaków, zajmowali się także kwestiami gospodarczymi definiując je jako niezwykle ważny fundament życia społecznego.

Pismo ukazywało się regularnie do roku 1939, w tym czasie wydano łącznie 17 numerów, niektóre, zwłaszcza w latach 1937, były łączone w półroczniki. Ukazywało się w stałym formacie, łamane było jednoszpaltowo, a kolumny z materiałami krótszymi, kronikarskimi, dwuszpaltowo. Cenę pisma ustalona została na 3 złote za egzemplarz, większość nakładu rozchodziła się drogą prenumeraty w strukturach Ligi. Pierwszy numer pisma liczył aż 232 strony, drugi 175, trzeci 224 strony, kolejny już 254, a następny 160. Edycje w kolejnych latach także cechowała nieregularność i zmienna objętość. W 1937 roku wydano dwa półroczniki. Ta nieregularność była charakterystyczna dla podobnych pism, zależna od objętości i liczby prezentowanych materiałów. Redakcja nie stawiała sobie za cel ujednolicenie objętości, ważniejsze było dla niej zapewnienie wysokiego poziomu merytorycznego.

Oprócz tekstów zamieszczano w piśmie również zdjęcia, zazwyczaj całokolumnowe, ale zawsze na wklejkach, co utrudniało nieco lekturę, Od roku 1938 zdjęcia miały różną wielkość i były wlewane w tekst. Oraz rysunki i wykresy, dominowały jednak artykuły problemowe, poświęcone wybranym zagadnieniom morskim. Okładka tytułu nie była atrakcyjna; na szarym (od numeru 2/1934 białym) tle, zamieszczono tytuł, wydawcę i miejsce wydania, układ ten pozostał niezmienny do końca 1935 roku.

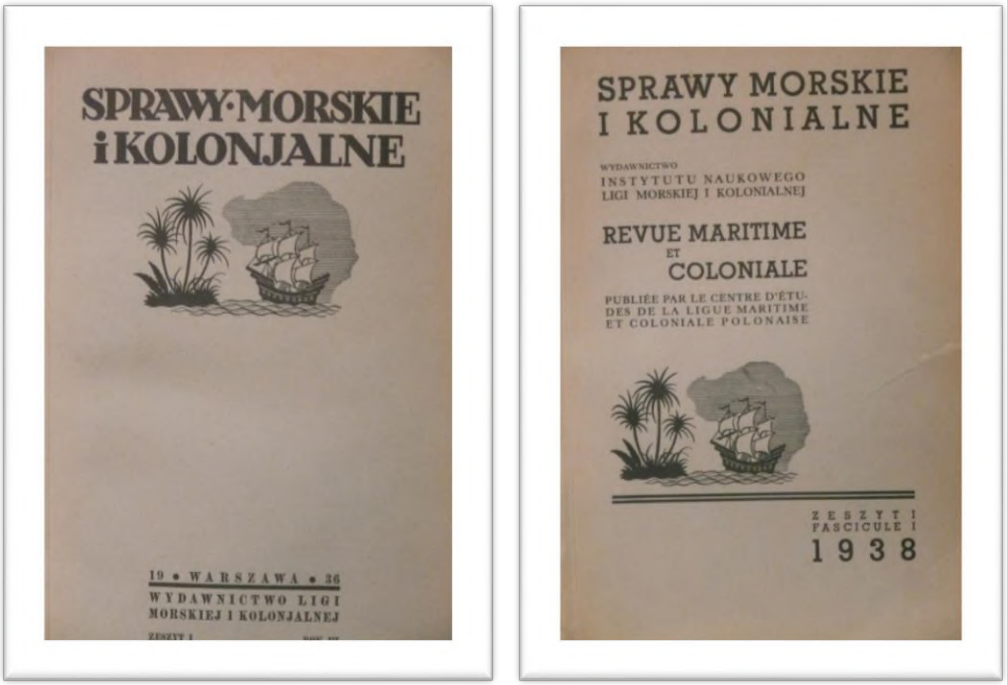
W następnym dodano niewielką ilustrację zmieniając zarazem kolor tła na oliwkowy. Redakcja wykazywała bardzo ambitne podejście do zagadnień, odrzucała materiały o charakterze polemicznym koncentrując się na prezentacji zagadnień związanych z wcześniej nakreśloną strategią. Najważniejsze zagadnienia poruszone w pierwszych dwóch latach funkcjonowania pisma to potrzeba istnienia fachowego piśmiennictwa morskiego.[323] Kolejnymi były: odwieczny problem skanalizowania, zagospodarowania Wisły i jej gospodarczego wykorzystania, problematyka emigracji oraz posiadania własnych kolonii, z których można czerpać korzyści gospodarcze rozwiązując zarazem problem przeludnienia wsi.[324] Dużo miejsca

[322] (ba), „Od Redakcji", *Sprawy Morskie i Kolonialne* nr 1/1934, str. 5

[323] Stanisław Zieliński, „Potrzeby piśmiennictwa z zakresu spraw morskich, migracyjnych i kolonialnych", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1934, str. 7-20

[324] Stanisław Pawłowski, „Kolonje", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1934, str 5-11, Michał Pankiewicz, „Problem emigracji w Polsce", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr1/1935, str. 65-85, Czesław Kulikowski, „Kolonje mandatowe a Polska", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 3/1935,Stanisław Pawłowski, „Domagajmy się kolonij zamorskich dla Polski", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1936, str. 5-16, Czesław Kulikowski, „Doświadczenia", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1936, str. 59-65, Leonard Barnes, tłum. L. Cwalina, „Przyszłość kolonij", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 3/1936, str. 11-42, (ba), „Żegluga i spław na Wiśle", *Sprawy Morskie i*

poświęcono również sprawom obronności na morzu i konieczności budowania silnej floty.[325] Najwięcej jednak artykułów poświęcono sprawom wychowawczym, kształtowaniu charakterów młodych ludzi i pracy organizacji ligowych w szkołach różnego typu, o czym pisali różni autorzy prezentując zagadnienia z punktu widzenia tak teoretycznego jak i praktycznego.[326]



Okładka po zmianie układu graficznego w roku 1936 (z lewej) i 1938, po nawiązaniu współpracy z Instytutem Naukowym Ligi Morskiej

Różnorodna tematyka nie wpływała jednak na linię programową tytułu, który pozostał pismem ważnym dla indywidualnego czytelnika jak też dla kół ligowych, których przybywało w Polsce z każdym miesiącem.

Ważną cezurą w dziejach pisma stał się rok 1937, kiedy to powołano do życia Instytut Naukowy Ligi Morskiej, a sam tytuł stał się nieformalnym jego organem, na łamach którego głos zabierali publicyści i naukowcy.

> *Instytut ujmie w swoje ręce dotychczasowe nasze poczynania w dziedzinie studiów i publikowania prac specjalnych, wykonywać będzie część programowych prac Ligi, opracowywać problemy zlecone przez Ligę. Przejmując cały szereg prac ligowych,*

Kolonjalne nr 2/1938, str. 5-60, Ludwik Palicki, „Regulacja Wisły w okresie rządów zaborczych", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1938, str. 61-78

325 B. Krzywiec, „Marynarka Wojenna w Polsce Odrodzonej", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1935, str. 86-97, Witold Hubert, „Tworzenie polskiej Marynarki Wojennej", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1934, str. 60-64,

326 Michał Socha, Młodzież dla morza i Ligi", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1934, str. 87-95, Bolesław Polkowicz, „Piętnaście lat pracy", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1935, str. 5-64, Władysław Kowalenko, Zagadnienia wychowania morskiego w szkole średniej", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr1/1935, str. 17-37, (ba), „Program wychowania wodnego dla Kół Szkolnych L.M.K.", *Sprawy Morskie i Kolonjalne*, nr 3/1935, str. 130-136

pomiędzy innymi przejmie Instytut i redakcję „Spraw Morskich i Kolonialnych", które staną się do pewnego stopnia jego organem, niezależnie od ściśle naukowych prac specjalnych, które Instytut będzie wydawał. Dotychczasowy charakter pisma – naukowo-propagandowy ma być utrzymany".[327]

Zmieniła się siedziba redakcji, którą przeniesiono z Warszawy do Poznania, nowym redaktorem został nie tylko. Stanisław Pawłowski, a redakcja zyskała również sekretarza w osobie Bogdana Andrzejewskiego. Konsekwencją zmian były także skróty artykułów publikowane w języku francuskim. Od roku 1938 pismo zyskało podtytuł „Wydawnictwo Instytutu Naukowego Ligi Morskiej i Kolonialnej *Revue Maritime et Coloniale*, co było postrzegane wśród czytelników jako swego rodzaju nobilitacja i dowód wzrostu znaczenia pisma na rynku i wśród sfer opiniotwórczych związanych z morzem i gospodarką morską. W późniejszym okresie profil tytułu uległ pewnej modyfikacji, polegającej na przesunięciu akcentów w publicystyce. Koncentrowano się odtąd zdecydowanie silniej na tematyce kolonialnej w ujęciu gospodarczym[328]. Było widoczne szczególnie w kontekście rozwoju handlu międzynarodowego.[329] Na łamach pojawiło się także więcej materiałów o charakterze obronnościowym, poświęconym Marynarce Wojennej, ale także pokazujących historię flot wojennych na świecie.[330] Pismo stroniło jednak od polityki i ta tematyka znajdowała się na łamach zaledwie incydentalnie, zazwyczaj w formie kroniki ustawodawczej stanowiącej podsumowanie prac legislacyjnych powiązanych tematycznie z morzem i gospodarką morską. W latach 1936-39 dużo miejsca przeznaczano także na tematykę historyczno-kulturalną, a składały się na nią głównie materiały związane z nowościami książkowymi, seminariami oraz artykuły stricte historyczne.[331] Ciekawostką była także publikacja wykazu prac dyplomowych

---

327 (ba), „Od redakcji", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 3-4/1937, str. 3-4

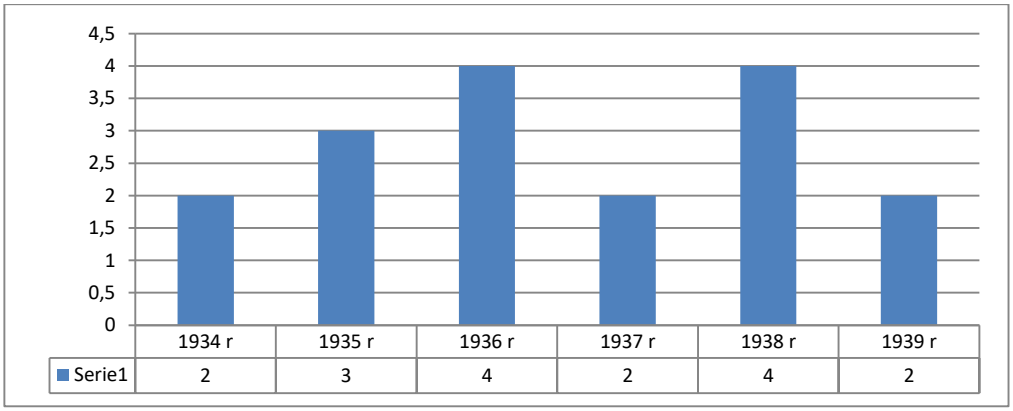
328 Roman Piotrowicz, „Walka o surowce i kolonie", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1- 2/1937, str. 81-105, Hubert Sukiennicki, „Problem surowcowy w rozważaniach międzynarodowych", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 3-4/1937, Zygmunt Przybyłkiewicz, „Rozwój wielkich kultur plantacyjnych w Indiach Holenderskich", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1939, str. 312-329, Maria Robińska, „Uprawa i znaczenie gospodarcze soi", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1939, str. 386-392, Mieczysław Welkzandt, „Organizacja, koszty, i rezultaty administracji terenów kolonialnych na przykładzie brytyjskiego mandatu nad Togo", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1939, str. 378-385, B. Dederko, „Produkcja i zbyt pszenicy w Paranie", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1938, str. 41-52, B. Dederko, „Liczebność Polaków na przestrzeni wieków w nawiązaniu do problemu przeludnienia i do zagadnienia emigracyjnego w Polsce", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1939, str. 61-96

329 Walenty Winid, „Polski handel zagraniczny a polskie porty", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1939, str. 1-32, Janusz Klimek, „Teoria umiejscowienia gospodarczej w zastosowaniu do portu gdyńskiego", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1939, str. 33-62, Stanisław Pawłowski, „Handel Polski z Indiami Holenderskimi", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1939, str. 166-172, Stanisław Rączkowski, „Z dziedziny gospodarki kolonialnej. Kompanie kolonialne", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 4/1938, str. 91-96, Stanisław Rączkowski, „Handel kolonialny Francji i jego rozwój", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 4/1938, str. 56-71, Witold Hubert, „Znaczenie portów łotewskich dla Polski", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1939, str. 276-290, Adam Robiński, „Kauczuk w gospodarstwie światowym i polskim", *Sprawy Morskie i Kolonjalne*, nr 2/1939, str. 330-360

330 Eugeniusz Pławski, „Zarys historii powstania okrętów podwodnych", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1938, str. 53-76, Roman Piotrowicz, „Zagadnienia równowagi", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 3/1938, str. 21-40, St. P., „Jak nazywać nasze okręty wojenne oraz statki handlowe i rybackie", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 2/1939, str. 391-394

331 M. Złotorzycka, „Emigracja polska w Ameryce po r. 1831", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 3/1935, str. 5-16, M. Godlewski, „Kaprowie Macieja Siennika", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr

w wyższych uczelniach obejmujących zagadnienia morskie, emigracyjne, kolonialne i żeglugi śródlądowej. W Polsce międzywojennego dwudziestolecia dużą wagę przywiązywano do szkolnictwa morskiego, toteż nic dziwnego, że prac na ten temat powstało aż kilkaset i to zarówno w szkołach morskich jak też w uniwersytetach czy szkołach o profilu handlowym. W wykazie opublikowanym w numerze 1/1937, obejmującym lata 1913-36, znalazło się ich aż 210, co było wynikiem imponującym zważywszy ówczesne realia gospodarcze.[332] Bardzo cennym pomysłem było wydawanie, począwszy od numeru 2/1934, bibliografii prac poświęconych morzu i publikowanych na łamach pismo o charakterze ogólnym. Pierwsza z bibliografii obejmuje 1055 publikacji zamieszczonych na łamach 78 czasopism, kolejna, obejmująca ostatni kwartał 1934 roku obejmuje 1296 pozycji z 60 czasopism, a ostatnia z nich brała pod uwagę zaledwie 43 czasopisma i pozbawiona była omówienia gazet codziennych. W kolejnych wydaniach *Spraw* publikowano bieżące zestawienia prac związanych z morzem i ukazały się one na łamach kolejnych wydań kwartalnika.[333] *Sprawy Morskie i Kolonialne* odegrały istotną rolę w krzewieniu i systematyzowaniu wiedzy na temat zagadnień kolonialnych, potrafiły w sposób wyważony podejmować tematykę, która w społeczeństwie budziła niezwykle silne emocje, pokazywały najważniejsze sprawy w dziedzinie gospodarki morskiej, handlu zagranicznego i idei kolonizacji. Mimo niewysokiego, zaledwie 1.200 egzemplarzy, nakładu *Sprawy* bardzo szybko stały się ważnym tytułem opiniotwórczym, po które chętnie sięgano, ale które też zdobyły sobie czytelników rzetelnością, trafnymi analizami i wyważoną publicystyką. Pismo zaledwie marginalnie informowało o bieżących wydarzeniach, dla autorów publikujących na jego łamach stanowiły one zaledwie punkt wyjścia do materiałów problemowych, naukowych, pogłębionych analiz i esejów. Po wojnie tytułu nie wznowiono.

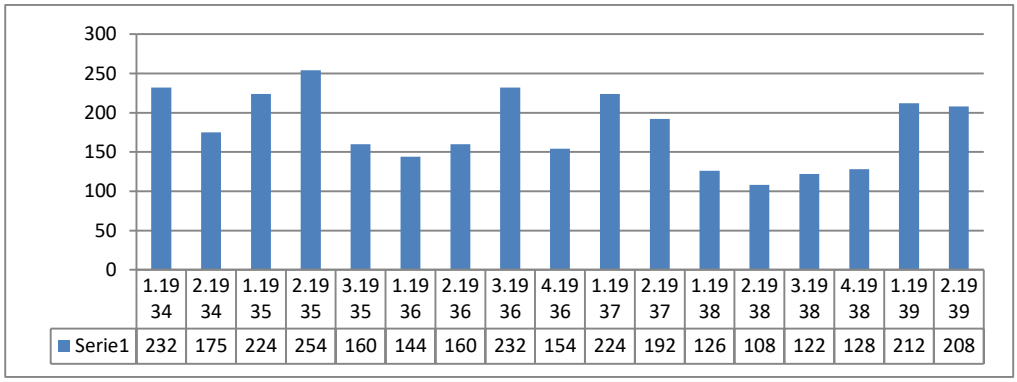


Liczba wydań *Spraw Morskich i Kolonialnych* w latach 1934-39

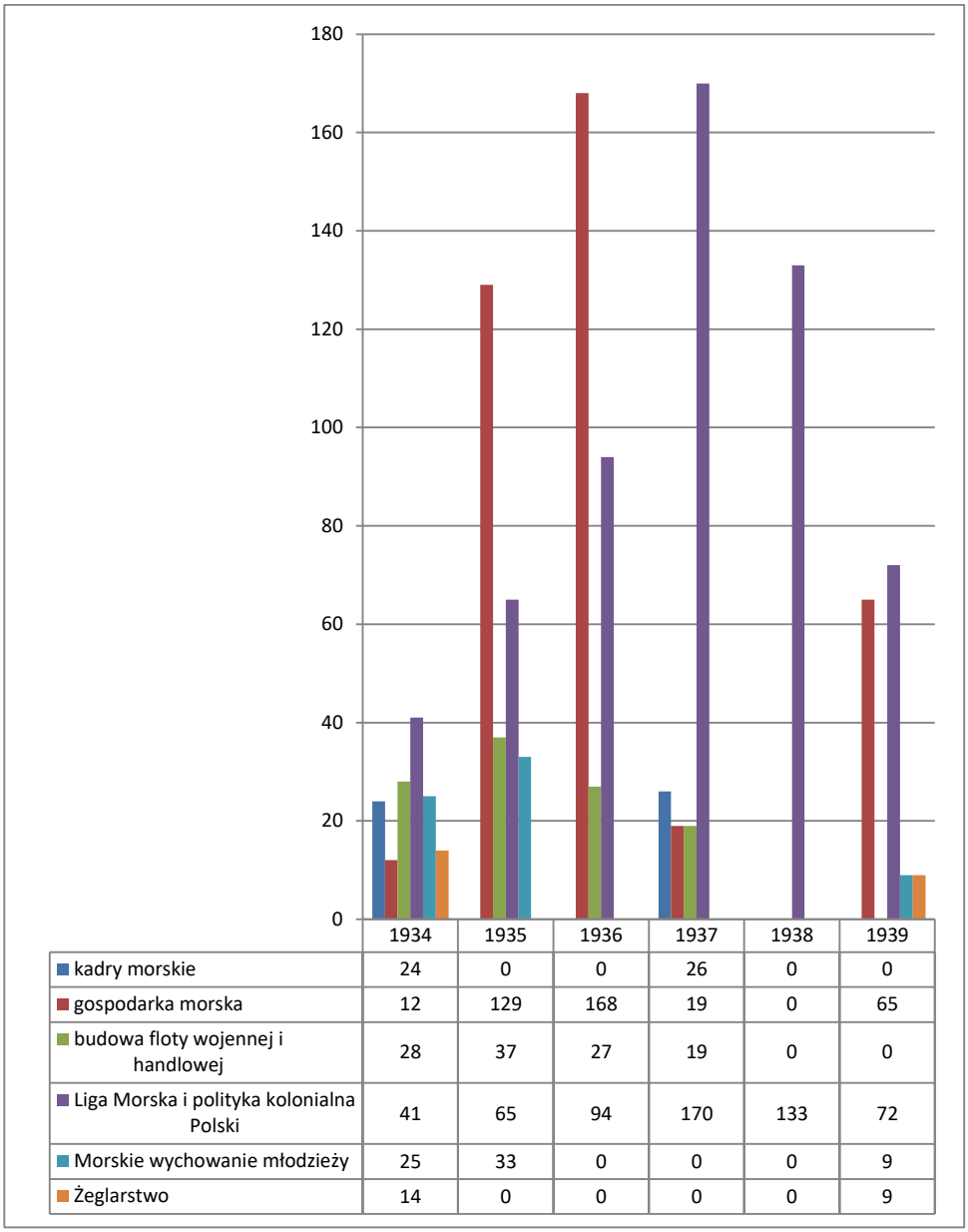
3/1936, (ba), „Nowe książki z dziedziny spraw morskich, kolonialnych i żeglugi śródlądowej", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 4/1936, str. 224-230

[332] (k.g.z.), „Prace dyplomowe w wyższych uczelniach polskich z zakresu zagadnień morskich, emigracyjnych, kolonialnych i żeglugi śródlądowej", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1937, str. 218-223. Wykaz obejmował prace napisane w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie (130 prac), Szkołę Nauk Politycznych w Warszawie (32 prace), Wyższą Szkołę Handlu Zagranicznego we Lwowie (8 prac), Wyższą Szkołę Handlową w Poznaniu (40 prac)

[333] Stefan Rygiel, „Bibliografia bieżąca polskich spraw morskich, rzecznych, emigracyjnych i kolonjalnych", *Sprawy Morskie i Kolonjalne* nr 1/1934, str. 218-219, tamże, nr 1/1935, str. 186-204, tamże, nr 3/1935, str. 137-150, tamże, nr 1/1936, str. 129-139

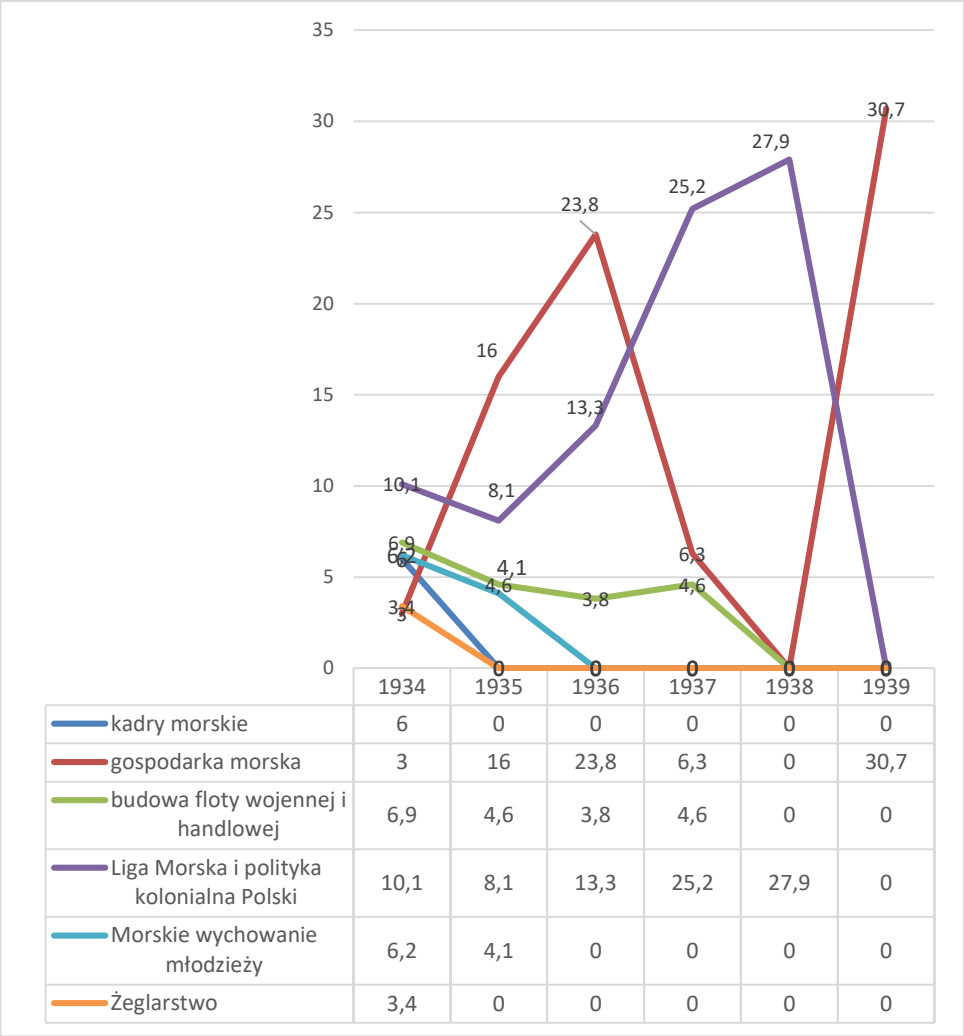


Liczba stron w poszczególnych wydaniach pisma *Sprawy Morskie i Kolonjalne* w latach 1934-39



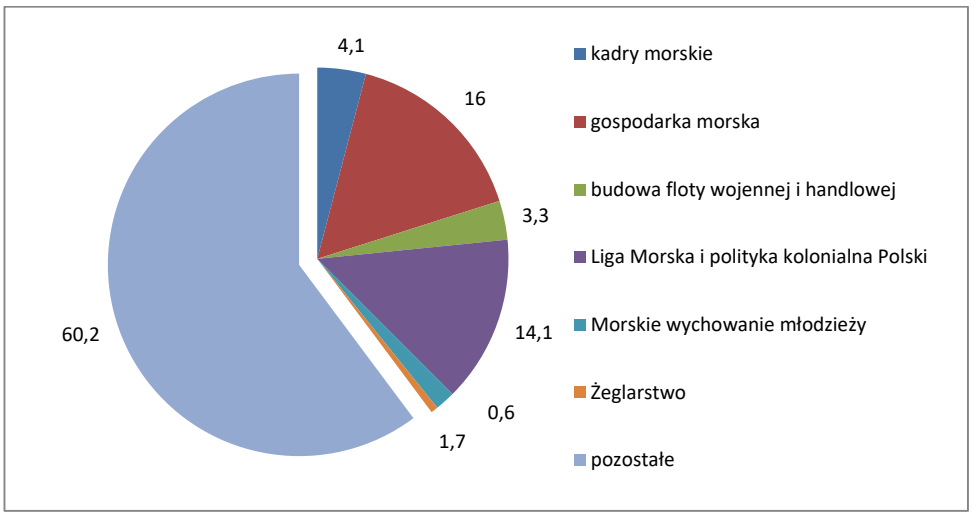
	1934	1935	1936	1937	1938	1939
kadry morskie	24	0	0	26	0	0
gospodarka morska	12	129	168	19	0	65
budowa floty wojennej i handlowej	28	37	27	19	0	0
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	41	65	94	170	133	72
Morskie wychowanie młodzieży	25	33	0	0	0	9
Żeglarstwo	14	0	0	0	0	9

Liczba stron przeznaczona na wybrane tematy z rozbiciem na poszczególne lata



	1934	1935	1936	1937	1938	1939
kadry morskie	6	0	0	0	0	0
gospodarka morska	3	16	23,8	6,3	0	30,7
budowa floty wojennej i handlowej	6,9	4,6	3,8	4,6	0	0
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	10,1	8,1	13,3	25,2	27,9	0
Morskie wychowanie młodzieży	6,2	4,1	0	0	0	0
Żeglarstwo	3,4	0	0	0	0	0

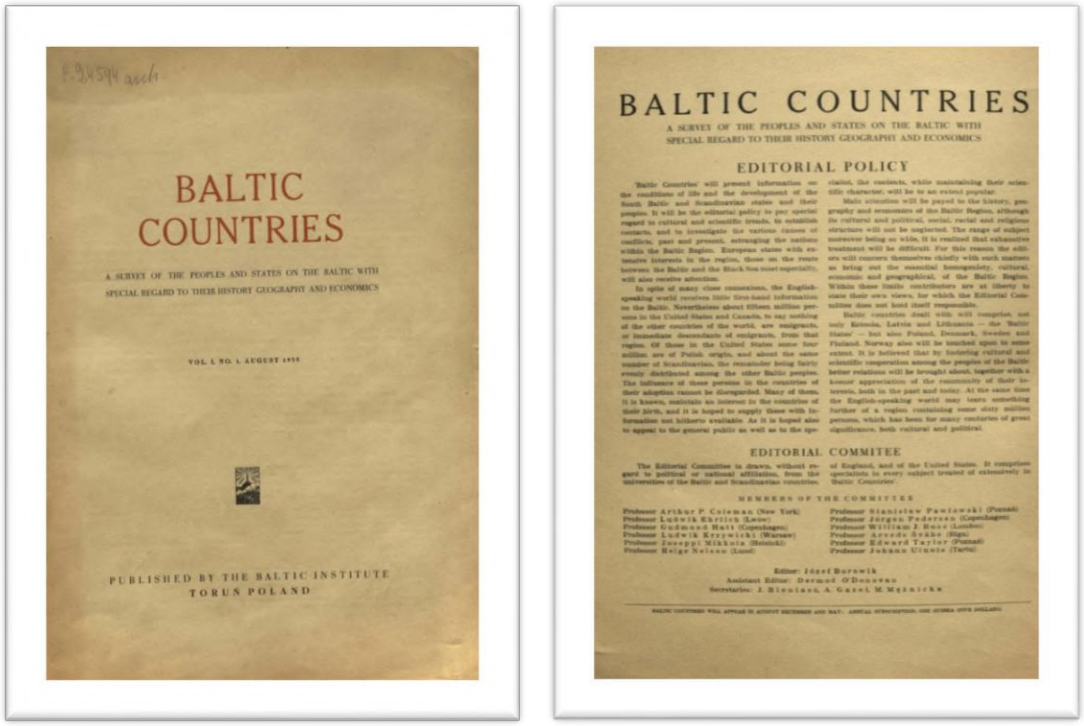
Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Sprawy Morskie i Kolonjalne* w rozbiciu na poszczególne lata



Procentowa zawartość wybranej tematyki na łamach czasopisma *Sprawy Morskie i Kolonialne* w latach 1919-21

Ewolucja tytułu i podtytułu:

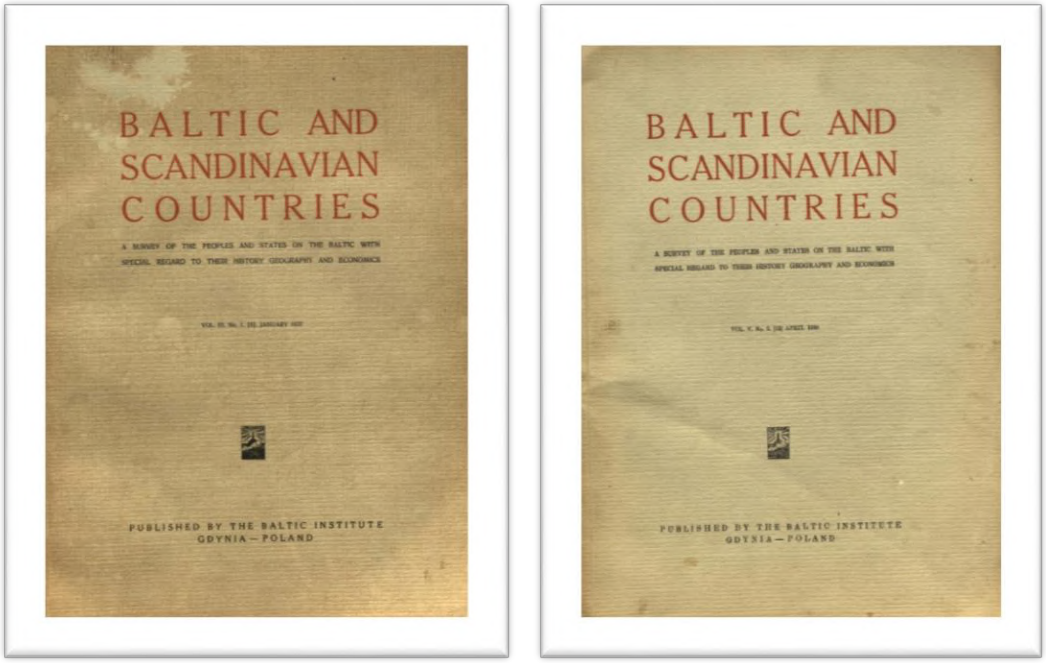
- **1935**: *Baltic Countries – a Survey of the Peoples and States on Baltic with Special Regards to Their History, Geography and Economics*
- **1939**: *Baltic and Scandinavian countries - a Survey of the Peoples and States on Baltic with Special Regards to Their History, Geography and Economics*



Okładka i strona tytułowa pierwszego numeru czasopisma *Baltic Countries* z sierpnia 1935 roku

Pismo naukowe poświęcone zagadnieniom morskim, którego wyróżnikiem były międzynarodowy charakter oraz wydanie anglojęzyczne. Wydawane było na bardzo wysokim poziomie merytorycznym, co zapewniała mu bardzo rozbudowana struktura Komitetu Redakcyjnego skupiającego ludzi nauki ze świata. Komitet tworzyli profesorowie: Arthur P. Coleman z Nowego Jorku, Ludwik Ehrlich ze Lwowa, Gudmunt Hatt z Kopenhagi, Ludwik Krzywicki z Warszawy, Joseppi Mikola z Helsinek, Helge Nelson z Lund, Stanisław Pawłowski z Poznania, Joergen Pedersen z Kopenhagi, William J. Rose z Londynu, Arveds Svabe z Rygi, Edward Taylor z Poznania i Johann Uluots z Tartu (Tallin). Taki skład naukowego gremium nie tylko podnosił prestiż pisma, ale sprawiał, że pismo publikowało przedruki prasy zagranicznej, a także zamieszczało oryginalne prace zagranicznych badaczy. Wymiana myśli pomiędzy naukowcami z różnych krajów sprzyjała poszerzeniu perspektywy, z jakiej przyglądano się problemom i wyzwaniom badawczym, a także sprzyjała podejmowaniu wspólnych badań czy konferencji. Pisma stało się areną swobodnej wymiany poglądów na zagadnienia morskie, kształtowało standardy naukowe, co było istotne z punktu widzenia

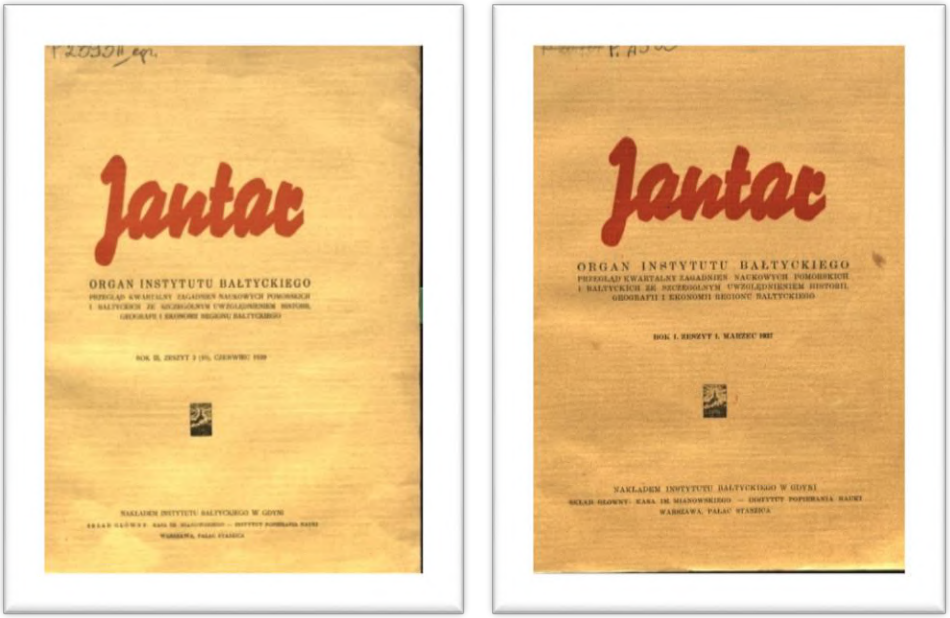
młodego państwa i jego kadry naukowej. Miało bardzo niewielki nakład, stąd też nic dziwnego, że poza wąskim kręgiem naukowym Wybrzeża w głębi Polski było praktycznie nieznane. Pomimo to warte jest odnotowania jako próba doganiania świata w zakresie badań naukowych nad problematyką morską.



Okładka wydania styczniowego z 1937 roku, po zmianie tytułu , oraz okładka ostatniego wydania czasopisma *Baltic Countries* z kwietnia 1939 roku

Każdy numer kwartalnika był czytelnie podzielony na działy: „Archeology and History", „Ethnography and Philology", „Geography", „Economics and Sociology", „Reviews", „Cultural Relations", „Academies and Scientifics Institution" oraz „Bibliographies". Redakcją zajmował się Józef Borowik oraz Dermod O'Donovan, a redakcja zamieszczała prace naukowców z całego świata. Pismo tworzone było jako kwartalnik, a artykuły koncentrowały się wokół tematyki naukowej zupełnie pomijając aspekty publicystyczne. Odegrało ważną rolę w budowaniu nauk oceanologicznych a zarazem integrowało środowisko naukowe pozwalając polskim uczonym zaistnieć na arenie międzynarodowej.

- **1937**: *Jantar – organ Instytutu Bałtyckiego, Przegląd kwartalny zagadnień naukowych pomorskich i bałtyckich ze szczególnym uwzględnieniem historii, geografii i ekonomii regionu bałtyckiego*



Okladki pierwszego, z marca 1937, i ostatniego , z czerwca 1939 roku, wydania czasopisma Jantar

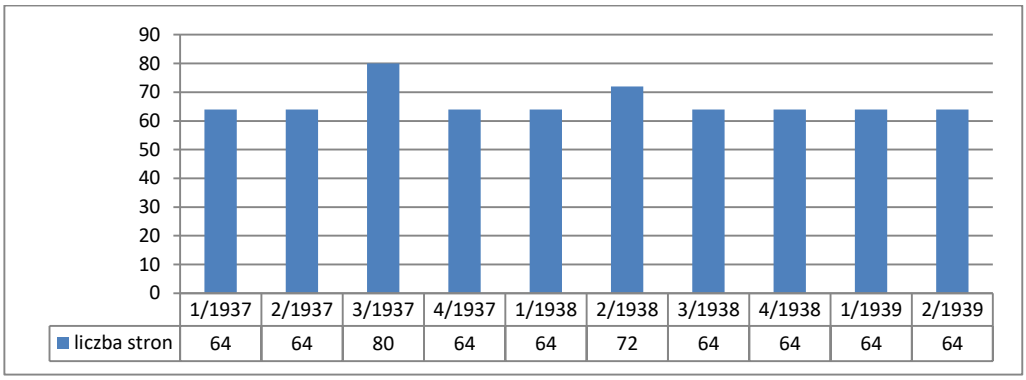
Periodyk o charakterze naukowym, adresowany do wąskiej grupy czytelników, poruszający się w obszarze zagadnień zawartych w podtytule, a więc historycznych, geograficznych oraz ekonomicznych zawężonych do spraw regionalnych. Niezwykle ważne pismo dla środowiska naukowego Gdyni i Gdańska, skupiające w gronie współpracowników elitę ówczesnego świata naukowego Pomorza. Komitet Redakcyjny składał się z uczonych z całego kraju, on nadawał pismu ogólny kierunek naukowych dociekań rozwijanych następnie na łamach.[334] Redaktorami byli Józef Borowik i Józef Bieniasz. Redakcja znalazła swoją siedzibę w gdyńskim gmachu Instytutu Bałtyckiego znajdującym się przy ulicy Świętojańskiej 23. *Jantar* ukazywał się regularnie jako kwartalnik, jego cena została ustalona na poziomie 3 złotych, a prenumerata roczna kosztowała 10 złotych.

Tytuł miał niezwykle konserwatywny układ, składał się z trzech zasadniczych działów: „Rozprawy", „Sprawozdania" oraz „Recenzje". Łamany był dwuszpaltowo, co ułatwiało czytanie, a na treści pomieszczone na łamach pisma złożyło się wiele prac naukowych i omówień badań nad zagadnieniami interesującym dla redakcji. Selekcja materiałów do publikacji była bardzo duża toteż na łamy nie trafiały teksty przypadkowe czy o niskim poziomie merytorycznym. Okładka pozostała niezmieniona przez cały okres przedwojenny, drukowana była na grubym papierze bez ilustracji, co pozostało niezmienne przez cały okres

[334] W skład Komitetu Redakcyjnego wchodzili profesorowie: Stanisław Arnold z Warszawy, Franciszek Bujak z Lwowa, Jan Bystroń z Warszawy, Edward Lipiński z Warszawy, Jerzy Smoleński z Krakowa i Witold Staniewicz z Wilna.

wydawania tytułu. Podobnie było także z papierem, na którym drukowano Jantar, był znacznie grubszy od papieru gazetowego i znacznie wyższej jakości. Wiele miejsca zajmowała tematyka historyczna koncentrująca się na zagadnieniach morskich, co w sposób oczywisty wynikało z profilu periodyku.[335] Dużo publikowano także na tematy gospodarcze koncentrując się na szlakach wodnych i ich wykorzystaniu w rozwoju transportu, ale też dokonując naukowych porównań pomiędzy wybranymi portami.[336] Bardzo obszernym działem były recenzje, w którym publikowano materiały na temat wybranych nowości książkowych o tematyce morskiej w bardzo różnych aspektach. W dziesięciu wydanych numerach zamieszczono aż 60 recenzji dotyczących publikacji samodzielnych oraz czasopism poświęconych tematyce bałtyckiej i pomorskiej. Oprócz tekstów autorów polskich sięgano także po tłumaczenia artykułów, głównie z kręgu naukowców skupionych wokół innego pisma naukowego wydawanego wówczas na Wybrzeżu, Baltic Countries.

Jantar odegrał niezwykle ważną rolę na rynku wydawniczym choć nie miał nigdy aspiracji bycia pismem masowym. Publikował jednak ważkie teksty poruszające problematykę bałtycką w ujęciu naukowym, pokazując stan badań uczonych w nowej dziedzinie. Skupiał wielkie autorytety naukowe i integrował środowisko wokół zagadnień morskich, inspirował kolejnych badaczy do podejmowania tej problematyki w swoich pracach.



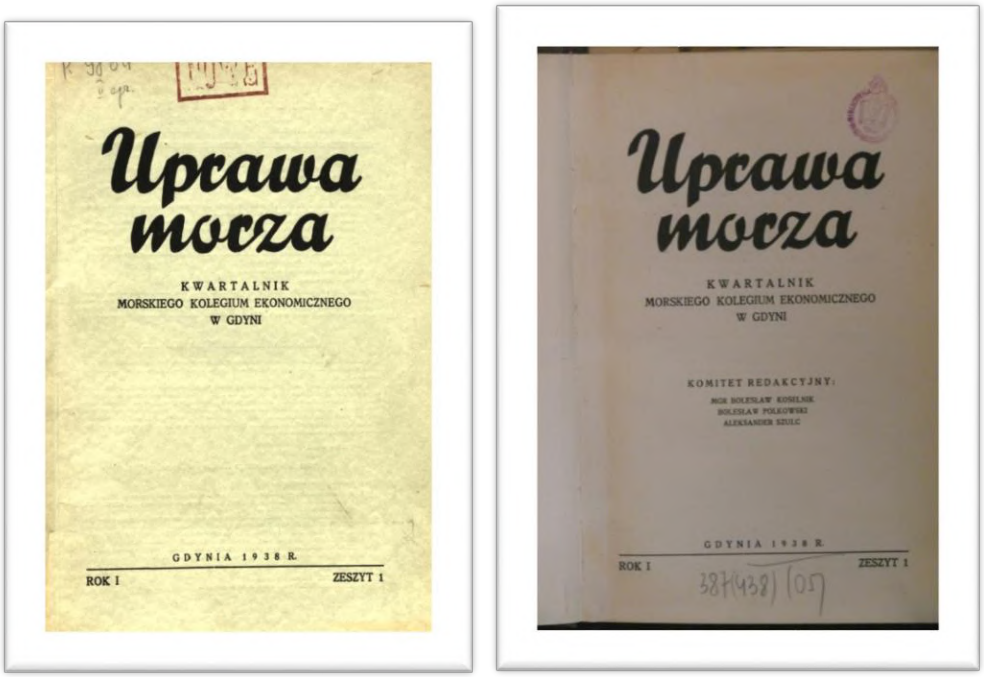
	1/1937	2/1937	3/1937	4/1937	1/1938	2/1938	3/1938	4/1938	1/1939	2/1939
liczba stron	64	64	80	64	64	72	64	64	64	64

Liczba stron w poszczególnych wydaniach czasopisma *Jantar*

335 Kazimierz Piwarski, „Udział Litwy w polskiej polityce bałtyckiej w drugiej połowie XVII wieku", *Jantar* nr 1/1937, str. 1-7, William J. Rose, „Rola Wisły w polskiej kulturze", tamże, str. 32-36, Marian Małowist, „Bałtyk i Morze Czarne w handlu średniowiecznym", *Jantar* nr 2/1937, str. 69-74, Tadeusz Zieliński, „Składniki morskie w kulturach helleńskiej i łacińskiej", *Jantar,* str. 86-91 Antonio Antonio Giordano, „Stosunki handlowe i żeglugowe między Włochami a krajami bałtyckimi", *Jantar,* str. 75-78, Marceli Handelsman, „Kilka uwag o sprawach bałtyckich w najnowszej historiografii polskiej", *Jantar,* str. 103-104, Hans Niels-Skade, „Kompania Wschodnio-Azjatycka", *Jantar,* nr 3/1937, str. 158-163, Paul Norlund, „Trelleborg. Wikiński obóz warowny na wybrzeżu Wielkiego Bełtu, *Jantar,* str. 163-166, Helena Buxell, „Ren a niemieckie porty morskie", *Jantar,* str. 180-187, Eugene van Cleef, „Narody bałtyckie w Stanach Zjednoczonych", „Jantar", str. 228-234, (T.S.), „Sytuacja prawna Wolnego Miasta Gdańska", *Jantar,* str. 243-249, Kazimierz Piwarski, „Zagadnienia bałtyckie w opinii polskiej XVII wieku", *Jantar* nr 2/1938, str. 65-73, Kazimierz Zakrzewski, „Związki Cesarstwa Rzymskiego z Bałtykiem", *Jantar* nr 4/1938, str. 201-208, Wiktor Nechay, „O więzi geograficznej dorzecza Odry z Polską, *Jantar,* str. 219-223, Kazimierz Lepszy, „trzy relacje o podróży Zygmunta III do Szwecji", *Jantar,*, str. 230-237, Apolonia Załuska, „Kwestia alandzka", *Jantar* nr 2/1939, str. 94-100

336 Bolesław Tabak, „Znaczenie drogi Renu dla krajów bałtyckich i skandynawskich", *Jantar* nr 2/1938, str. 80-85, Józef de Keuster, „Konkurencja Antwerpii i Rotterdamu w obrotach z państwami bałtyckimi", *Jantar,* nr 3/1938, str. 162-166, Waław Olszewicz, „Wisła w służbie komunikacji i energetyki", *Jantar* nr 1/1939, str. 17-23

- **1938**: *Uprawa Morza – kwartalnik morsko-kolonialno-ekonomiczny w Gdyni*



Okładka i strona tytułowa pierwszego wydania pisma z 1938 roku

Tytuł *Uprawa Morza* powstał na zamówienie środowiska naukowego Wybrzeża skoncentrowanego na zagadnieniach morskich. Nie miało ono swojego pisma, na łamach którego można było publikować wyniki prac i analizy związane z różnorodnymi zagadnieniami o wspólnym morskim mianowniku. Kiedy na Wybrzeżu powołano dożycia Kolegium Ekonomistów Morskich, przemianowane następnie na Morskie Kolegium Ekonomiczne, jednym z priorytetów uznano stworzenie własnego pisma o charakterze naukowym. O potrzebie powołania do życia takiego tytułu dyskutowano od lat, jednak zabiegi zakończyły się powodzeniem dopiero w 1938 roku w wyniku sfinansowania przygotowań przez przyszłego wydawcę, skupiającego w swoich szeregach ludzi nauki, urzędników, ale także przedstawicieli miejscowego biznesu.

Uprawa Morza była pismem fachowym wydawanym przez Morskie Kolegium Ekonomiczne. Z tego powodu nowy periodyk miał profil ekonomiczny i gospodarczy i był ściśle związany z regionem pomorskim. Było to pismo wydawane w formie książkowej o zmiennej objętości, o oszczędnej szacie graficznej, ale o ogromnym znaczeniu poruszanych zagadnień z uwagi na niekwestionowany autorytet wydawcy i autorów. Było w ogóle pozbawione fotografii, zamieszczało referaty, artykuły i analizy wzbogacane czasem o wykresy, czytelnik oczekiwał bowiem nie atrakcyjnej szaty graficznej, ale rzetelnej wiedzy popartej badaniami.

Na czele komitetu redakcyjnego stanęli naukowcy: Bolesław Koselnik, Bolesław Polkowski i Aleksander Szulc, co gwarantowało wysoki poziom merytoryczny. Sprawami redakcyjnymi zajmował się Alfred Zakrzewski pracujący w siedzibie redakcji znajdującej się

w centrum Gdyni przy ulicy Świętojańskiej 23. Periodyk miał charakter naukowy, jego cenę ustalono na poziomie 3 złotych, a roczną prenumeratę w wysokości 10 złotych. Nowe czasopismo dystrybuowano poprzez placówki naukowe Wybrzeża i tamtejsze urzędy, w wolnej sprzedaży było praktycznie niedostępne. Mimo naukowego charakteru pisma publikowano na jego łamach reklamy modułowe, już w drugim numerze z 1938 roku opublikowano ich aż osiem kolumn. Były one niemal wyłącznie związane z gospodarką morską na terenie Gdyni lub też wynikały z działalności gospodarczej członków Morskiego Komitetu Ekonomicznego, którego wykaz członków opublikowano już w pierwszym numerze.[337] Pismo miało stałą okładkę pozbawioną fotografii; w pierwszym roku swego istnienia miało barwę kremową, która następnie została zamieniona na brąz. W pierwszym numerze pisma w artykule odredakcyjnym tak uzasadniano znaczenie tytułu i prezentowano zarazem profil pisma:

> *Niech więc uprawa morza skojarzy się tak mocno w słownictwie naszym, jak to od dawien dawna stało się z uprawą roli. Niech zestawienie tych wyrazów oddaje najpierw znaczenie morza dla Polski – niech głosi jego niezmierzoną wartość gospodarczą, niech zawsze mówi Polakom, że tym samym, co rola, jest dla ich bytu i dla ich pracy – MORZE"*[338]

Tytuł nawiązywał do słynnego wiersza z XVI wieku autorstwa Sebastiana Klonowicza, który pisał:

> „Miła Polska na żyznym zagonie zasiadła, jak u Boga na łonie:
> Może nie wiedzieć Polak, co to morze, Gdy pilnie orze"[339]

Przez lata międzywojennej Polski wiersz ten bardzo często przytaczano na łamach prasy jako przykład braku zainteresowania sprawami morskimi wśród Polaków, co stało się przyczyną późniejszych kłopotów w postaci kolejnych rozbiorów i upadku państwa. Ogółem wydano zaledwie pięć numerów pisma, jednak mimo to odegrało ono ważną rolę na rynku prasy morskiej z uwagi na swój wyważony charakter, opiniotwórcze materiały i wsparcie ze strony zaplecza naukowego. Tytuł mając silne wsparcie finansowe ukazywał się regularnie, co było jednym z elementów budowania strategii rynkowej nowego pisma. *Uprawa Morza* nie będąc czasopismem stricte rynkowym, nie musiała walczyć o czytelnika, borykać się niedoborami finansowymi, a także nie była obligowana do działań marketingowych. Zajmowała swoją niszę wypełniając zarazem misję krzewienia i porządkowania wiedzy na tematy związane z morzem, ale podejmowane w oryginalny sposób, z punktu widzenia ważkiego dla miejscowych elit gospodarczych. Tematyka pisma koncentrowała się wokół zagadnień morskich, ale w ujęciu gospodarczym i prawnym, w postaci pogłębionych analiz wybranych zagadnień. W piśmie nie było w ogóle kolumn newsowych czy bieżącej tematyki, zawartość tytułu koncentrowała się na zagadnieniach problemowych i teoretycznych. Dużo miejsca poświęcono budowie oraz eksploatacji portów, zwłaszcza portu w Gdyni, co było zrozumiałe z uwagi na charakter periodyku.[340] Pisano także o handlu zagranicznym i przepływie towarów z punktu widzenia

---

337 (ba), „Lista członków Morskiego Komitetu Ekonomicznego", *Uprawa Morza,* nr 1/1938, str. 103-104

338 (ba), Od Redakcji", *Uprawa Morza* nr 1/1938, str. VII-VIII

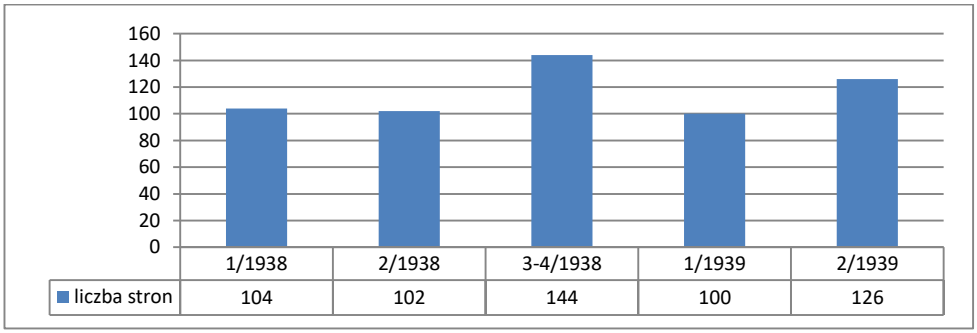
339 Sebastian Klonowicz, „Flis", *Uprawa Morza* nr 1/1938, str. VII

340 St. Walewski, „Elementy polityki eksploatacyjnej morskich portów handlowych", *Uprawa Morza* nr 1/1938, str. 1-10, Bogusław Zórawski, „Perspektywy rozwoju stosunków gospodarczych z

portu morskiego, ale też kilka obszernych materiałów poświęcono sprawom prawnym w otoczeniu portów.[341] Na łamach *Uprawy Morza* opublikowano również kilka prac poświęconych demografii Gdyni i napływu ludności do tego miasta w kontekście rozwoju portu, co było precedensem w tej dziedzinie w odniesieniu do nowego portu i miasta.[342] Artykuły te redakcja zawdzięczała Bolesławowi Polkowskiemu, kierownikowi referatu statystycznego Gdyni, który swoje opracowania publikował także w innych pismach w tym okresie.

Tematyka polityczna w ogóle nie pojawiała się na łamach pisma, ale także i tutaj znalazło się miejsce na publikację materiału poświęconego ekspansji kolonialnej Polski.[343] W każdym numerze pisma publikowano także zestawienia statystyczne związane z różnymi zagadnieniami morskimi, co pozwalało czytelnikowi poznać różnorodne zagadnienia w syntetycznym ujęciu.

Okładki czasopisma *Uprawa Morza* z roku 1939



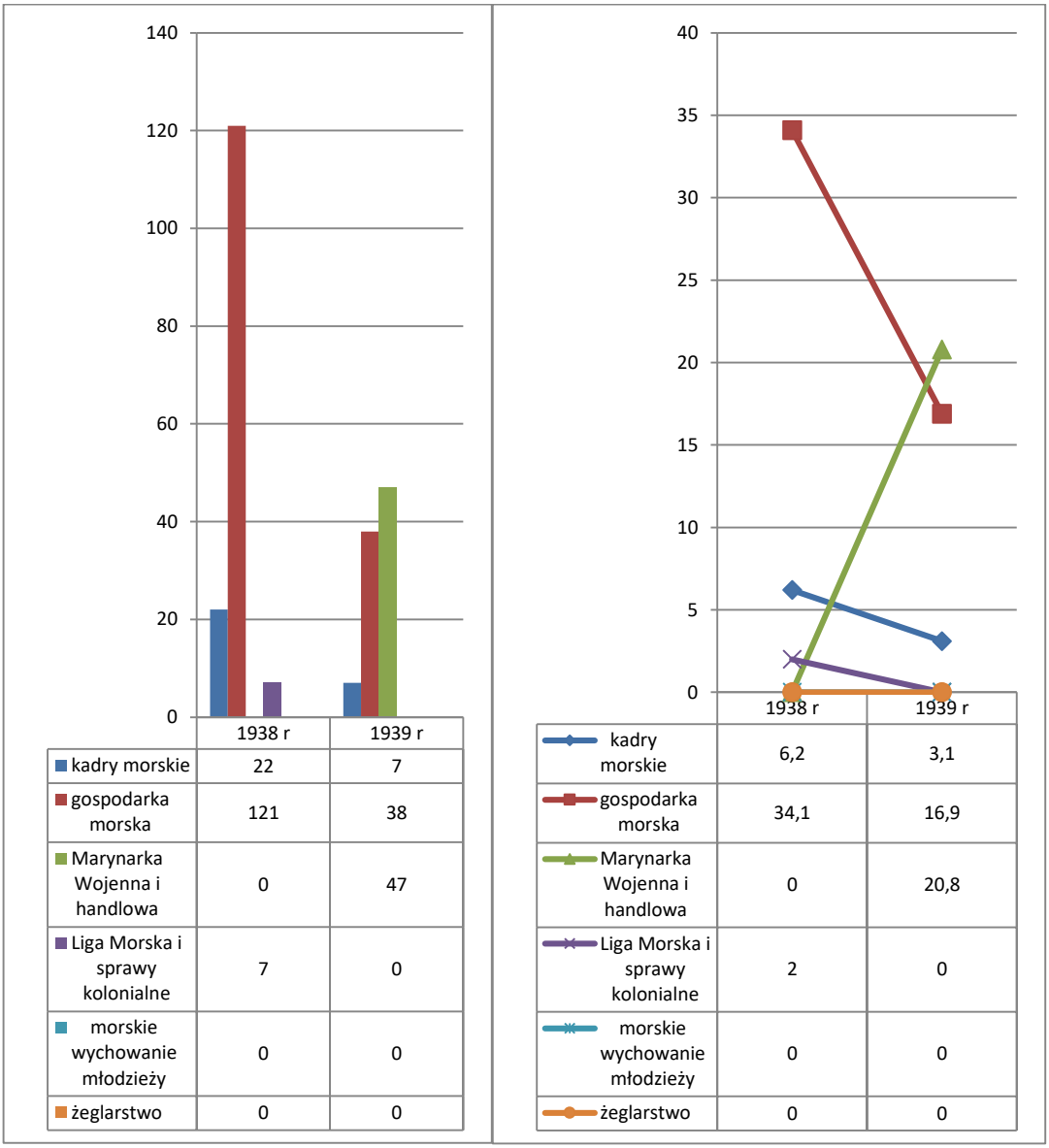
Liczba stron w poszczególnych wydaniach czasopisma *Uprawa Morza* w latach 1938-39

Ameryką Łacińską,", *Uprawa Morza* nr 1/1938, str. 20-24, Władysław Zaziemski, „Budowa okrętów w Polsce w świetle morskiej problematyki gospodarczej", *Uprawa Morza* nr 2/1939, str. 1-13

341 Maksymilian Rylke, „Morski statek handlowy w prawie publicznym", *Uprawa Morza,* Stefan Goldman, „Przemiany form umów handlowych w ostatniej dobie", *Uprawa Morza* nr 1/1939, str. 1-10, B.P., „Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski", *Uprawa Morza* nr 1/1938, str. 54-55, Tadeusz Szeffer, Walory tranzytowe portów Gdyni i Gdańska", *Uprawa Morza* nr 3-4/1938, str. 40-62

342 Bolesław Polkowski, „Pochodzenie ludności miasta portowego Gdyni", *Uprawa Morza*, nr 2/1939, str. 31-64

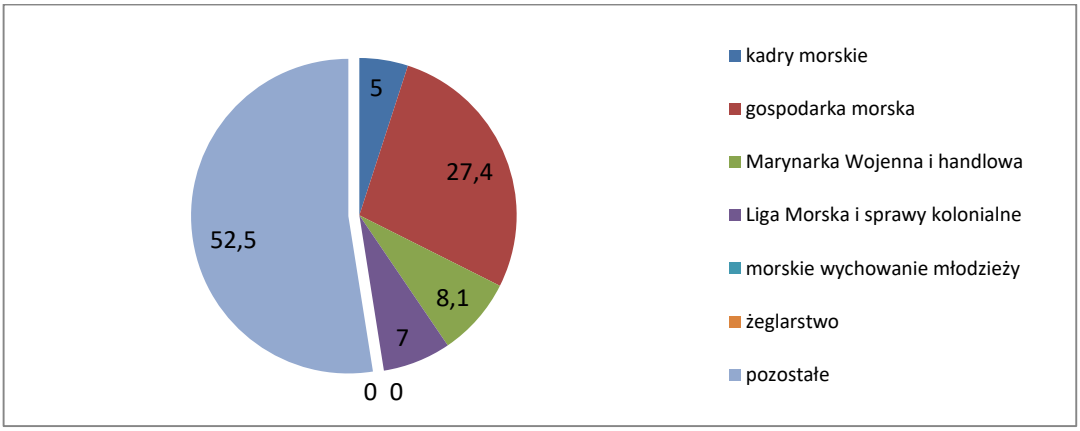
343 J. Czaiński, „Brazylia jako teren naszej ekspansji eksportowej, *Uprawa Morza*, nr 2/1938, str. 60-65



	1938 r	1939 r
kadry morskie	22	7
gospodarka morska	121	38
Marynarka Wojenna i handlowa	0	47
Liga Morska i sprawy kolonialne	7	0
morskie wychowanie młodzieży	0	0
żeglarstwo	0	0

	1938 r	1939 r
kadry morskie	6,2	3,1
gospodarka morska	34,1	16,9
Marynarka Wojenna i handlowa	0	20,8
Liga Morska i sprawy kolonialne	2	0
morskie wychowanie młodzieży	0	0
żeglarstwo	0	0

Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w rozbiciu na poszczególne lata
Procentowa zawartość wybranych zagadnień w rozbiciu na poszczególne lata



Procentowa zawartość wybranej tematyki w czasopiśmie *Uprawa Morza* w latach 1938-1939

Prasa popularna tematyce morskiej i żeglarskiej to najliczniejszy segment w omawianej pracy. Jest oczywiste, że tego typu czasopisma zdobywają największy udział w rynku, wynika to naturalnych przesłanek takich jak zasięg, sposób kształtowania narracji, poruszana tematyka i nakłady. Pisma kierowane były do tak zwanego szerokiego odbiorcy, co w praktyce oznacza czytelnika bez przygotowania merytorycznego, żadnego informacji i komentarza podanego w sposób prosty i zrozumiały. Adresatem przekazu byli zarówno ludzie starsi, nierzadko mający problemy z czytaniem i zrozumieniem otaczającego świata, a także młodzież ucząca się, z ośrodków miejskich oraz ze wsi. To narzucało wydawcom i redakcjom ramy, w których musieli się oni poruszać, aby nie tylko dotrzeć z ofertą do czytelnika, ale skłonić go do nabycia czasopisma i powrotu do niego w kolejnym wydaniu. Charakterystyczną cechą tych tytułów były więc krótkie, zwarte materiały, publikowanie cykli tematycznych, a także wchodzenie w interakcję z czytelnikiem poprzez publikowania kampanii i akcji, konkursów, a także budowanie poczucia członkostwa we wspólnocie. Ważnym elementem tej prasy były ilustracje: zarówno fotografie jak też infografiki pozwalające w sposób obrazowy pokazać złożone procesy związane z problematyką pism.

- **1919**: *Flota Polska – organ Towarzystwa Polsko Amerykańskiego Żeglugi Morskiej*

Okładka i strona redakcyjna pierwszego numeru czasopisma *Flota Polska* wydawanego w Nowym Jorku

Już w listopadzie 1919 roku ukazało się pismo popularne związane z morzem, adresowane do szerokiego kręgu czytelników. Jego szczególną specyfiką było wydawanie go nie w Polsce, a w Stanach Zjednoczonych, w warunkach wolności politycznej, dojrzałej demokracji oraz swobody gospodarczej. Wydawano je w Nowym Jorku, a w roli wydawcy wystąpiło Towarzystwo Polsko-Amerykańskie Żeglugi Morskiej. Siedzibą redakcji było biuro przy ulicy Broadway 206, a cenę egzemplarzową ustalono na 20 centów. Pismo miało skromną, choć staranną, szatę graficzną, wydawane w było dla Polonii amerykańskiej zainteresowanej sprawami gospodarki morskiej Polski i kontaktami z macierzą. *Flota Polska* wydawana była jako pismo czarno-białe, ale zawierała dużo ilustracji, zarówno zdjęć jak i rycin. Papier, na którym drukowano pismo, był stosunkowo cienki, ale wysokiej jakości, co skutkowało dużą czytelnością druku i atrakcyjnym wyglądem tytułu. W artykule wstępnym redakcja pisała:

> *Mając więc charakter polskiej placówki, Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej, pragnie obecnie dać się poznać i zawiązać bliższe stosunki z polska publiczną opinją.(...) Tak więc my, Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej, przystępujemy do wydawania Floty Polskiej – miesięcznika poświęconego sprawom Polskiej Żeglugi Morskiej w ogóle; sprawom naszego Towarzystwa w szczególe, oraz, w miarę możności, i innym sprawom życiowym blisko obchodzącym wychodźctwo polskie w Ameryce. Nasze motto jest, iż w Polsce*

potrzebna jest wielka Flota Handlowa i, że ona może być uzyskana w drodze prywatnej inicjatywy i za pomocą zbiorowego ludowego grosza. Tak ważna sprawa, jak tworzenie się Floty Handlowej, zwłaszcza za wolą szerokich mas ludowych – musi mieć uwagę Rządu Polskiego zwróconą ku sobie, o ile ten Rząd jest rządem ludu, z ludu i dla ludu.[344] (pis. oryg)

Już słowa redakcji zawarte w materiale wstępnym pokazują znaczącą odmienność w postrzeganiu rzeczywistości, zarówno politycznej jak i gospodarczej. Realia amerykańskie w bezpośredni sposób rzutują na poglądy, w których akcentowana jest swoboda gospodarcza, prywatna własność i przedsiębiorczość obywateli, uwagę zwracają także inaczej rozłożone akcenty dotyczące wizji rozwoju floty polskiej. Nieco inaczej wyrażane są poglądy autorów na łamach pisma, a dotyczy to zarówno kwestii bieżących jak też aspektów oceny wydarzeń historycznych.

Pismo miało charakter bardzo eklektyczny, co wskazuje, że redakcja dopiero starała się pozycjonować je rynkowo i dopracować formułę wydawniczą. Opublikowano reportaż, wzbogacony fotografiami, poświęcony wodowaniu w Nowym Jorku statku *Kościuszko*, pierwszemu statkowi pod polską banderą zwodowanym w USA.[345] Sporo miejsca poświęcono historii. Zamieszczono materiał o historii Gdańska, w którym odwoływano się do kilkuwiekowych dziejów Pomorza w kontekście walk z Niemcami, a także esej na temat Powstania Listopadowego. W ten nurt wpisywał się również artykuł poświęcony historii polskich dokonań na Bałtyku, w którym przypomniano okres tworzenia floty królewskiej za panowania

2

MIESIĘCZNIK

FLOTA POLSKA

wydawany przez Towarzystwo Polsko Amerykańskiej Żeglugi Morskiej.
(Polish American Navigation Corporation)
206 Broadway, New York, N. Y.
Tel. Cortland 5800.

Paweł de Gera - - - Redaktor.

Rekopisów nie zwraca się. Za artykuły pod nagłówkiem „Nadesłane" Redakcja nie odpowiada.

Korespondencje i artykuły prosimy nadsyłać pod następującym adresem:
"Flota Polska" Publishing Co.
206 Broadway, New York, N. Y.

Rok 1. New York, N. Y., Listopad, 1919. No. 1

Do Polskiej Opinji Publicznej.

„Cogito ergo sum" — myślę, a więc jestem.

Parafrazując to słynne orzeczenie filozofa Karteziusza. Towarzystwo Pol-

Stopka redakcyjna pierwszego numeru nowojorskiej *Floty Polskiej* z listopada 1919 roku

344 (A.R.), „Do polskiej opinji publicznej", *Flota Polska* nr 1/1919, str. 2
345 (ba), „Epokowa chwila", „Flota Polska" nr 1/1919, str. 8-10

Zygmunta Augusta, a więc w okresie największego rozkwitu polskiej floty.[346] W materiale poświęconym konieczności budowy statków i okrętów wskazywano na długotrwałość procesu tworzenia floty, ale zarazem podkreślano konieczność jej budowy w kontekście narastającego zagrożenia niemieckiego. Akcentowano zarazem fakt posiadania dwóch statków; *Kościuszki* i *Wisły* widząc w tym początek procesu odradzania polskich zasobów na morzu i zachęcano zarazem sugestywnie do podejmowania kolejnych kroków w dziele budowania silnej Polski na morzu.[347] Osobny artykuł poświęcono dziejom powstania Towarzystwa będącego wydawcą pisma, w którym uwypuklono zagadnienia patriotyczne i konieczność utrzymywania łączności z macierzą w trudnej chwili odbudowy od podstaw państwa polskiego.[348]

Wobec zachowania w polskich zbiorach jedynie numeru pierwszego *Floty Polskiej* trudno jest dokonać wiarygodnej analizy tytułu. Nie wiadomo, czy inicjatywa związana z kontynuowaniem wydawania tytułu morskiego w Nowym Jorku ziściła się i czy w tym przypadku pismo odegrało istotną rolę. Prawdopodobnie jest to jedyny numer wydany w USA, a poświęcony polskiej flocie. Niektóre źródła podają, wszelako bez podbudowy dowodowej, że *Flota Polska* prawdopodobnie ukazywała się jeszcze w roku 1920, pewną poszlaką może być rozwiązanie Towarzystwa Polsko Amerykańskiego Żeglugi Morskiej właśnie w tym roku, jednak jest to zaledwie hipoteza.[349]

[346] (ba), „Król Bałtyku", *Flota Polska* nr 1/1919, str. 4-6, Paweł de Gera, „Powstanie Listopadowe", *Flota Polska* nr 1/1919, str. 11, (Jaxa), „Z Dziejów Floty Polskiej na Bałtyku", *Flota Polska* nr 1/1919, str. 12-13

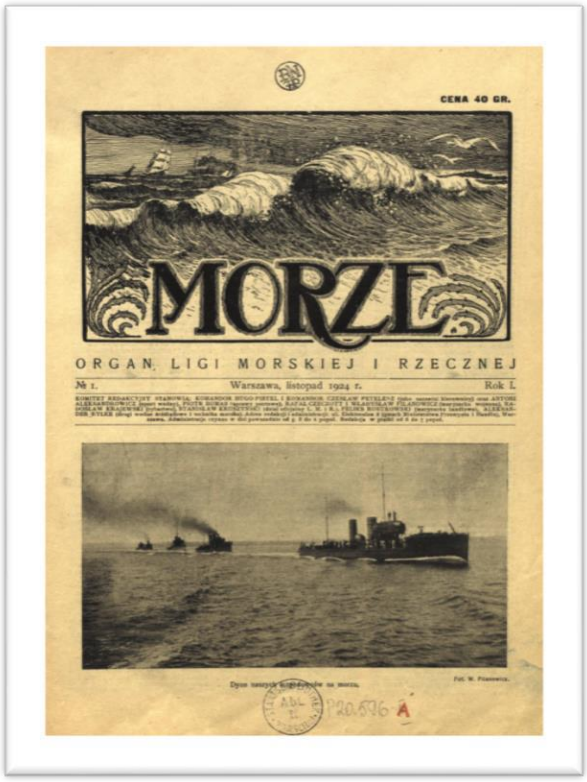
[347] (ba), Do Gdańska!", *Flota Polska* nr 1/1919, str. 16

[348] (ba), „Historja powstania T.P.A.Ż.M.", *Flota Polska* nr 1/1919, str. 14-15

[349] Zbigniew Machaliński, „Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej", Gdańsk 1969, str. 245

Ewolucja podtytułów:

- **1924**: *Morze – organ Ligi Morskiej i Rzecznej*
- **1931**: *Morze – organ Ligi Morskiej i Kolonjalnej*
- **1935**: *Morze*
- **1939**: *Morze i Kolonie*



Okładka pierwszego wydania magazynu *Morze* z listopada 1924 roku

Liga Morska bardzo wiele starań włożyła w działania mające na celu upowszechnianie wiedzy na temat swojej działalności. Problemem stała się kwestia dotarcia z informacjami do masowego odbiorcy, a to mogło zostać zrealizowane przy pomocy prasy, najlepiej własnego pisma, które stałoby się oficjalnym organem organizacji i które wypełniałoby wolę i realizowało zadania władz Ligi. Na powołanie do życia tytułu wyasygnowano środki z własnych zasobów, co gwarantowało mu wprawdzie stabilność finansową, ale stawiało pod znakiem zapytania niezależność w sprawach programowych.

W listopadzie 1924 roku ukazał się pierwszy numer miesięcznika *Morze*, jednego z najważniejszych tytułów poświęconych tematyce morskiej. Był to tytuł ukazujący się najdłużej w przedwojennej Polsce, był obecny nieprzerwanie do 1939 roku i ukazywał się z dużą regularnością. Odrodzony po II wojnie światowej znalazł swoje miejsce na rynku i funkcjonował, po zmianach właścicielskich w połowie lat 90-tych XX w. oraz po kilkuletnim

okresie zawieszenia, aż do 2000 roku będąc wówczas jednym z najstarszych czasopism w Polsce.[350]

Numer pierwszy, zawierający zaledwie 8 czarno-białych kolumn, ukazał się w niewielkim nakładzie 3.000 egzemplarzy, w bardzo skromnej szacie graficznej, a pismo już od pierwszego numeru stało się oficjalnym organem Ligi Morskiej i Rzecznej, dzięki czemu już w niedalekiej przyszłości miało się stać najważniejszym tytułem poświęconym sprawom morskim odradzającego się państwa. W artykule wstępnym komandor Hugo Pistel pisał w imieniu komitetu redakcyjnego:

> „*Zaczynamy skromnie i ostrożnie, jeśli zaś zobaczymy, że pismo nasze mieć będzie więcej czytelników niż początkowo obliczaliśmy, wtedy zwiększymy jego nakład i objętość.*[351]

Siedziba redakcji mieściła się w Warszawie, w gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy ulicy Elektoralnej 2. Cena pierwszego egzemplarza wynosiła 40 groszy, od roku następnego zwiększono ją do 50 groszy przy jednoczesnym wzroście objętości do 20 kolumn. Od numeru trzeciego w piśmie pojawiły się reklamy oraz ogłoszenia drobne. Na temat faktycznego kierowania pismem istnieją dwie wersje. Pierwsza z nich mówi, że redaktorem od pierwszego numeru został Radosław Krajewski,[352] popularny wówczas dramaturg i poeta,

---

350 Pierwsze sto numerów wydano do roku 1933, w późniejszym okresie kilkakrotnie łączono wybrane wydania ze względów redakcyjnych. Dwusetny numer wydano już po II wojnie światowej, w 1947 roku, numer 400-setny ukazał się w marcu 1964 roku, a z okazji wydania 500-ego, z lipca 1972, Ministerstwo Żeglugi przygotowało nawet specjalny pamiątkowy medal. Numer 600-ny ukazał się w listopadzie 1980 roku bez większych celebracji ze strony redakcji, już w czerwcu 1989 roku ukazuje się numer siedemsetny. Ostatni jubileuszowy numer, 750., ukazał się w kwietniu 1997 roku już po odrodzeniu się tytułu rok wcześniej. *Morze* ukazywało się regularnie do listopada 1992, kiedy to zostało po raz pierwszy zawieszone w nowych realiach gospodarczych. Na rynek, już z nowym wydawcą, powróciło w 1996 roku, ale bez większego powodzenia. Ostatni numer *Morza* łączony 3-4-5, z marca, kwietnia i maja 2000 roku, był 785-786-787 licząc od początku wydawania tytułu po czym magazyn zniknął z rynku by dotychczas się nie odrodzić.

351 Hugo Pistel, bez tytułu, *Morze* nr 1/1924, str. 3

352 Radosław Krajewski, dziennikarz, dramaturg, poeta. Urodził się 04.02.1887 w Woli Dębskiej koło Płocka i tam spędził dzieciństwo. Studiował na Akademii Rolniczej w czeskim Taborze, a następnie literaturę i filozofię na Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie. Następnie pracował jako urzędnik w strukturach powiatu łomżyńskiego i iłżeckiego, a jego pasją stała się twórczość literacka. Wówczas powstały jego pierwsze wiersze, misteria sceniczne, poematy i dramaty, w większości inspirowane życiem dawnych plemion słowiańskich. W 1914 roku wydał drukiem pierwszy tomik wierszy „Budowanie cudna", rok później kolejny, „Za jaźnie Wielkiej Lechii". Od 1915 roku pracował w Ministerstwie Rolnictwa i Reform Rolnych jako referent rybołówstwa. Kolejne jego dzieła literackie to tomik poezji „Poezje słoneczne" z 1921 roku, „Turniej poetów" z 1923, co toruje mu drogę do Związku Literatów Polskich, gdzie przez dwa lata redaguje kwartalnik „Gospoda Poetów". Nawiązuje w Związku kontakty z literatami zajmującymi się tematyką morską, i dzięki temu znalazł się w składzie członków-założycieli Towarzystwa Bandera Polska, późniejszej Ligi Morskiej. Krajewski skoncentrował się na tematyce morskiej w swej twórczości, pisywał liczne wiersze i poematy inspirowane morzem i publikował je w *Bluszczu i Tygodniku Ilustrowanym* by następnie wydać je, w 1924 roku, w zbiorze „Ku morzu". Bardzo aktywnie działa w krajowych i międzynarodowych stowarzyszeniach słowiańskich, co w późniejszych latach stanie się przyczyną represji. W 1924 roku zostaje pierwszym redaktorem „Morza" i kieruje pracami redakcyjnymi, wspólnie z Komitetem Redakcyjnym. Na stanowisku pracuje do stycznia 1927 roku, a następnie redaguje pismo *Fale* o charakterze artystycznym. Od 1927 roku wydaje także pismo *Żegluga – the Navigation* Od grudnia 1928 roku pełni rolę współwydawcy i redaktora naczelnego nowego pisma – „Flota Narodowa". Po konflikcie z generałem Mariuszem Zaruskim, który chciał przejąć tytuł, i

działacz społeczny związany ze stowarzyszeniem *Bandera Polska*, którego kandydaturę bardzo mocno forsował bardzo ceniony wówczas pisarz Stefan Żeromski, wielki miłośnik morza.[353] Wersja druga mówi, że wprawdzie Krajewski był redaktorem pisma od pierwszego numeru, to jednak faktyczną władzę w nim sprawował komitet redakcyjny.[354] Na jego czele stało dwóch prominentnych wojskowych mających wielkie wpływy i doskonale znających realia morskie. Byli to komandorowie Hugo Pistel i Czesław Petelenz jako naczelni kierownicy, a sam Krajewski figuruje w niej jako szef działu „Rybactwo" i redaktor.[355] Od 1927 roku redaktorem naczelnym był Henryk Tetzlaf, który tak wspomina swoją pracę w redakcji:

> *„Kiedy z początkiem 1927 roku objąłem redakcję Morza działać musiałem* jednoosobowo. *Redaktor wykonywał wszystkie czynności; zamawiał artykuły, adiustował i przygotowywał do druku, zamawiał rysunki i dobierał zdjęcia, był korektorem i „łamał" numer, podpisywał go do druku. Ponieważ w wielkim pokoju Ligi na parterze Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy ul. Elektoralnej 2 miałem tylko biurko, gości redakcyjnych przyjmowałem przeważnie w hallu tego gmachu, zaś adiustację i korektę wykonywałem w swoim domu."*[356]

Od 1935 roku tytułem kierował Janusz Lewandowski pozostający na tym stanowisku do wybuchu wojny. Tytuł „Morze" wybrano w toku długich dyskusji toczonych wśród członków stowarzyszenia, którzy nie mogli zdecydować się na żaden z przedstawianych wariantów. Proponowano także inne; *Przegląd Gospodarstwa Morskiego*, *Morza i Rzeki* i *Fale Bałtyku.*[357] W wyniku działań propagandowych związanych z Ligą Morską i Kolonialną, w 1939 roku tytuł magazynu zmieniono na „Morze i Kolonie". Pismo początkowo kosztowało 40 groszy, od marca 1925 roku cena urosła do 50 groszy, od stycznia 1926 do 60 groszy, następnie od stycznia 1927 do 80 groszy by osiągnąć 1,20 złotych w styczniu 1928 roku. Od kwietnia 1929 roku *Morze* kosztowało już 1,80 zł, ale w kolejnym roku wraca do poprzedniej ceny. Janusz Lewandowski, ostatni przed wojną redaktor naczelny, zapewniał jednak, że

---

długotrwałym procesie sądowym, sprzedaje znaczący pakiet udziałów w drugim swoim piśmie, „Żegluga, the Navigation" by ratować *Flotę Narodową*. Pismo, ukazujące się do wybuchu wojny, zmienia tytuł na *Flota Polska*. W okresie eskalacji ruchów słowiańskich, w drugiej połowie lat 30-tych, został preze4sem Słowiańskiego Towarzystwa Sztuki i Kultury Słowiańskiej działającym przy Towarzystwie Literatów w Warszawie. W czasie wojny Krajewski ukrywał się w okolicach Warszawy. Po wyzwoleniu zgłosił się do Ministerstwa Administracji Publicznej, skąd został skierowany do Gdańska. Tam pracował jako kierownik Wydziału Informacji i Propagandy Urzędu Miejskiego. Zorganizował regionalne struktury Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, a następnie został kierownikiem referatów prasowego i morskiego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej. Był autorem kilkuset artykułów prasowych, wielu wierszy i poematów, a także zbiorów opowiadań o tematyce morskiej. W ostatnich latach życia przygotowywał dzieło poświęcone mitologii słowiańskiej, ale nie zdołał go ukończyć. Zmarł 2 grudnia 1956 w Gdańsku i został pochowany na Cmentarzu na Srebrzysku. (źródło: Henryk Mąka, „Radosław Krajewski, pierwszy redaktor *Morza*, „Morze" nr 11/1984, str. 10-11)

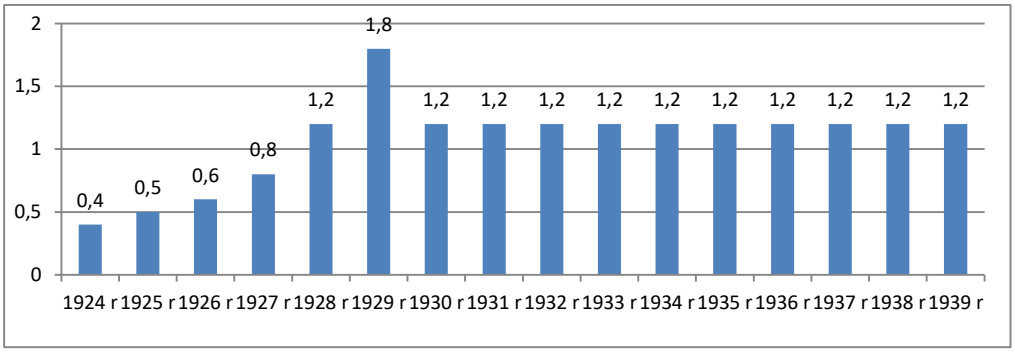
353 Henryk Mąka, „Radosław Krajewski, pierwszy redaktor *Morza", Morze* nr 11/1984, str. 10-11

354 Komitet Redakcyjny stanowili komandorzy: Hugo Pistel i Czesław Petelenz, będący naczelnymi kierownikami, a ponadto: Antoni Aleksandrowicz - sporty wodne, Piotr Bomas - sprawy portowe, Rafał Czeczott i Władysław Filanowicz - marynarka wojenna, Radosław Krajewski - rybactwo, Stanisław Kruszyński - dział oficjalny Ligi Morskiej i Rzecznej, Feliks Rostkowski - marynarka handlowa, Aleksander Rylke - drogi wodne śródlądowe i technika morska.

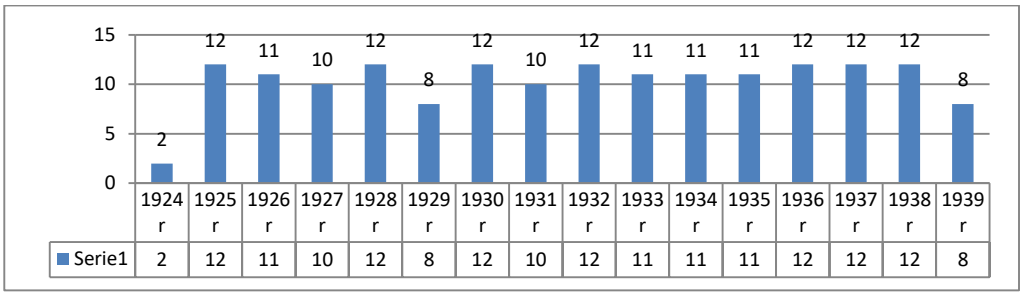
355 *Morze* nr 1/1924, okładka

356 Henryk Mąka, „750 numerów Morza", *Morze* nr 4/1997, str. 2-4

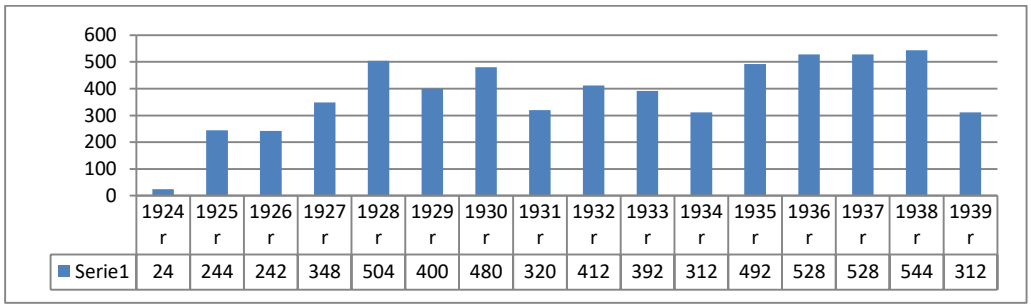
357 Henryk Mąka, „Radosław Krajewski, pierwszy redaktor „Morza", Morze nr 11/1984, str. 10-11



Cena (w złotych) magazynu *Morze* w latach 1924-39



Liczba wydań magazynu *Morze* w poszczególnych latach



Liczba stron magazynu *Morze* w poszczególnych latach

członkowie Ligi Morskiej otrzymywali magazyn bezpłatnie, w ramach składki członkowskiej organizacji. W początkowych latach swego istnienia często zmieniał się logotyp *Morza*. Powodowane to było wypracowywaniem formuły pisma oraz licznymi dyskusjami wewnątrzredakcyjnymi. Ostatecznie wypracowanie logotypu nastąpiło dopiero w roku 1932. Również okładka przechodziła wielkie przeobrażenia. W pierwszym roku istnienia pisma miała dwie ilustracje okładkowe, w kolejnym ilustracja okładkowa zmieniała się w poszczególnych miesiącach. W 1926 roku redakcja wybrała rozwiązanie polegające na zastosowaniu stałej ryciny okładkowej w zmieniających się barwach. Rok później powrócono do idei zmieniających się ilustracji, a w roku 1928 w ogóle zrezygnowano z ilustracji okładkowej, którą zastąpiono szczególnie ważnymi, z punktu widzenia redakcji, tekstami. Później redakcja wraca do idei ilustracyjnych okładek aby w roku 1931 ponownie powrócić do tekstów tam zamieszczanych. Od roku 1932 ilustracje wracają na okładki, ale tym razem są to zdjęcia ręcznie wklejane w drukowane ramki, a pamiętać trzeba, że ówczesny nakład

pisma wynosił 31.000 egzemplarzy. W roku 1933 ostatecznie kształtuje się idea okładki z pełnowymiarowym zdjęciem. Ewolucji podlegała także szata graficzna tytułu. Od niedojrzałego układu graficznego z pierwszych lat istnienia pisma ulegała ona stopniowemu przeobrażeniu by w roku 1935 osiągnąć stan satysfakcjonujący czytelników i twórców *Morza*. Wielkoformatowe zdjęcia, nawet całokolumnowe, o zaskakująco wysokiej jakości, liczne ilustracje i infografiki, starannie dobrana czcionka tytułów, zróżnicowana wielkość tytułów, to rozwiązania przyciągające uwagę czytelników. Ponadto redakcja niezwykle konsekwentnie stosowała zasadę stosowania układu dwuszpaltowego w obszernych formach dziennikarskich oraz trzyszpaltowego w kronikarskich i newsowych, co czyniło pismo czytelnym i przejrzystym. Od roku 1935 zmniejsza się nieznacznie format, co nie wpływa na powiększenie objętości ani na zmianę formuły.Pismo od początku swego istnienia uzyskało dużą stabilizację dzięki czemu było odporne na wahania koniunktury gospodarczej i sytuację rynkową będącą jej konsekwencją. Miało pełne zabezpieczenie finansowe ze strony wydawcy oraz gwarancję ukazania się w terminie, ponadto nie było problemu z wypłacaniem wynagrodzeń zarówno pracownikom redakcji jak też autorom zewnętrznym. Wskutek tego do rzadkości należało łączenie numerów będące często spotykaną praktyką na rynku wydawniczym w przypadku słabszych finansowo tytułów, a ponadto miało stabilną objętość, co wówczas także należało do rzadkości.

Oczywiście także *Morze* podlegało prawom rynkowym, zdarzało się zatem konieczne połączenie wydań, ale w okresie 16 lat funkcjonowania tytułu na rynku zdarzyło się to zaledwie siedmiokrotnie. Liczba stron pisma była pochodną liczby wydań, ale „Morze" zachowało daleką idącą stabilność także i w tym zakresie. Pismo ukazywało się regularnie, miało zazwyczaj zbliżoną liczbę kolumn wyjąwszy rok 1927, w którym pojedyncze wydania liczyły sobie od 28 do 48 stron. Nakład pisma był niezwykle zróżnicowany. W 1924 roku wydano 3.000 egzemplarzy, później rósł on systematycznie W roku 1930 osiągnął 31.000 egzemplarzy, ale spektakularny jego wzrost nastąpił od roku 1933, kiedy w sposób zdecydowany nasilono działania propagandowe związane z odzyskaniem dostępu do morza. Idea ta zyskała nowych możnych patronów w osobach polityków ze szczytów ówczesnej władzy w Polsce. Naturalną konsekwencją tych działań był wybór generała Gustawa Orlicz-Dreszera, znanego i niezwykle popularnego dowódcy wojskowego, na stanowisko prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej. Nakłady finansowe na pismo wzrosły wielokrotnie, co pozwoliło drukować z miesiąca na miesiąc rosnącą liczbę egzemplarzy. W efekcie ich liczba osiągnęła poziom 140.000 w styczniu 1935 roku, 150.000 rok później, 178.000 w początku roku 1938 by numer sierpniowy z 1939 roku wydrukować w nakładzie 254.000 egzemplarzy.

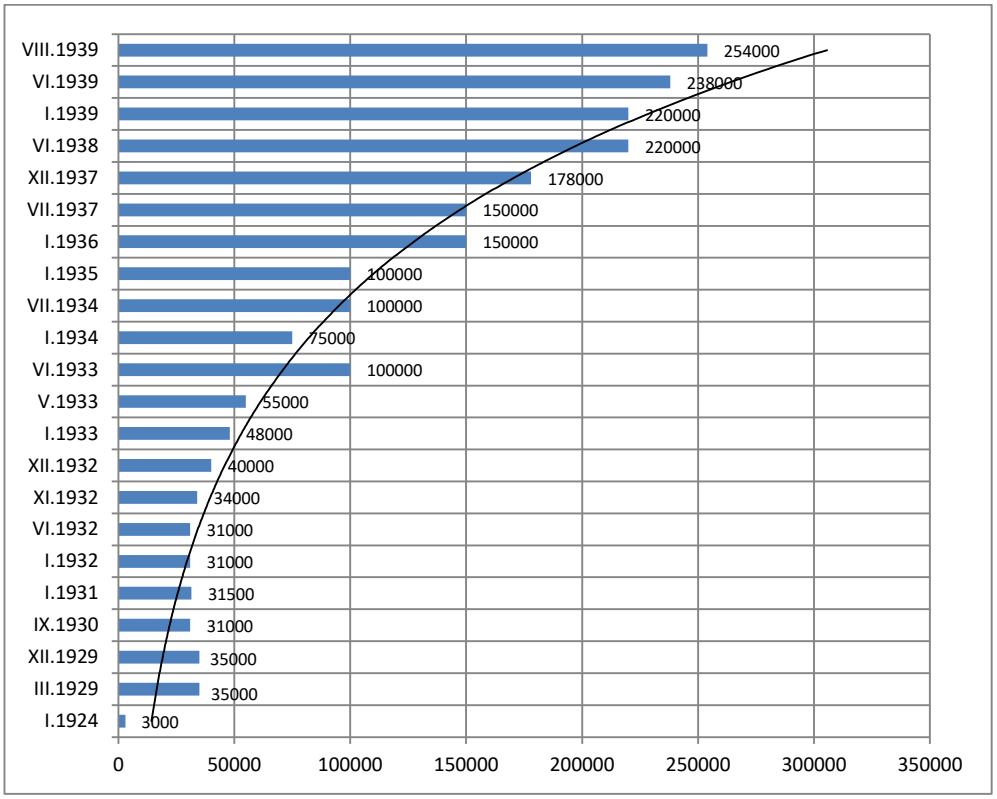
Dzięki jego staraniom szeregi organizacji rosły w sposób lawinowy, a w ślad za nim nakład pisma, które w tytułowej winiecie miało wpisane „Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej" W ciągu zaledwie dziewięciu lat Morze z tytułu o nakładzie 12.000 egzemplarzy stało się potentatem ukazującym się co miesiąc w nakładzie 230.888 egzemplarzy, a liczba członków Ligi urosła w tym czasie z 28.000 do 992.780, co w dziejach polskiej prasy było przypadkiem bez precedensu.[358]

Początkowo pismo nie wyglądało efektownie. Niskiej jakości szata graficzna, zaledwie cztery artykuły i kilkanaście notek o charakterze newsowym i organizacyjnym Ligi. Zarazem jednak Pistel w artykule wstępnym kreśli wizję wielkiej Polski i wielkiej gazety poświęconej sprawom morskim.

[358] (ba), „Ważniejsze daty historyczne", „Morze" nr 11/1938, str. 37

Wybrane okładki magazynu *Morze* z lat 1925-39 ilustrujące zmianę logotypu i szaty graficznej

Pismo koncentrowało się na sprawach propagowania korzyści jakie niesie morze dla gospodarki, inicjowało akcje służące krzewieniu zainteresowaniu do morza i pokazywało także ciekawe miejsca na świecie, do których zwykły czytelnik nie miał z reguły dostępu. Akcentowano niezwykle silnie wątki patriotyczne, odrodzenie się Polski z dostępem do morza stanowiącym okno na świat dla każdego Polaka. Bardzo wiele miejsca poświęcano także budowie od podstaw floty morskiej jako ważnej gałęzi gospodarki i wskazywano zarazem na konieczność zagospodarowania wybrzeża do celów gospodarczych. Na jego łamach publikowało wielu pisarzy i poetów związanych z morzem, redakcja zapraszała do współpracy także autorów-marynarzy z floty wojennej i handlowej.



Nakład magazynu *Morze* w wybranych miesiącach w latach 1924-1939
(na podstawie danych redakcji publikowanych na stronach redakcyjnych)

Pisywali do *Morza* min: Wacław Gąsiorowski, Józef Rychliński, Melchior Wańkowicz czy Stefan Żeromski, zamieszczano także chętnie materiały Józefa Conrada Korzeniowskiego. Swoje prace plastyczne publikowali, min.: Włodzimierz Nałęcz, Stanisław Bobiński i Franciszek Szwoch.

Rok 1928 przyniósł powołanie Związku Pionierów Kolonialnych, który wkrótce został włączony w struktury Ligi. W marcu 1928 po raz pierwszy pojawił się dział „Pionier Kolonialny", (znajdujący się na łamach do maja 1934 roku) w którym prezentowano bardzo szeroko rozumianą tematykę kolonialną: osadnictwo, aspekty gospodarcze, działania innych państwa na arenie Ligi Narodów związane z problematyką kolonialną, działalność mandatowa i nowy podział mandatów Ligi po 1932 roku czy wreszcie gospodarkę morską i konieczność budowania floty handlowej zdolnej obsłużyć kolonie. W pierwszym numerze opublikowano

manifest „Idziemy za morza", w którym uzasadniano szeroko potrzebę kolonii dla Polski. Bardzo często w tym kontekście odwoływano się do słów Paula Leroya Beauliena, który pisał:

> „*Narody, które nie kolonizują, przeznaczone są na wymarcie, a przynajmniej na wstąpienie do grona najmniej licznych i najmniejszych na kuli ziemskiej*."[359]

W dniach 25-27 października 1930 roku na III Walnym Zjeździe Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Gdyni doszło wówczas do przyjęcia nowego statutu i zmiany nazwy organizacji na Liga Morska i Kolonialna z 28-tysięczną rzeszą członków. Ta zmiana była brzemienna w skutki dla pisma, które zmieniło swój profil angażując się bardzo w sprawę poparcia dla idei kolonizacyjnej.[360] Tematyka ta zajmowała coraz więcej miejsca w piśmie i wkrótce stała się dominująca. O potrzebie posiadania przez Polskę kolonii pisano wzniośle widząc w tym szansę na zarażenie ideą Polaków.

> „*Tereny koncentracji – to dla mas szerokich – Parana, dla osadników jednostkowo-grupowych – Angola. Budujmy planowo, wytrwale potężne skupienia morskie. (...) Idziemy śmiało śladami Arciszewskiego, Beniowskiego, Szulc-Rogozińskiego"*[361]

W późniejszych latach wiele publikowano na temat osadnictwa na kontynencie amerykańskim i w Afryce, a osią tych materiałów było pokazanie dobrobytu i dobrej organizacji polskich osadników.[362] Już w roku 1932 poświęcono tej tematyce prawie połowę objętości, a apogeum przypadło na rok 1932. W późniejszych latach, po śmierci generała Orlicz-Dreszera, Liga straciła znaczenie impet, a tematyka kolonizacyjna uległa zmniejszeniu we wszystkich pismach branżowych. Od stycznia 1939 roku zmianie uległ tytuł periodyku nazywający się wówczas *Morze i Kolonie*, jednak procentowy udział tematyki kolonialnej uległ pewnemu zmniejszeniu. W obliczu stale narastającego zagrożenia wojennego wiele pisano o zagadnieniach obronności, pokazywano dorobek innych państw w tej mierze, prezentowano najnowsze okręty flot sprzymierzonych, pokazywano zbrojenia innych krajów oraz podkreślano ofiarność polskiego społeczeństwa w tej mierze. Nie tylko jednak tematyka kolonialna zajmowała redaktorów pisma. Przez lata było to pismo łączące w sobie wiele wątków związanych z morzem, gospodarką morską, turystyką, sprawami kolonialnymi i przemysłem stoczniowym.

Szesnastoletni okres istnienia „Morza" na międzywojennym rynku prasowym pokazuje ewolucję tytułu w kontekście najważniejszych wydarzeń okresu międzywojennego. Widoczny jest spektakularny wzrost zainteresowania tematyką Ligi Morskiej po roku 1930, a więc po gdyńskim zjeździe tej organizacji, na którym wytyczono nowe kierunki działania i nakreślono harmonogram ekspansji propagandowej. W kolejnych latach ta tematyka zdominowała praktycznie ofertę pisma zajmując w 1932 roku ponad 40 procent objętości. Zagadnienia te również utrzymywały dominującą pozycję, ale ich znaczenie malało na rzecz tematyki gospodarczej, a więc spraw gospodarki morskiej oraz budowy floty handlowej i wojennej. W zestawieniu zaskakuje nikły poziom ilościowy tematyki żeglarskiej, choć właśnie ono było

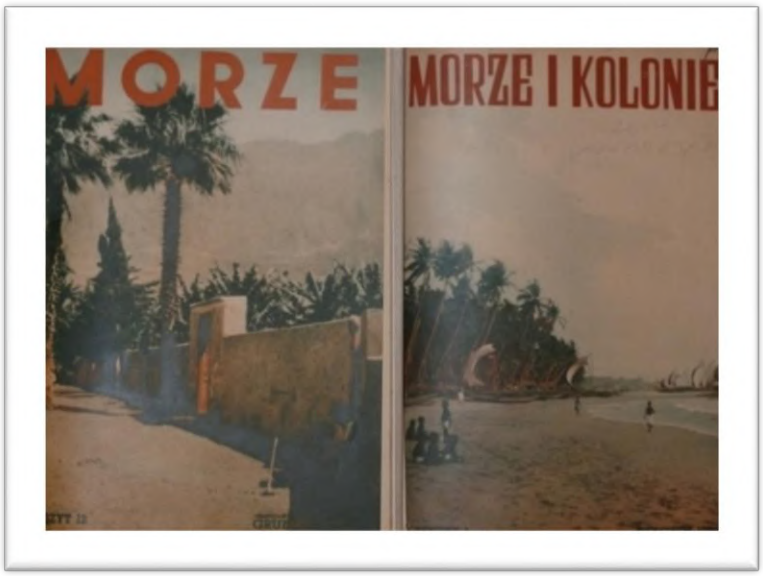
---

359 K. Głuchowski, za Paulem Leroy Beaulienem, *Morze* nr 3/1928, str. 31

360 (G.Z.), „Linja rozwojowa nowoczesnej emigracji polskiej", *Morze*, nr 2/1929, str. 65-66

361 „Tereny koncentracji", *Morze* nr 12/1929, str. 4-9

362 „Siły potencjalne naszej emigracji jako źródła rozwoju polskiej polityki morskiej", *Morze* nr 2-3/1930, str. 45-47

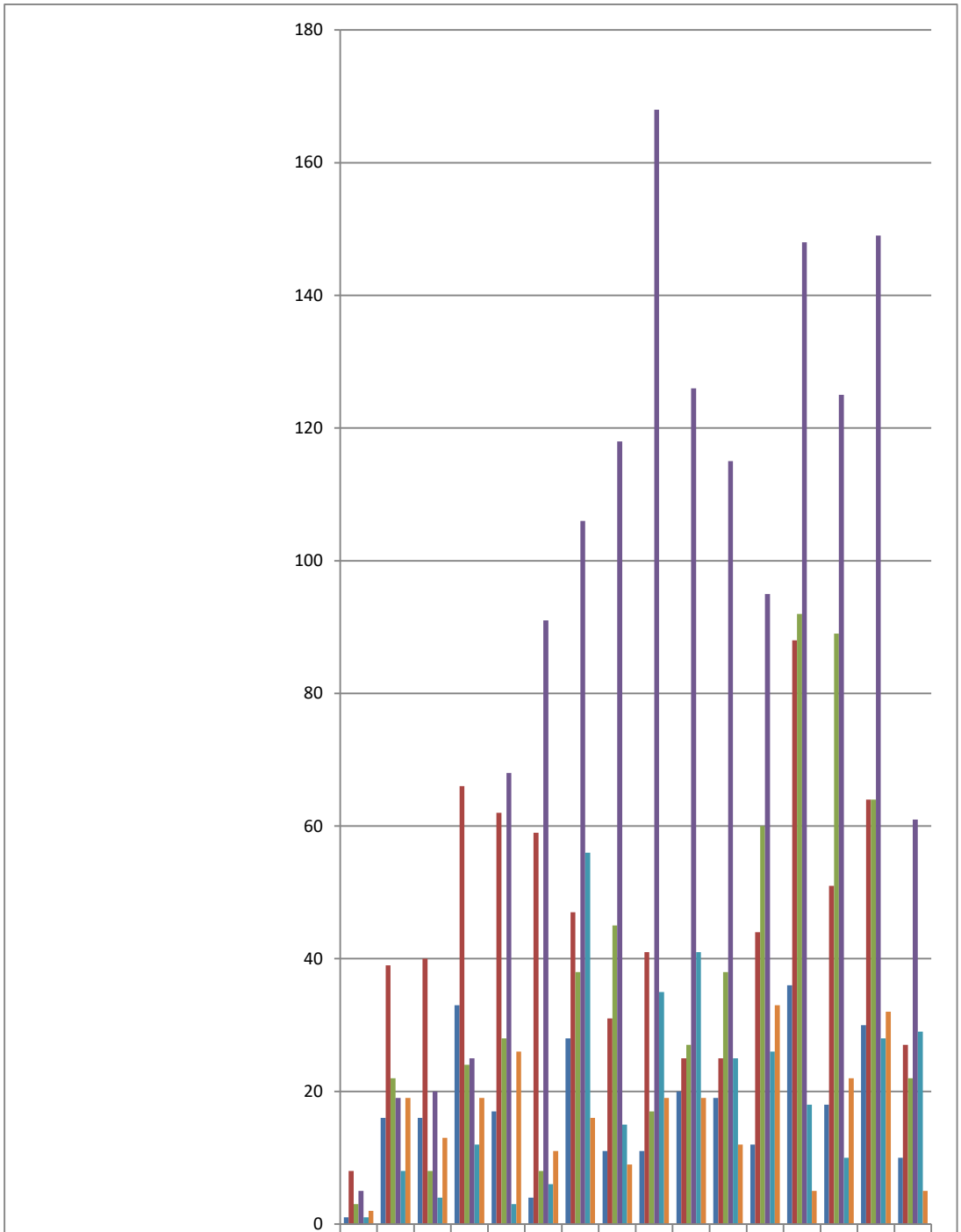


Okładki numeru 12/1938 i 01/1939, po zmianie tytułu pisma na *Morze i Kolonie*

jednym z ważnych instrumentów polityki morskiej państwa w tych latach. Pamiętać jednak należy, że żeglarstwo było znacząco obecne na łamach innego pismo Ligi, magazynu *Szkwał*, które Liga przejęła w roku 1935 w celu popularyzacji tej aktywności wśród Polaków. Problematyka kadr dla gospodarki morskiej po znaczącym udziale w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości później zajmuje nieco mniej miejsca, jednak po wyszkoleniu kadr morskich dla młodego państwa w późniejszych latach ten temat był już mniej ważny i na łamach pisma gościł głównie przy okazji prezentacji oferty szkół morskich lub we wspomnieniach marynarzy.

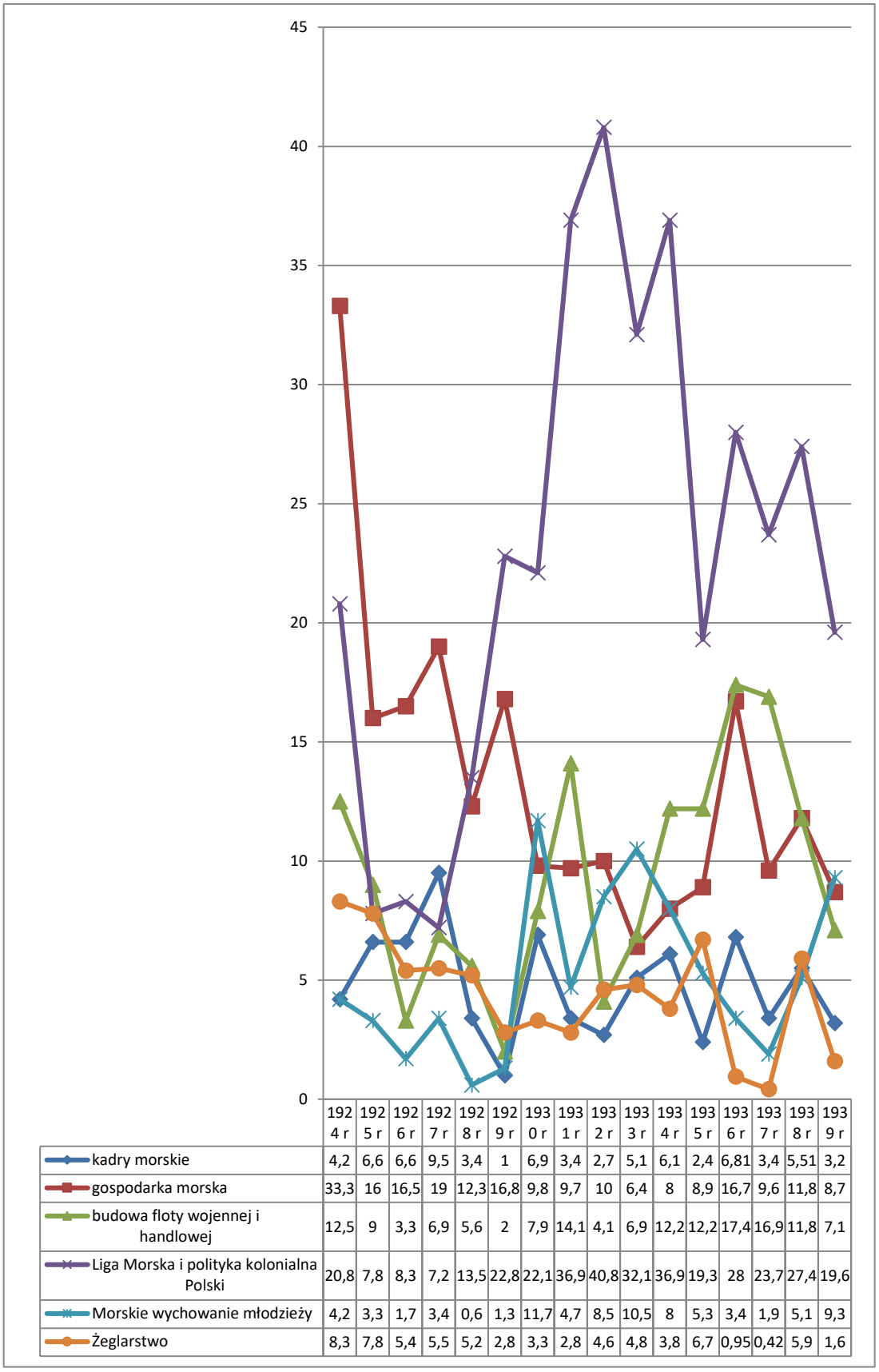
Ciekawą ewolucję przeszła także tematyka budowy floty polskiej. W pierwszych latach istnienia pisma, kiedy powstawały zręby floty, informowano o tym obszernie zarówno w kontekście apeli o wsparcie tej idei jak też informując o nowych statkach i okrętach budowanych, bądź zakupionych, przez Polskę. Później ta tematyka traci nieco na znaczeniu aby powrócić wraz z rozwojem akcji Funduszu Obrony Morskiej, koordynowanym przez Ligę Morską, będącą wszak wydawcą pisma.

Ponowny spadek zainteresowania, datujący się od roku 1936, ma związek z zakupem ze składek okrętu podwodnego *Orzeł*, co spowodowało znaczny ubytek środków finansowych będących w gestii funduszu. W okresie wydawania pisma, pomimo wspomnianych wahań, tematyka nie podlegała wielkiej fluktuacji, a działo się tak wskutek wydawania pisma przez jednego wydawcę, co pozwoliło zachować stabilną linię programową, niewielkiej grupie redaktorów kierujących tytułem oraz dużej stabilności w pracach redakcji. Wykres powyższy ilustruje zainteresowanie redakcji wybraną problematyką na przestrzeni 16 lat wydawania *Morza* w okresie międzywojennym. Dominowały zagadnienia związane z działalnością Ligi Morskiej, jej sprawami organizacyjnymi, działalnością w terenie, wreszcie zagadnienia kolonialne, którym *Morze* poświęciło bardzo wiele uwagi, prawie jedną czwartą objętości. Linia programowa tytułu była odzwierciedleniem poglądów wydawcy, pamiętać także należy, że tytuł ten był pismem masowym, adresowanym do szerokiego kręgu odbiorców, dla których w wielu przypadkach był to pierwszy kontakt z tematyką morską.



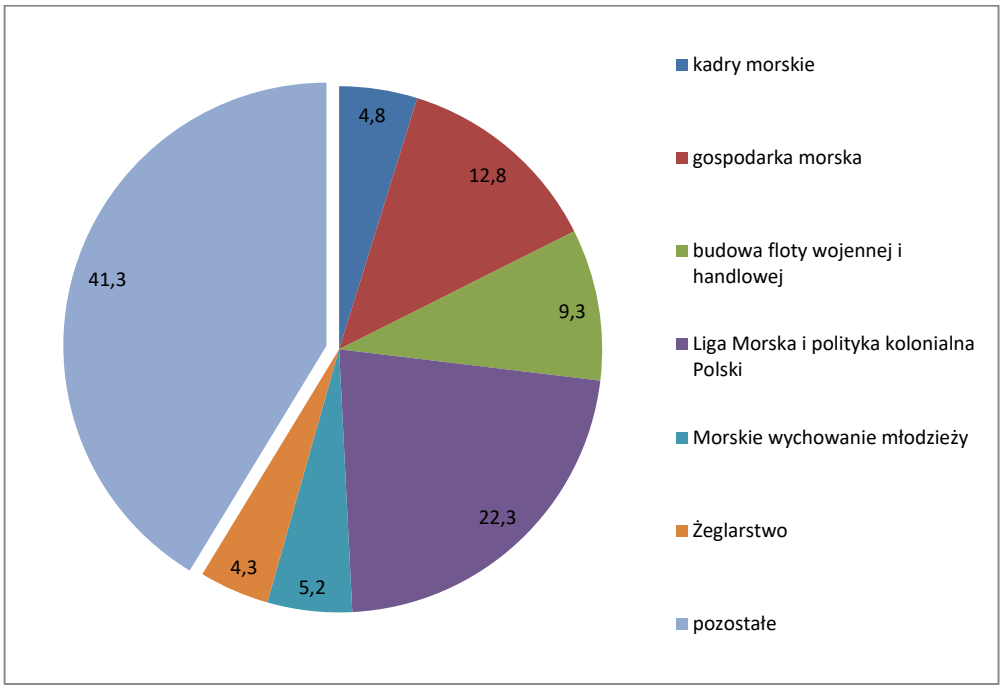
	1924 r	1925 r	1926 r	1927 r	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	1	16	16	33	17	4	28	11	11	20	19	12	36	18	30	10
gospodarka morska	8	39	40	66	62	59	47	31	41	25	25	44	88	51	64	27
budowa floty wojennej i handlowej	3	22	8	24	28	8	38	45	17	27	38	60	92	89	64	22
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	5	19	20	25	68	91	106	118	168	126	115	95	148	125	149	61
Morskie wychowanie młodzieży	1	8	4	12	3	6	56	15	35	41	25	26	18	10	28	29
Żeglarstwo	2	19	13	19	26	11	16	9	19	19	12	33	5	22	32	5

Liczba stron poświęcona wybranym zagadnieniom na łamach czasopisma *Morze* w latach 1924-1939



	1924 r	1925 r	1926 r	1927 r	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	4,2	6,6	6,6	9,5	3,4	1	6,9	3,4	2,7	5,1	6,1	2,4	6,81	3,4	5,51	3,2
gospodarka morska	33,3	16	16,5	19	12,3	16,8	9,8	9,7	10	6,4	8	8,9	16,7	9,6	11,8	8,7
budowa floty wojennej i handlowej	12,5	9	3,3	6,9	5,6	2	7,9	14,1	4,1	6,9	12,2	12,2	17,4	16,9	11,8	7,1
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	20,8	7,8	8,3	7,2	13,5	22,8	22,1	36,9	40,8	32,1	36,9	19,3	28	23,7	27,4	19,6
Morskie wychowanie młodzieży	4,2	3,3	1,7	3,4	0,6	1,3	11,7	4,7	8,5	10,5	8	5,3	3,4	1,9	5,1	9,3
Żeglarstwo	8,3	7,8	5,4	5,5	5,2	2,8	3,3	2,8	4,6	4,8	3,8	6,7	0,95	0,42	5,9	1,6

Procentowa zawartość wybranych zagadnień w rozbiciu na poszczególne lata

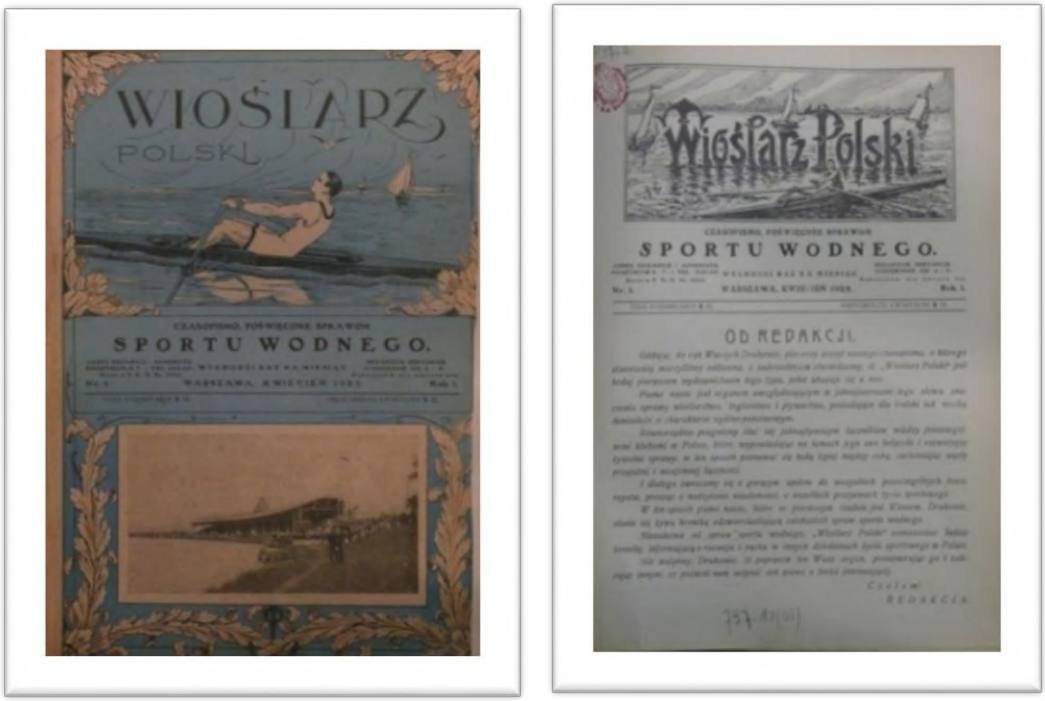


Procentowa zawartość wybranych zagadnień w czasie istnienia na rynku czasopisma *Morze*

Morze odegrało ogromną rolę w krzewieniu zainteresowania sprawami morskimi, popularyzowało te zagadnienia w sposób nieskomplikowany, wyjaśniało, informowało, kształtowało młodego na ogół czytelnika rozbudzając w nim zamiłowanie do morza i zainteresowania związane z tą tematyką. Mimo prostego przekazu pozostało tytułem o wysokim poziomie merytorycznym będąc również tytułem efektownym edytorsko, co było dodatkowym magnesem dla czytelników. Na tym tytule wychowało się całe pokolenie młodzieży wchodzącej w dorosłe życie w latach międzywojennych. Redakcja bardzo umiejętnie podsycała zainteresowanie sprawami morza, kreowała modę na tę tematykę, ale nie stroniła także od materiałów agitacyjnych o silnym zabarwieniu patriotycznym. *Morze* do wybuchu wojny było pismem ukazującym się na rynku wydawniczym najdłużej, bo aż 16 lat, miało stabilne źródła finansowania i jasno określoną politykę redakcyjną, utrzymywaną pomimo zmian w składzie redakcji. Miało także największy nakład, w roku 1939 ukazywało się w nakładzie przekraczającym 250 tysięcy egzemplarzy miesięcznie.

Ewolucja tytułu i podtytułów:

- **1925**: *Wioślarz Polski– czasopismo poświęcone sprawom sportu wodnego*
- **1925**: *Wioślarz Polski– czasopismo poświęcone sprawom sportu wodnego – organ Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich*
- **1925**: *Sport Wodny – dawniej Wioślarz Polski*
- **1927**: *Sport Wodny*



Okładka i strona redakcyjna pierwszego wydania pisma Wioślarz Polski z kwietnia 1925 roku

W kwietniu 1925 roku w Warszawie na rynku wydawniczym ukazało się nowe pismo, precyzyjnie sprofilowane i wydane w bardzo atrakcyjnej formie. Był to fakt nieco zaskakujący, tym bardziej, że za tytułem nie stała wielka organizacja społeczna czy też kapitał akcyjny, a prywatny przedsiębiorca i pasjonat sportów wodnych, zwłaszcza wioślarstwa oraz pływania. Był nim Mieczysław Majcher, dziennikarz, wydawca i promotor sportów wodnych.[363] Tytuł

[363] Mieczysław Majcher (ur. 21.03.1890 r. zm. 29.01.1936 r.) jedna z najważniejszych postaci środowiska dziennikarskiego okresu międzywojennego. W kwietniu 1925 roku założył czasopismo *Wioślarz Polski - czasopismo poświęcone sprawom sportu wodnego*. Majcher w gazecie pełnił rolę wydawcy, redaktora, korektora, fotoedytora, dystrybutora i kierowcy. Zmarł nagle 29 stycznia 1936 roku i wydawało się wówczas, że pismo zakończy działalność. Kontynuacji pracy wydawniczej podjęła się żona Majchera, Maria, która wydawała tytuł do sierpnia 1939 roku. Mieczysław Majcher nie ograniczał swojej działalności tylko do pracy nad swoją gazetą, był także pomysłodawcą Pierwszej Zbiorowej Wycieczki do Bałtyku – zorganizowanego spływu wioślarskiego z Warszawy do Gdańska w 1926 roku, ‚jednym z inicjatorów powołania, w 1930 roku, Związku Motorowców, czyli związku żeglarzy motorowodnych, który siedzibę miał w redakcji *Sportu Wodnego*. Aktywnie działał także w strukturach Międzynarodowego Stowarzyszenia Dziennikarzy Sportowych. Przez

ukazał się praktycznie bez zapowiedzi, bez reklamy, a o jego istnieniu dowiedziano się po dotarciu pierwszych egzemplarzy do klubów wioślarskich stolicy, ponieważ tę drogę dystrybucji wybrał wydawca w początku istnienia swojego edytorskiego projektu. Nowe pismo to *Wioślarz Polski – czasopismo poświęcone sprawom sportu wodnego*. W materiale wstępnym założyciel pisma pisze (pisownia oryginalna):

> „*Oddając do rąk Waszych Druhowie, pierwszy zeszyt naszego czasopisma, o którego stworzeniu myśleliśmy od dawna, z zadowoleniem stwierdzamy, iż „Wioślarz Polski" jest bodaj pierwszym wydawnictwem tego typu, jakie ukazuje się u nas. Pismo nasze jest organem w jaknajszerszem tego słowa znaczeniu sprawy wioślarstwa, żeglarstwa i pływactwa, posiadające dla Polski tak wielką doniosłość o charakterze ogólno-państwowym.*[364]

Nieco opisowy język tytułu z jednej strony wpisywał się w poetykę prasowych tytułów ówczesnej Polski, a z drugiej dobitnie charakteryzował jego zawartość. Okładka przynosi także informacje o adresie redakcji, mieszczącej się w Warszawie, przy ulicy Koszykowej 7, telefonie do biura i numerze konta, a nawet o godzinach pracy redaktora, który przyjmował „w godzinach od 4-5". (pisownia oryginalna). Cena nowego pisma skalkulowana została na poziomie 2 zł za egzemplarz, a więc była bardzo wysoka, kwartalna prenumerata kosztowała 5 złotych. Od numeru majowego w podtytule znalazła się informacja mówiąca, że pismo jest organem Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich.

Duży przełom nastąpił w październiku. Wówczas pismo zmienia tytuł na *Sport Wodny – dawniej Wioślarz Polski* i obniża, do złotówki, cenę egzemplarzową. Wywołane to zostało koniecznością poszerzenia formuły wydawniczej w celu dotarcia do powiększonego kręgu czytelników. Okazało się bowiem, wbrew założeniom Majchera, że pismo adresowane do wioślarzy, miłośników sportu nieco elitarnego, nie zapewni tytułowi utrzymania się na rynku wobec wysokich kosztów przygotowania, a zwłaszcza druku. Kontrowersyjnym w obliczu strategicznych planów wydawcy.

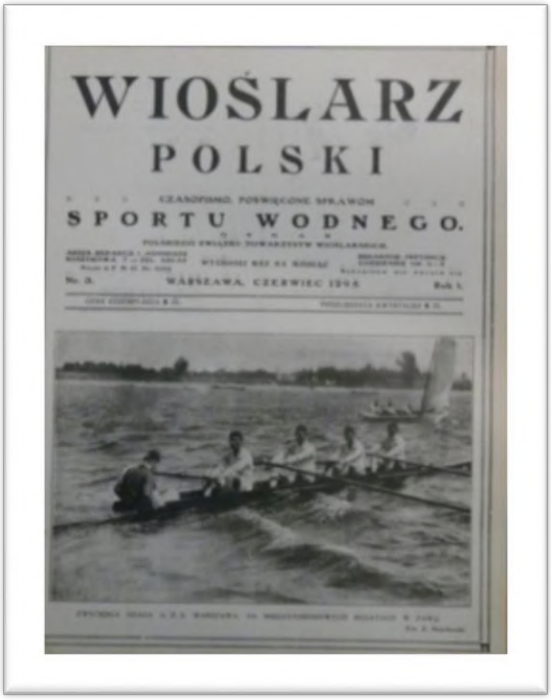
Zabieg zmiany tytułu i sztuczne poszerzenie formuły miało w zamyśle sięgnąć po nowych odbiorców, którzy nie mieli dotąd swojej reprezentacji na rynku prasowym. O ile jednak sięgnięcie po sympatyków pływania, wówczas nazywanego powszechnie pływactwem, było niejako uzasadnione z uwagi na masowy charakter tej dyscypliny, to już żeglarstwo, mające charakter nieco elitarny było pomysłem

> „*Przekonawszy się, że wioślarstwo, żeglarstwo i pływactwo jest uprawiane na tych samych terenach, w tych samych środowiskach i często przez tych samych ludzi, zmieniliśmy tytuł na Sport Wodny i pragniemy, aby nasze pismo stało się w równej mierze interesującem dla wioślarza, żeglarza i pływaka.(...) zwracamy się z gorącym apelem do miłośników tych pięknych sportów, o popieranie naszego pisma, a tem samem umożliwienie dalszej jego egzystencji*."[365]

dwie kadencje pełnił funkcję przewodniczącego Sądu Koleżeńskiego Stowarzyszenia Dziennikarzy Sportowych, skupiającego w początkach lat 30. ponad 200 członków.

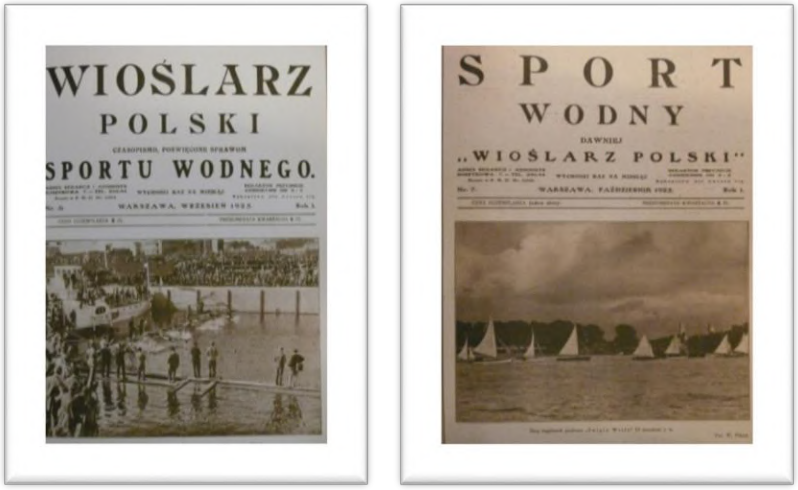
364 *Wioślarz Polski* nr 1/1925, str. 3

365 (ba), bez tytułu, *Sport Wodny- dawniej Wioślarz Polski,* nr 7/1925, str. 3



Okładka pisma po pierwszej zmianie logotypu, w czerwcu 1925 roku

Apel wskazywał na niesatysfakcjonujący poziom sprzedaży gazety, która wprawdzie uchodziła za dobre źródło informacji, ale barierą popytu była wysoka cena egzemplarzowa. Od stycznia 1926 roku ponownie zmienia się tytuł, tym razem brzmi on: *Sport Wodny – czasopismo poświęcone sprawom wioślarstwa, żeglarstwa i pływactwa*. *Wioślarz Polski* był niezwykłym projektem edytorskim, łamany był dwuszpaltowo z dużą liczbą czarno-białych zdjęć, ale miał duże marginesy, dzięki czemu stwarza wrażenie pisma „lekkiego" z dużą ilością światła na kolumnie, opracowanego z rozmachem. Zdjęcia były zróżnicowane, chętnie sięgano po materiały fotograficzne zza granicy, co było nowością, ale biblioteka fotograficzna redakcji była niewielka i wiele zdjęć publikowano kilkakrotnie.



Okładki numeru 9/1925 i 10/1925 roku ilustrujące zmianę tytułu oraz podtytułu pisma

Był to magazyn wydawany początkowo jako miesięcznik, a od października tegoż roku jako dwutygodnik. Pismo zaskakiwało swoją szatą graficzną, atrakcyjnością i zakresem tematycznym. Twórcy pisma przykładali dużą wagę do strony plastycznej stąd też na poszczególnych kolumnach pojawiały się ryciny nawiązujące do sztychów historycznych, ponadto bardzo drobiazgowo planowane były ilustracje zamieszczane na łamach. *Wioślarz* był drukowany na wysokiej klasy papierze. Do września, kiedy to po raz ostatni ukazał się pod pierwotnym tytułem, okładka była zdecydowanie grubsza, drukowana na kartonie o gramaturze 220. W sposób typowy w tamtych latach rozwiązano problem paginacji. Otóż każde kolejne wydanie pisma nosiło numery narastające tworząc w ten sposób ciągłość numeracji w danym roczniku. *Wioślarz* liczył sobie 32 strony i pozostawał niezmiennie pismem tej objętości także po zmianie częstotliwości wydawania, kiedy to w wyniku przekształceń z miesięcznika stał się dwutygodnikiem. co było pewnym novum na ówczesnym rynku wydawniczym.

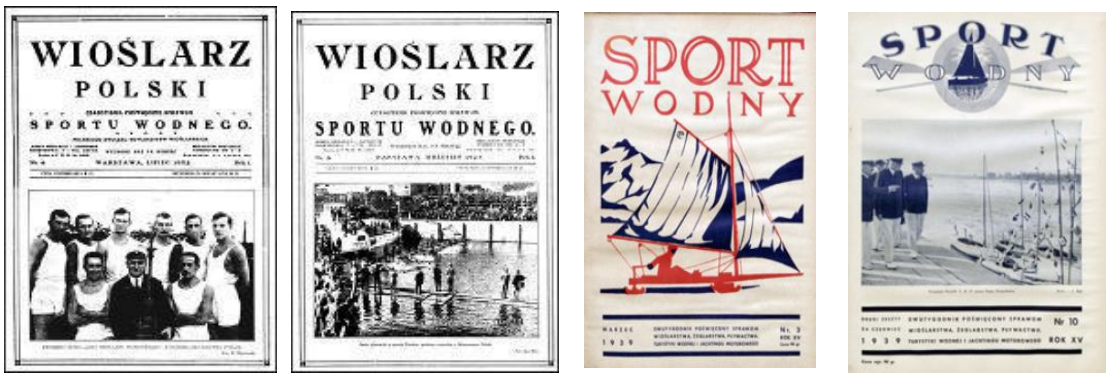
Wybrane okładki pisma z lat 1925-39 ilustrujące zmienny charakter logotypu.

Osobnym zagadnieniem wartym uwagi był logotyp pisma. Pierwszy numer miał artystyczne logo, bardzo zwiewne i niepowtarzalne, na pewno jednak bardzo oryginalne. Nie zyskało ono aprobaty czytelników, od drugiego numeru zmieniono je na bardziej tradycyjne. Później jednak tytuł nie miał stałego logotypu, zmieniał się on zależnie od ilustracji na okładce tworząc spójną z nią całość. Także wskutek tego zmianie ulegał również kolor czcionki tytułu, Na okładki początkowo wykorzystywano rysunki specjalnie przygotowywane dla pisma dzięki

czemu miały one szczególne walory artystyczne. W późniejszych miesiącach chętniej sięgano po fotografie, ale wciąż dominował rysunek, co było wyróżnikiem na tle podobnych tytułów. Czasopismo nie miało łatwego życia na rynku. Było postrzegane jako hermetyczne, skierowane do wąskiego kręgu odbiorców, stanowiące niejako kronikę środowiskową sympatyków trzech dość przypadkowo połączonych dyscyplin. W numerze podsumowującym dwa lata istnienia periodyku, jego redaktor naczelny pisał:

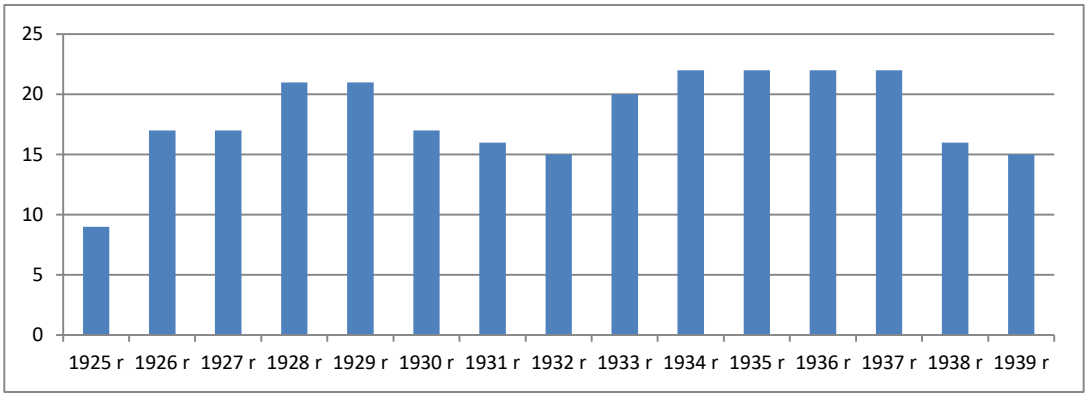
> *„Plany redakcji Sportu Wodnego na przyszłość przewidują zakres pracy znacznie szerszy od dotychczasowego. Wszakże na przeszkodzie stoi nam – nie chcemy tego ukrywać – brak dostatecznego poparcia ze strony ogółu sportowców, zarówno pływaków, jak wioślarzy.*

Było to pismo, w którym początkowo dominowała tematyka pływacka i kajakowa, jednak w miarę upływu czasu żeglarstwo zyskiwało rosnącą rzeszę odbiorców i w ślad za tym powiększano zakres tematyki i objętość poświęconą tej dziedzinie. Żeglarstwo morskie zdominowało narrację, poświęcano mu wiele miejsca, ale były to głównie materiały dyskusyjne, publicystyczne, a także promujące dokonania władz w zakresie upowszechniania tej dziedziny wodnej aktywności. W kolejnych latach ta tematyka zdominowała łamy czasopisma, a *Wioślarz* stał się nieformalnym organem polskich żeglarzy, w którym publikowali zarówno przedstawiciele Polskiego Związku Żeglarskiego jak też żeglarze zajmujący się poszczególnymi dziedzinami tego sportu. Na łamach pisma pojawiały się więc relacje z regat, rejsów, poradnictwo szkutnicze, a w późniejszym czasie informacje o sportach motorowych czy bojerach.

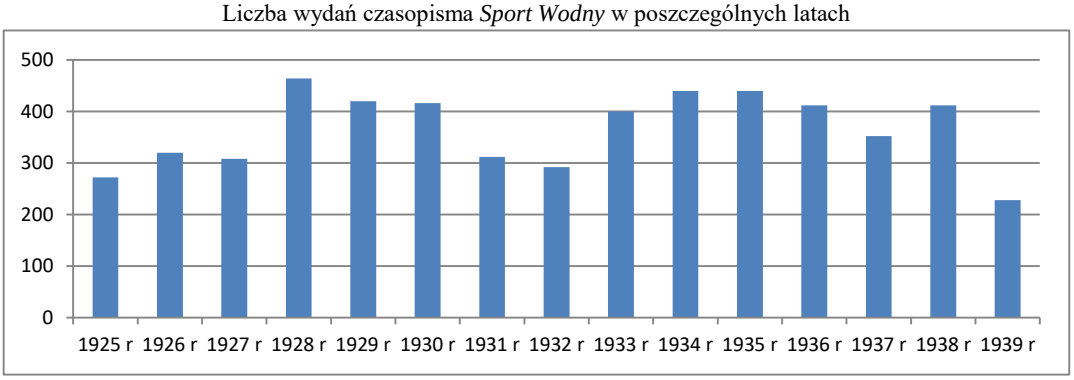


Przykładowe okładki pisma „Wiślarz Polski -Sport Wodny"

Na przestrzeni 15 lat, podczas których ukazywało się to pismo, zaznacza się wyraźnie jego ewolucja. Tematyka pływania i kajakarstwa ustępuje powoli miejsca żeglarstwu, co dla wydawcy stało się okazją do poszerzenia wpływów pisma i zdobycia nowych czytelników zainteresowanych ta tematyką. Majcher nie będąc żeglarzem doceniał jego znaczenie i potrafił skupić wokół pisma wielu znanych autorów, specjalistów w tej dziedzinie. Na łamach *Sportu Wodnego* pisywali min: Mariusz Zaruski i Czesław Petelenz, obydwaj będący prezesami Polskiego Związku Żeglarskiego, Antoni Heinrich, Adam Wolff, Ludwik Szwykowski oraz wielu innych, którzy popularyzowali jachting bardzo silnie zarazem eksponując jego wpływ na młode pokolenie. Postrzegane było jako pismo opiniotwórcze, wnoszące wiele do oglądu



Liczba wydań czasopisma *Sport Wodny* w poszczególnych latach



Liczba stron czasopisma *Sport Wodny* w poszczególnych latach

żeglarstwa w czasach kształtowania Polski odrodzonej, wywierało także wpływ na ówczesne władze promując akcje o charakterze sportowym i społecznym. Przez łamy pisma przetaczała się polemika na temat przyszłej roli żeglarstwa w kontekście konieczności zaktywizowania środowisk robotniczych, ale także popularyzacja konkretnych rozwiązań technicznych oraz poradnictwo w tym zakresie.[366] Dużo miejsca poświęcano także popularyzacji konkretnych rozwiązań technicznych związanych z jachtami oraz praktycznemu

[366] Ludwik Szwykowski, „Żeglowanie na łodziach bezpokładowych lub półpokładowych", *Sport Wodny* nr 8/1925, str. 214-215, Wł. Ostrowski, „o Żeglarstwie na Wiśle", „Sport Wodny" nr 5/1927, str. 73, Adam Wolff, „Jakie budować żaglówki", *Sport Wodny* nr 1/1928, str. 6-7, (T-y), „Jak samemu zbudować 15m^2 jacht żaglowy", *Sport Wodny* nr 19/1928, str. 397-398, (ba), „Praktyczne wskazówki do nauki wiosłowania", *Sport Wodny* nr 15/1939, str. 278-281, Józef Klejnot-Turski, „Jacht krążowniczy", *Sport Wodny* nr 2/1928, str. 3, (ba), „Locja" , *Sport Wodny* nr 6/1928, str. 61, Józef Klejnot-Turski, „Żeglarstwo sportowo-morskie", *Sport Wodny* nr 9-10/1928, str. 121, Józef Klejnot –Turski, „Jak żeglować na Wiśle", *Sport Wodny* nr 21/1928, str. 226-227, Observer, „Marconi czy gafel", *Sport Wodny* nr 20/1935, str. 386, Józef Gałązka, „Mechanika jachtu żaglowego", *Sport Wodny* nr 21/1936, str. 404-407, Wojciech Stypuła, Uszkodzenia steru i oporządzanie sterów awaryjnych", *Sport Wodny* nr 7/1937, str. 100-101, Wojciech Stypuła, „Naprawianie uszkodzeń olinowania i ożaglowania", Sport Wodny" nr 10/1937, str. 151-153, Wojciech Stypuła, „Uszkodzenia omasztowania", *Sport Wodny* nr 11/1937, str. 107-110, , Wojciech Stypuła, „Pożar na jachcie", *Sport Wodny* nr 18/1937, str. 280-282, Wojciech Stypuła, „Tory przyszłego budownictwa jachtowego", *Sport Wodny* nr 20/1937, str. 306-310, Bogusław Kaliński, „Kilka słów o lawirowaniu", *Sport Wodny* nr 22/1937, str. 347-349, (ba), „Praktyczne wskazówki do nauki wiosłowania", *Sport Wodny* nr 15/1939, str. 278-281, (ba), „Jola skośnodenna", *Sport Wodny* nr 16/1939, str. 300-302,

poradnictwu żeglarskiemu, co było bardzo istotnym elementem szkolenia wobec dotkliwego braku na rynku podręczników żeglarskich.[367] Polscy żeglarze byli praktycznie pozbawieni dostępu do informacji o nowościach w świecie techniki a lukę tę starał się wypełnić *Wioślarz*, bazując na kontaktach swych autorów. Wiele miejsca poświęcano również relacjom z zawodów żeglarskich, w tym także z igrzysk olimpijskich w konkurencjach żeglarskich.[368] Poczesne miejsce zajmowała także promocja rodzącego się przemysłu jachtowego, który oferował jachty dla klubów i osób prywatnych oraz organizował wystawy branżowe będące namiastką imprez targowych.[369]

Redaktor naczelny dużo miejsca dedykował tematyce popularyzacji aktywności na wodzie. Promował akcje mające na celu rozwijanie turystyki, opisywał także działania wodne o charakterze propagandowym, który w tych latach były nieodłącznym elementem działalności publicznej. [370] Majcher był także inicjatorem regat żeglarskich rozgrywanych na akwenie Wisły na trasie z Warszawy do Modlina od 1928 roku. Impreza, która początkowo miała niewielkie znaczenie sportowe, z biegiem lat rozrosła się bardzo stając się głównym spektaklem żeglarskim środowiska warszawskiego, tak w zakresie sportu jak i promocji sportów wodnych. Rozgrywana tradycyjnie w dniu 29 czerwca ogniskowała uwagę prasy lokalnej oraz wielu kibiców śledzących przebieg zmagań z brzegów wiślanych.[371] Podkreślano historyczne nawiązania do spływów flisackich ale też aktywizację młodzieżowych załóg z warszawskich klubów żeglarskich akcentując silnie wychowawcze walory rywalizacji na rzece.

Sport Wodny ukazywał się z przerwami będącymi skutkiem słabości finansowej wydawcy. Redagowany i wydawany był przez Mieczysława Majchera, a po jego nagłej śmierci

---

367 Ludwik Szwykowski, „Żeglowanie na łodziach bezpokładowych lub półpokładowych", *Sport Wodny* nr 8/1925, str. 214-215, Wł. Ostrowski, „o Żeglarstwie na Wiśle", *Sport Wodny* nr 5/1927, str. 73, Adam Wolff, „Jakie budować żaglówki", *Sport Wodny* nr 1/1928, str. 6-7, (T-y), „Jak samemu zbudować 15m^2 jacht żaglowy", *Sport Wodny* nr 19/1928, str. 397-398, (ba), Adam Wolff, „Jak budować żaglówki" *Sport Wodny* nr 1/1928, str. 6-7, Józef Klejnot-Turski, „Jacht krążowniczy", *Sport Wodny* nr 2/1928, str. 3, (ba), „Locja" , *Sport Wodny* nr 6/1928, str. 61, Józef Klejnot-Turski, „Żeglarstwo sportowo-morskie", *Sport Wodny* nr 9-10/1928, str. 121, Józef Klejnot –Turski, „Jak żeglować na Wiśle", *Sport Wodny* nr 21/1928, str. 226-227, Observer, „Marconi czy gafel", *Sport Wodn*y nr 20/1935, str. 386, Józef Gałązka, „Mechanika jachtu żaglowego", *Sport Wodny* nr 21/1936, str. 404-407, Wojciech Stypuła, Uszkodzenia steru i oporządzanie sterów awaryjnych", *Sport Wodny* nr 7/1937, str. 100-101, Wojciech Stypuła, „Naprawianie uszkodzeń olinowania i ożaglowania", *Sport Wodny* nr 10/1937, str. 151-153, Wojciech Stypuła, „Uszkodzenia omasztowania", *Sport Wodny* nr 11/1937, str. 107-110, , Wojciech Stypuła, „Pożar na jachcie", *Sport Wodny* nr 18/1937, str. 280-282, Wojciech Stypuła, „Tory przyszłego budownictwa jachtowego", 20/1937, str. 306-310, Bogusław Kaliński, „Kilka słów o lawirowaniu", *Sport Wodny* nr 22/1937, str. 347-349, (ba), „Praktyczne wskazówki do nauki wiosłowania", *Sport Wodny* nr 15/1939, str. 278-281, (ba), „Jola skośnodenna", *Sport Wodny* nr 16/1939, str. 300-302,

368 Adam Wolff, „Żeglarstwo na Olimpjadzie", *Sport Wodny* nr 15/1928, str. 252-254,

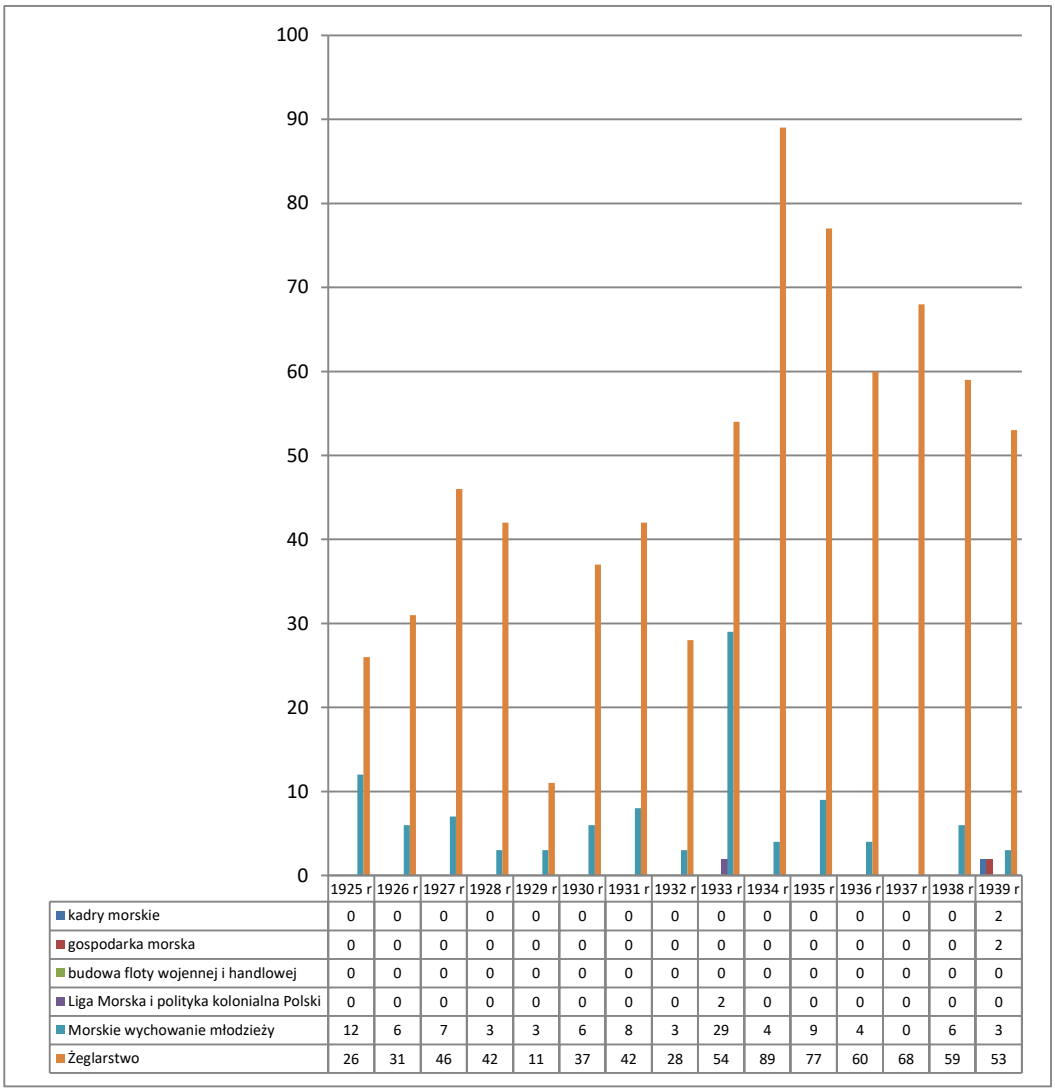
369 (ba), Wystawa kajakowo-turystyczno-wioślarska", *Sport Wodny* nr 3/1933, str. 42, (ba), Wystawa sportów wodnych w Warszawie", *Sport Wodny* nr 6/1933, str. 103-104, „(ba), „Po wystawie sportów wodnych w Warszawie", *Sport Wodny* nr 7/1933, str. 123,

370 M. „Jedziemy do Gdańska", *Sport Wodny* nr 8/1926, str. 94, K. Muszałówna, „Pierwsza Zbiorowa Wycieczka Wioślarstwa Polskiego", *Sport Wodny* nr 12/1926, str. 163-192, „Przez Polskę do morza", *Sport Wodny* nr 6/1933, str. 107, (ba), „Tegoroczny spływ do morza", tamże, nr 9/1933, str. 163- 168, Wł. Grzelak, Spływ do serca Polski", *Sport Wodny* nr 3/1934, str. 54, (ba), „Cała Polska do morza", *Sport Wodny* nr 6/1934, str. 104-105, Wł. Grzelak, Spływ Wisłą do morza", *Sport Wodny* nr 14/1934, str. 263. Wł. Grzelak, „Cała Polska do morza", *Sport Wodny* nr 15/1934, str. 283-285,

371 Adam Wolff, „Regaty żeglarskie warszawa Modlin", *Sport Wodny* nr 8/1930, str. 174-176, (ba), „Długodystansowe Regaty Żeglarskie Warszawa – Modlin", *Sport Wodny* nr 8/1939, str. 156-157

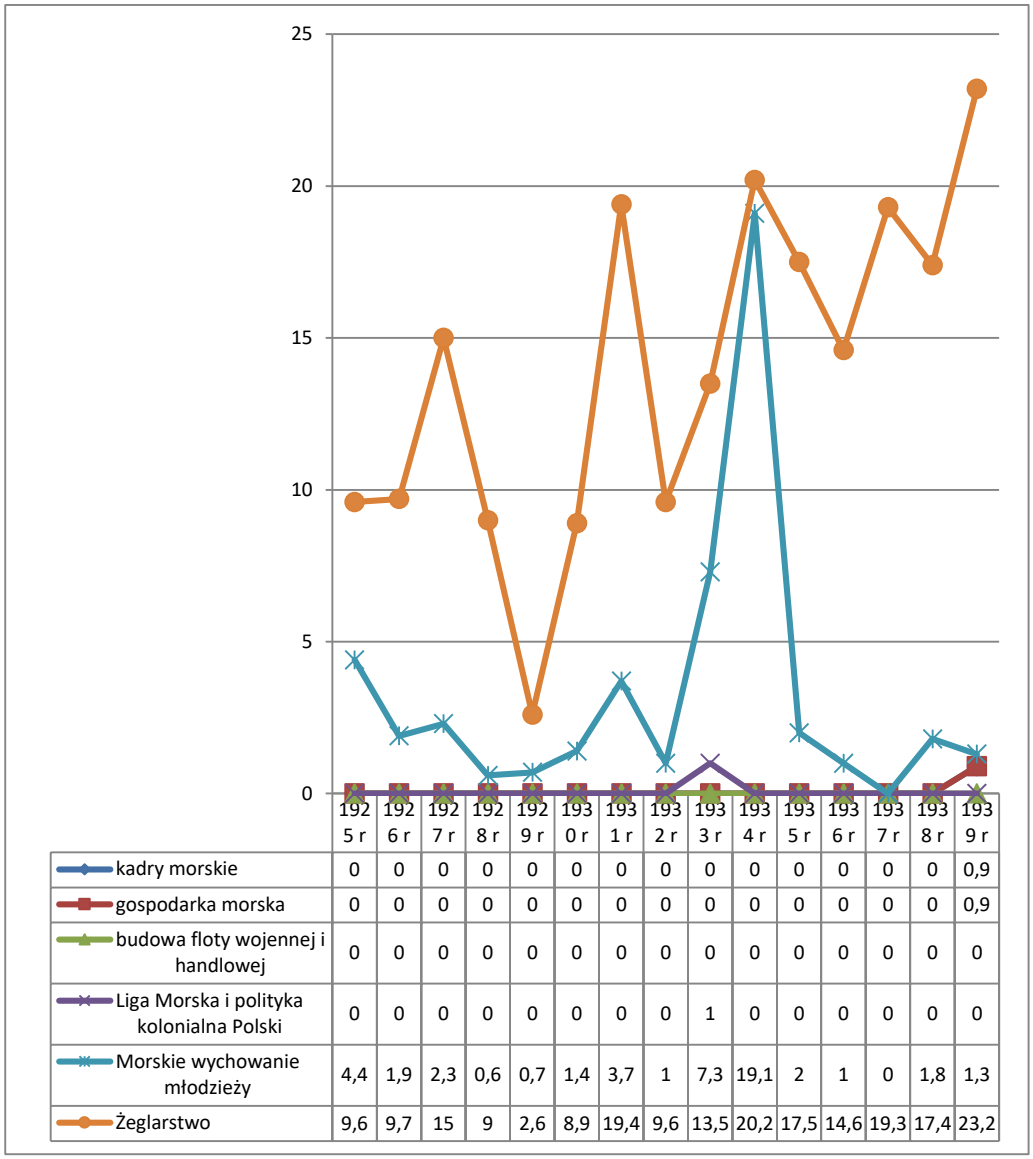
wiosną 1936 roku kontynuacji pracy wydawniczej podjęła się jego żona. Nie zmienił wówczas zasadniczo profilu, w dalszym ciągu zupełnie pomijano na łamach zagadnienia związane z gospodarką morską czy rozbudową floty handlowej i wojennej koncentrując się na aspekcie sportowym. Okazjonalnie wydawano także dodatki i numery specjalne, poświęcona sportom zimowym oraz igrzyskom olimpijskim. Numerem specjalnym uczczono także jubileusz półwiecza Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego oraz 10-lecia Polskiego Związku Żeglarskiego Ostatni numer ukazał się w sierpniu 1939 roku. Po wojnie tytuł nie został reaktywowany.

Tytuł ze względu na swoją tematykę pozostawał na uboczu zainteresowania władz. Nie uczestniczył w działaniach spektakularnie wspierających władze, pozostawał niezależny od wpływów Ligi Morskiej i organizacji młodzieżowych. Konsekwentnie zajmował się tematyką sportów wodnych rozumianą jako aktywność na wodzie bez podtekstów ideologicznych, wielkich kampanii politycznych i ich odbicia medialnego. *Sport Wodny* pozostał tytułem o charakterze sportowo-turystycznym bez aspiracji uczestniczenia w najważniejszych wydarzeniach krajowych.



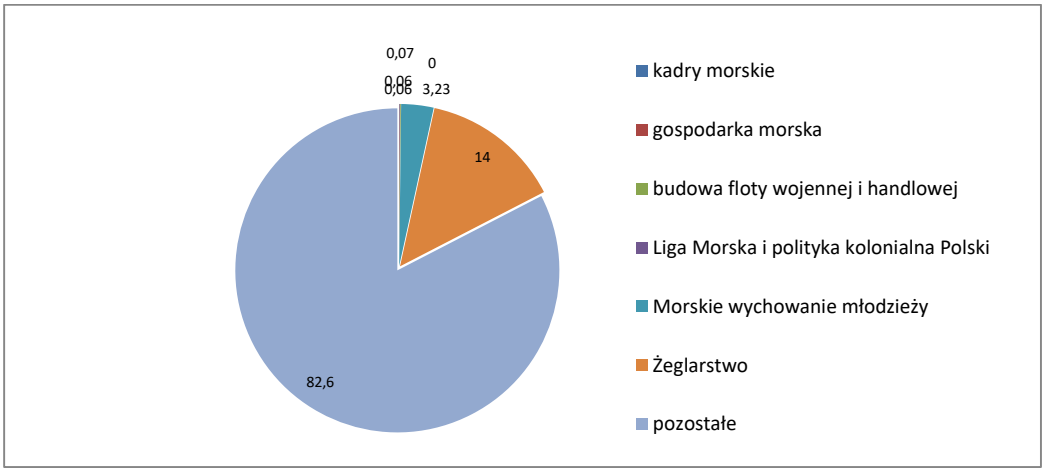
	1925 r	1926 r	1927 r	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
gospodarka morska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
budowa floty wojennej i handlowej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Morskie wychowanie młodzieży	12	6	7	3	3	6	8	3	29	4	9	4	0	6	3
Żeglarstwo	26	31	46	42	11	37	42	28	54	89	77	60	68	59	53

Liczba stron *Sportu Wodnego* poświęconych wybranej tematyce w poszczególnych latach



	1925 r	1926 r	1927 r	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,9
gospodarka morska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,9
budowa floty wojennej i handlowej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Morskie wychowanie młodzieży	4,4	1,9	2,3	0,6	0,7	1,4	3,7	1	7,3	19,1	2	1	0	1,8	1,3
Żeglarstwo	9,6	9,7	15	9	2,6	8,9	19,4	9,6	13,5	20,2	17,5	14,6	19,3	17,4	23,2

Procentowa zawartość wybranych zagadnień w rozbiciu na poszczególne lata



Procentowa zawartość wybranych zagadnień w czasie istnienia na rynku czasopisma *Wioślarz Polski/ Sport Wodny*

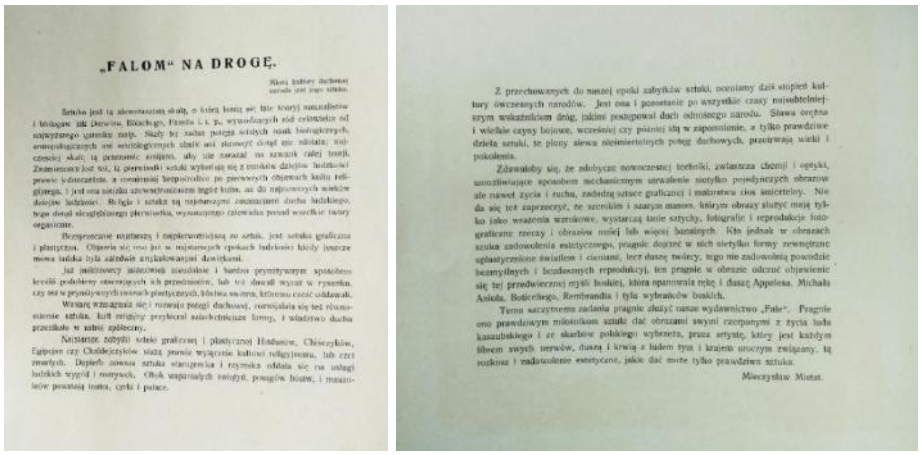
Okładka numeru 2 czasopisma *Fale* z listopada 1925 roku

Pismo wyjątkowe pod wieloma względami, a przede wszystkim krańcowo różne od innych współczesnych mu tytułów. Poświęcone morzu, ale zupełnie odmienne od pozostałych, które wówczas były dostępne na rynku. Było jedynym ówczesnym tytułem poświęconym nie sprawom gospodarczym czy społecznym, ale w całości artystycznym, co w latach odradzania się Polski było prawdziwym ewenementem. Wypełniało lukę starając się oferować produkt o wysokich walorach artystycznych i skupiało się na literaturze, poezji i marynistyce. W otoczeniu pism gospodarczych i politycznych, które wówczas ukazywały się na rynku prasowym, było wyjątkowe także pod względem języka, jakim posługiwało się na łamach. Pozbawione było zupełnie języka agitacji, zaangażowania, perswazji, operowało literacką polszczyzną na najwyższym poziomie, językiem wysublimowanym, charakterystycznym dla kręgu literatów i ludzi sztuki. Skupiało się na kulturze wysokiej, ale nie stroniło także od publikacji utworów łatwiejszych w odbiorze, nie wymagających wcześniejszego przygotowania. W ogóle nie zajmowało się bieżącymi sprawami obecnymi na łamach innych tytułów morskich, *Fale* sprawy morza pokazywały z zupełnie innej strony, koncentrowały się na sztuce, zarówno na malarstwie czy grafice jak i na literaturze. Ukazywało się z inicjatywy niezwykle popularnego artysty malarza, Mariana Mokwy[372], a skupiało humanistów

372 Marian Mokwa, wybitny polski malarz marynista. Urodził się w Malarach w zamożnej rodzinie chłopskiej. Kształcił się w Collegium Marianum w Pelplinie i gimnazjum starogardzkim. W roku 1906 wstąpił na Akademię Sztuk Pięknych w Norymberdze, następnie po jednym semestrze

dostrzegających w morzu nie tylko gospodarkę i sprawy patriotyczne, ale także, a może przede wszystkim, kwestie artystyczne. W manifeście opublikowanym w numerze 2/1925 niepodpisany autor wyłożył credo pisma nakreślając jego ramy i precyzyjnie definiując cele. Co ciekawe, podobny materiał, tym razem pióra Mieczysława Mistata, odwołujący się do genezy tytułu, został opublikowany w następnym roku.

> *Pragnie prawdziwym miłośnikom sztuki dać obrazami swymi czerpanymi z życia ludu kaszubskiego i ze skarbów pól wybrzeża, przez artystę, który jest każdym fibrem swych nerwów, duszą i krwią, ludem tym i krajem mocnym związany, tę rozkosz i zadowolenie estetyczne, jakie dać może tylko prawdziwa sztuka.*[373]



„FALOM" NA DROGĘ.

Credo redakcji wyłożone w materiale odredakcyjnym przez Mieczysława Mistata

Ukazywanie się tytułu było możliwe wyłącznie dzięki Mokwie, który w latach dwudziestych i trzydziestych był wziętym malarzem-marynistą, jednym z najbardziej znanych w kręgach artystycznych Trójmiasta i bardzo zaangażował się w tworzenie nowego pisma będącego spełnieniem jego marzeń. Dla Mokwy w ogóle nieistotna była ekonomiczna strona przedsięwzięcia, on pojmował wydawanie pisma w kategoriach artystycznych działań zmierzających do integracji ludzi sztuki zamieszkałych w Trójmieście bez oglądania się na sprawy ekonomiczne przedsięwzięcia.

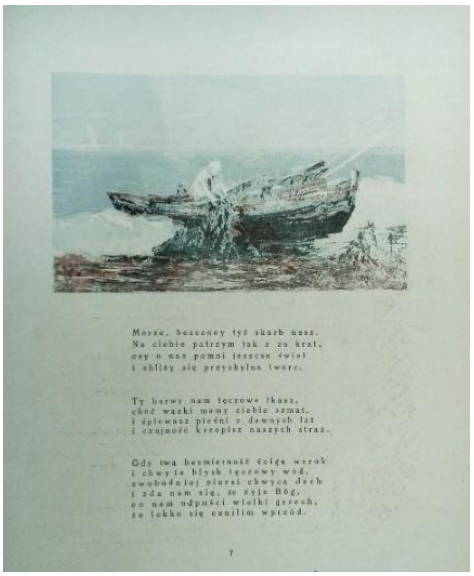
Prace nad przygotowaniem projektu trwały od początku 1925 roku, a pierwszy numer, o objętości 12 stron, wydano w kwietniu tegoż roku w Sopocie.[374] Pierwszym redaktorem był

przeniósł się do akademii monachijskiej, a po roku do Berlina, gdzie w latach 1908-1909 uczęszczał do pracowni W. Schtivera i A. Vogla. W tym okresie malował głównie akwarele. Tworzył przez ponad 80 lat, malując w tym czasie ok. 9 tysięcy obrazów olejnych i akwareli oraz tysiące rysunków. Jego nazwisko kojarzy się nieodzownie z marynistyką, choć w jego dorobku znalazły się pejzaże orientalne, kaszubskie i tatrzańskie, weduty (widoki), kwiaty, portrety i batalistyka. Inicjator powstania Galerii Morskiej w Gdyni, którą sfinansował z własnych środków. Po wojnie władze odebrały mu galerię, którą zdążył wyremontować i przygotować do nowych wystaw.

373 M. Miost, „Falom na drogę", *Fale* nr 2/1925, str. 2

374 Niektóre źródła jako debiut pisma podają rok 1927, a jako miejsce wydawania pierwszych numerów wskazują Wolne Miasto Gdańsk („Radosław Krajewski - pierwszy redaktor „Morza", *Morze* nr 11/1984, str. 10-11

Onufry Kwaśniewski, później do współpracy Mokwa zaprosił Radosława Krajewskiego, znanego dziennikarza i literata o morskich zainteresowaniach, który uprzednio piastował funkcję redaktora magazynu *Morze*. Krajewski, aktywny pisarz, doskonale wpasował się w ramy projektu firmowanego przez Mokwę, nie krył przy tym ambicji literackich, które mógł spełniać na łamach nowego tytułu. Okazał się także doskonałym organizatorem, co pozwoliło bardzo szybko zebrać grono współpracowników widzących w *Falach* szansę na promocję swojej twórczości. Pierwsze skrzypce w redakcji grał jednak Krajewski, wspierał go Franciszek Sędzicki.[375] Obydwaj zajmowali się sprawami organizacyjnymi redakcji, ale bardziej aktywny był Krajewski, który również sam wiele pisywał, głównie wierszy poświęconych morzu. Swoje wiersze na łamach pisma publikował także Mariusz Zaruski, który bardzo szybko nawiązał współpracę z Krajewskim.


Morze, bezcenny tyś skarb nasz.
Na ciebie patrzym jak z za krat,
czy o nas pomni jeszcze świat
i zbliży się przychylna twarz.

Ty barwy nam tęczowe tkasz,
choć wązki mamy ciebie szmat,
i śpiewasz pieśni z dawnych lat
i czujność krzepisz naszych straż.

Gdy twa bezmierność ściga wzrok
i chwyta błysk tęczowy wód,
swobodniej piersi chwycą dech
i zda nam się, że żyje Bóg,
co nam odpuści wielki grzech,
że lekko się cenilim wprzód.

7

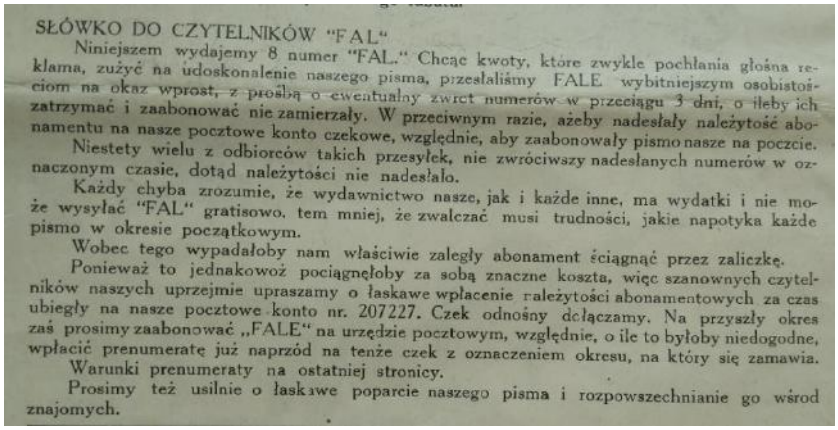
Jedna ze stron czasopisma *Fale* z wierszem, uwagę zwraca duża przejrzystość kolumny

375 Franciszek Sędzicki, ur. 01.03.1882, zm. 19.04.1957 w Gdańsku. Dziennikarz, poeta i pisarz kaszubski, działacz gdańskiej Polonii. Pochodził z rodziny chłopskiej. W Kościerzynie, po ukończeniu szkoły powszechnej, był uczniem tamtejszego progimnazjum. Pełne wykształcenie średnie uzyskał drogą korespondencyjną. Współpracował z redakcją „Gazety Gdańskiej" . Mieszkając w Kościerzynie, był współredaktorem *Gryfa* i działaczem organizacji polskich. W 1912–14 pracował w wydawnictwie Wiktora Kulerskiego w Grudziądzu i wydawał periodyk *Swój do Swego*. W czasie I wojny światowej mieszkał w Berlinie i Warszawie, gdzie ukazał się jego tomik *Wiatr zawiał od pomorskich stron* (1918). Po wojnie zamieszkał w Gdańsku., współpracował m.in. z „Dziennikiem Gdańskim" i jego dodatkiem *Pomorze*. W 1919 przeniósł się do Starogardu, nast. do Torunia (1924) i Chojnic (1926), pracował w redakcjach polskich czasopism, związanych z Narodową Demokracją. W 1926 roku powrócił do Gdańska, współpracował m.in. z Marianem Mokwą, Działał w Gminie Polskiej Związku Polaków, publikując teksty publicystyczne i utwory literackie, głównie na łamach gdańskich i kaszubsko-pomorskich czasopism. Podczas II wojny. ukrywał się, współpracował z Tajną Organizacją Wojskową Gryf Pomorski. W 1945 podjął pracę w Bibliotece Miejskiej. Był współzałożycielem i działaczem Towarzystwa Muzeum Kaszubskiego w Kartuzach; współpracował z malarzami Antonim Suchankiem i Kazimierzem Jasnochem nad rekonstrukcją stroju kaszubskiego. Swoje utwory publikował w postaci osobiście zdobionych samizdatów. W 1956 ukazał się w Warszawie wybór jego utworów *Jestem Kaszubą*, w 1957 roku „Baśnie kaszubskie". W 1951 otrzymał Nagrodę Literacką Miasta Gd. Odznaczony Krzyżem Kawalerskim OOP (1956). Pochowany na cmentarzu Srebrzysko. (źródło: strona internetowa www.encyklopediagdanska.pl, data dostępu 10.02.2013 r.

Pismo wydawano w Sopocie, przy ulicy Victoriastrasse 7, tak życzył sobie bowiem Mokwa, mieszkaniec tego miasta. Liczyło 12-16 stron, z czego większość poświęcona była sztuce, ogółem ukazało się 12 numerów. W początkowym okresie *Fale* koncentrowały się na twórczości poetyckiej, a każdy wiersz ilustrowany był reprodukcjami prac Mokwy kub Sędzickiego. Od numeru 4/1925 zarysowuje się zmiana formy graficznej polegająca na zmniejszeniu liczby reprodukcji na rzecz zwiększonej liczby tekstów oraz niewielkie odejście od tematyki marynistycznej. Okładka była drukowana na grubszym papierze i nie było na niej paginacji, zawsze była na niej zamieszczona reprodukcja pracy plastycznej postaci związanej z kręgiem twórców pisma. Zmienny był również logotyp pisma, właściwie każdy kolejny numer *Fal* przynosił nowe rozwiązania graficzne w tej mierze.

Przykłady grafik zamieszczanych na łamach *Fal* w 1927 roku

Fale były pismem bardzo ambitnym i wysmakowanym graficznie, o stronę wizualną zadbał zarówno Mokwa jak i Franciszek Sędzicki, obaj będący malarzami i grafikami o wielkim dorobku. Na łamach pisma chętnie zamieszczali swoje prace będące zarówno ilustracją tekstów jak też istniejące niezależnie. *Fale* było tytułem bardzo specyficznym, bardzo starannym edytorsko, ale też trudnym w odbiorze dla mniej wyrobionych czytelników. Przygotowywane było przez artystów i w dużej mierze do artystów kierowane, o wysokich ambicjach literackich, malarskich i artystycznych. Miało zasięg lokalny i nie pojawiło się w ogólnokrajowej dystrybucji, co było jedną z przyczyn nikłego zainteresowania pismem. Wydano łącznie 12 numerów po czym tytuł zniknął z rynku.



SŁÓWKO DO CZYTELNIKÓW "FAL"

Niniejszem wydajemy 8 numer "FAL." Chcąc kwoty, które zwykle pochłania głośna reklama, zużyć na udoskonalenie naszego pisma, przesłaliśmy FALE wybitniejszym osobistościom na okaz wprost, z prośbą o ewentualny zwrot numerów w przeciągu 3 dni, o ileby ich zatrzymać i zaabonować nie zamierzały. W przeciwnym razie, ażeby nadesłały należytość abonamentu na nasze pocztowe konto czekowe, względnie, aby zaabonowały pismo nasze na poczcie.

Niestety wielu z odbiorców takich przesyłek, nie zwróciwszy nadesłanych numerów w oznaczonym czasie, dotąd należytości nie nadesłało.

Każdy chyba zrozumie, że wydawnictwo nasze, jak i każde inne, ma wydatki i nie może wysyłać "FAL" gratisowo, tem mniej, że zwalczać musi trudności, jakie napotyka każde pismo w okresie początkowym.

Wobec tego wypadałoby nam właściwie zaległy abonament ściągnąć przez zaliczkę.

Ponieważ to jednakowoż pociągnęłoby za sobą znaczne koszta, więc szanownych czytelników naszych uprzejmie upraszamy o łaskawe wpłacenie należytości abonamentowych za czas ubiegły na nasze pocztowe konto nr. 207227. Czek odnośny dołączamy. Na przyszły okres zaś prosimy zaabonować „FALE" na urzędzie pocztowym, względnie, o ile to byłoby niedogodne, wpłacić prenumeratę już naprzód na tenże czek z oznaczeniem okresu, na który się zamawia.

Warunki prenumeraty na ostatniej stronicy.

Prosimy też usilnie o łaskawe poparcie naszego pisma i rozpowszechnianie go wśród znajomych.

Apel redakcji do czytelników w sprawie dystrybucji pisma

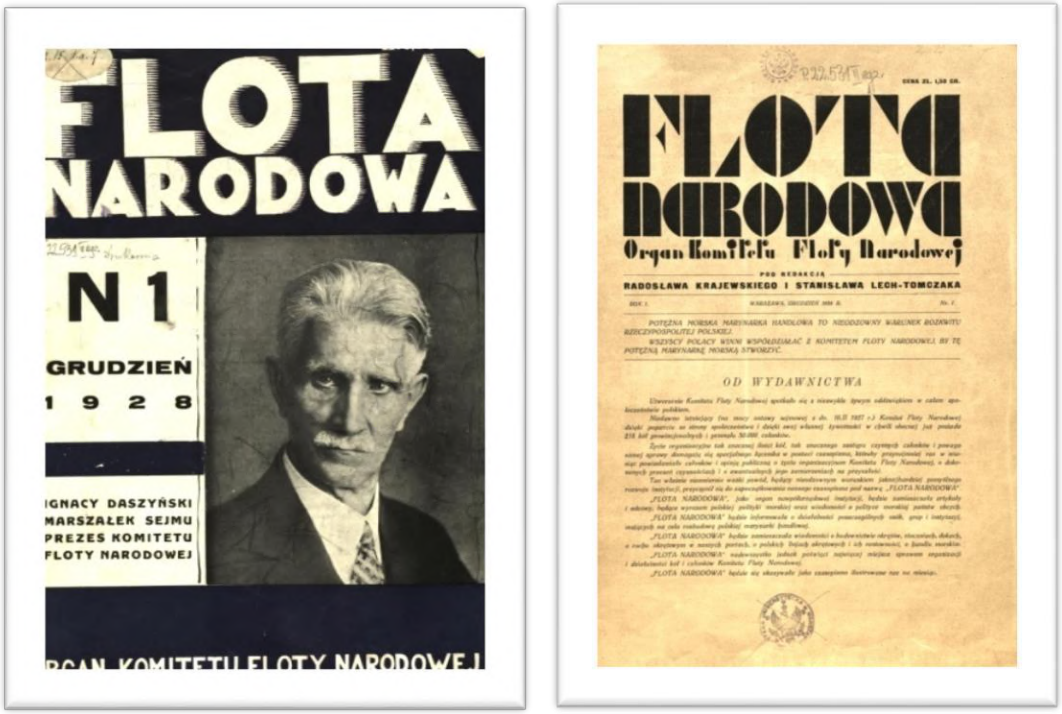
Pismo nie znalazło wielu nabywców, ale z założenia nie było tytułem masowym. Jego twórcy mieli zupełnie inne cele i manifestowali wręcz swoją odrębność i brak zainteresowania kwestiami ekonomicznymi. *Fale* odegrały jednak bardzo ważną rolę w kwestii integracji środowiska trójmiejskich artystów, pełniło rolę centrum kulturalnego dla wszelkiej maści twórców dziedziny sztuk plastycznych i miejscowych literatów.

Okładki pisma z roku 1926 i 1927

Tytuł nie aspirował do zajmowania się bieżącymi sprawami morskimi, pozostawał na uboczu wielkiej polityki, odcinał się zdecydowanie także od jakichkolwiek wpływów ideologicznych. Dla swego twórcy stał się narzędziem realizacji swoich zamierzeń w kwestiach integracji środowiska i promocji kultury wysokiej, a Mokwa konsekwentnie rezygnował z włączenia się w nurt promocji morza i bieżącej polityki odradzającego się państwa. Sprawy te w ogóle nie zajmowały wydawcy skoncentrowanego na ożywianiu życia kulturalnego w społeczności Trójmiasta, nie znajdowały miejsca na łamach tytułu, którego ambicją pozostawały krańcowo odmienne od ideologicznych, cele.

Ewolucja tytułu i podtytułów:

- **1928**: *Flota Narodowa – organ Komitetu Floty Narodowej*
- **1930**: *Flota Narodowa – czasopismo poświęcone polskiej ekspansji morskiej*
- **1930**: *Flota Narodowa czasopismo poświęcone polskiej ekspansji morskiej - jest czasopismem prywatnem i nie jest organem Komitetu Floty Narodowej*
- **1931**: *Flota Polska – czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej, powietrznej i kolonialnych – Flota Polska finansowo nie ma nic wspólnego z żadną instytucją zbierającą ofiary na żeglugę*
- **!932**: *Flota Polska – czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej, powietrznej i kolonialnych*



Okładka i strona redakcyjna pierwszego numeru *Floty Narodowej* z grudnia 1928 r.

Geneza tego pisma jest oczywista. Powołanie do życia, uchwałą Sejmu RP z lutego 1927 roku, Komitetu Floty Narodowej mającego koordynować zbiórkę społeczną środków finansowych na rzecz zakupu okrętów dla Marynarki Wojennej, wywołało konieczność budowy struktur terenowych nowej organizacji. Przewodniczącym Komitetu został marszałek Sejmu RP Ignacy Daszyński, na stanowisko sekretarza generalnego nowej struktury mianowano generała w stanie spoczynku Mariusza Zaruskiego, byłego adiutanta marszałka Piłsudskiego. Taka decyzja najwyższych władz RP pociągnęła za sobą konieczność tworzenia kanału komunikacji władz centralnych z tzw. terenem. Trafnie formułowała tę potrzebę redakcja w pierwszym numerze pisma z grudnia 1928 roku:

„Życie organizacyjne tak znacznej ilości kół, tak znacznego zastępu czynnych członków i powaga samej sprawy domagają się specjalnego łącznika w postaci czasopisma, któryby przynajmniej raz w miesiącu powiadamiało członków i opinję publiczną o życiu organizacyjnem Komitetu Floty Narodowej, o dokonanych przezeń czynnościach i o ewentualnych jego zamierzeniach na przyszłość. To właśnie niezmiernie ważki powód, będący nieodzownym warunkiem jak najbardziej pomyślnego rozwoju instytucji, przyczynił się doza początkowania naszego czasopisma pod nazwą Flota Narodowa.[376]

Profil nowego tytułu precyzyjnie definiował na jego łamach redaktor naczelny:

Flota Narodowa to niezależne obecnie morskie pismo gospodarcze i polityczne, opierające swe tezy na wiadomościach statystycznych stolicy, wydawnictwo przeznaczone dla rynku wewnętrznego[377]

Pismo pozostało niezależnie od Komitetu, choć w podtytule zaznaczono, że jest jego organem. Drogą umowy tworzyli je dziennikarze wchodzący w skład Komitetu Wydawniczego[378] co stało się wkrótce przyczyną kłopotów tytułu. Na rynku wystartowało na rynku z dużym rozmachem, redakcja miała aż dwa biura w Warszawie; przy ulicach Próżnej i Elektoralnej, a wydawcą nowego tytułu został Komitet Floty Narodowej. Jako wydawca Komitet figurował w stopce zaledwie do numeru wakacyjnego, czerwcowego z roku 1929, kiedy to ówczesny redaktor naczelny przejął wydawanie tytułu zmieniając zarazem biuro redakcji na swój prywatny lokal przy Alejach Jerozolimskich 23.

Pierwszym redaktorem odpowiedzialnym został Stanisław Lech-Tomczak, inspektor w Komitecie Floty Narodowej i wielki pasjonat popularyzacji idei zbliżenia morza zwykłemu człowiekowi. Jego rola uległa wkrótce znacznemu ograniczeniu. Od numeru styczniowego z roku 1929 do stopki dopisano Radosława Krajewskiego, do niedawna redaktora magazynu *Morze*, jako równorzędnego redaktora, a już w lutym tegoż roku Krajewski zostaje redaktorem naczelnym usuwając Lecha-Tomczaka w cień. Później role się odwracały, ostatecznie nazwisko Lecha-Tomczaka znika z pisma w wakacje 1929 roku wraz z przejęciem tytułu przez Krajewskiego. Od stycznia 1933 roku do stopki redakcyjnej dopisano Tomasza ks. Lubomirskiego, który mając doskonałe koneksje w środowiskach przemysłowych przyczynił się do wielkiego rozkwitu pisma w późniejszych latach.

Podtytuł pisma brzmiał „Organ Komitetu Floty Narodowej". Już jednak we wrześniu 1929 roku został on zastąpiony przez „czasopismo poświęcone polskiej ekspansji morskiej", co pokazywało z jednej strony na uniezależnienie się pisma od dotychczasowego wydawcy i zdradzało zarazem ambicje jego twórców. Podtytuł ten został zmieniony na życzenie gen. Zaruskiego, który nie chciał, aby prywatne przedsięwzięcie edytorskie wiązano z działalnością Komitetu. Cenę nowego tytułu skalkulowano na poziomie 1,50 zł, ale członkowie Komitetu mieli możliwość uzyskania zniżki. Od roku 1930 czasopismo zdrożało do 2 złotych, ale nie zamieszczono żadnego uzasadnienia czy próby wytłumaczenia tego kroku. Ta cena została utrzymana aż do końca wydawania tytułu. Pismo wydawano na

[376] ba, „od wydawnictwa", *Flota Narodowa* nr 1/1928, str. 1
[377] „Radosław Krajewski, „O polskich instytucjach i czasopismach morskich" *Flota Narodowa*, nr 11/1929, str. 17-18
[378] (ba), „Niesłychane wystąpienie Gen. M. Zaruskiego", tamże, nr15-16/1930, str. 12-15

papierze gazetowym, ale miało dojrzałą szatę graficzną, zamieszczało wiele ilustracji, głównie były to fotografie z polskich portów oraz zdjęcia ilustrujące powstawanie statków i okrętów na potrzeby odradzającego się państwa. Pewnym novum w piśmie była rezygnacja z paginacji począwszy od numeru 11/1929, co utrudniało korzystanie z tytułu. Nowinką była też numeracja kolejnych wydań dokonywana w sposób ciągły, wskutek czego numer ze stycznia 1930 roku był sygnowany 13(1). Z tego pomysłu wycofano się już w kolejnym roku wskutek zamieszania, jaki wywołał, nie powrócono natomiast do pomysłu paginacji.

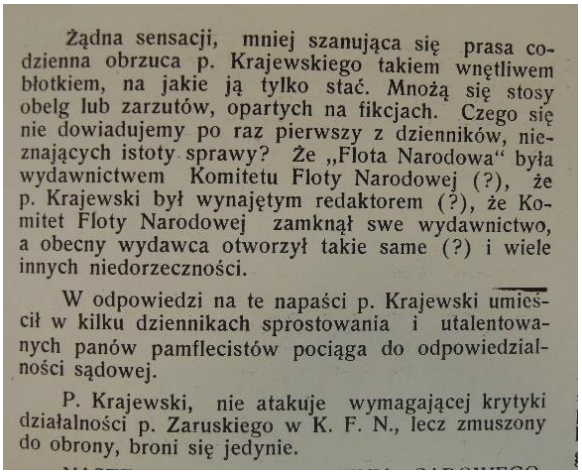
Logo nowego tytułu pozostało niezmienione do końca roku 1931. Od stycznia kolejnego roku zmienił się tytuł periodyku na „Flota Polska", zmianie uległ również znak graficzny. Logo pozostawało niezmienne aż do ostatniego numeru pisma, które zniknęło z rynku wydawniczego latem 1939 roku. Pismo ukazywało się nieregularnie, od początku 1930 roku najczęściej jako dwumiesięcznik, choć zdarzały się dłuższe przerwy w jego publikacji.

Tytuł miał charakter biuletynu organizacyjnego wzbogaconego o publicystykę silnie wspierającą konieczność budowy statków i okrętów. Wiele pisano o potrzebie społecznego wsparcia tej idei, pokazywano na łamach przykłady ofiarności instytucji i osób prywatnych. Bardzo silną pozycję w piśmie zyskał Dział Organizacyjny K.F.N., w którym omawiano szczegółowo kwestie organizacyjne funduszu. Prezentowano także, często niezależnie od omawianych zagadnień, fotografie wpływowych postaci związanych z morzem, sferami rządowymi i lokalnych działaczy Komitetu.

Okładka pisma ze stycznia 1932 po zmianie tytułu i winiety oraz okładka jednego z ostatnich numerów pisma z 1938 roku

Po przejęciu tytułu przez Radosława Krajewskiego widoczna była zmiana formuły wydawniczej. Zwiększono liczbę materiałów ze świata, poświęconych światowej gospodarce morskiej, handlowi w wymiarze globalnym, ale też zmniejszyła się liczba autorów pisma, co świadczy o kłopotach finansowych pisma. Większość publicystycznych tekstów pochodziła od redaktora naczelnego, zaledwie garstka autorów zewnętrznych wspomagała tytuł swoimi

materiałami. Wydawca stara się o wzrost zainteresowania tytułem poprzez działania promocyjne, ale koncentrowały się one wokół dodawania prenumeratorom jego własnej książki „Światosłowie".[379] W tym duchu zorganizowano również „Bal Czasopisma „Flota Narodowa" oraz wydano Kalendarz Morski reklamowany agresywnie na łamach pisma.[380] Sprawa uniezależnienia tytułu od Komitetu zyskała ciąg dalszy. Narastał konflikt pomiędzy sekretarzem generalnym Komitetu, generałem Zaruskim, a niezależnym wydawcą tytułu, Krajewskim. Komitet zrzekł się pisma, ponieważ dopatrzono się, że w ustawie o Komitecie Floty Narodowej nie ma zapisu o wydawaniu pisma, i tym samym nie przewiduje



Żądna sensacji, mniej szanująca się prasa codzienna obrzuca p. Krajewskiego takiem wnętliwem błotkiem, na jakie ją tylko stać. Mnożą się stosy obelg lub zarzutów, opartych na fikcjach. Czego się nie dowiadujemy po raz pierwszy z dzienników, nieznających istoty sprawy? Że „Flota Narodowa" była wydawnictwem Komitetu Floty Narodowej (?), że p. Krajewski był wynajętym redaktorem (?), że Komitet Floty Narodowej zamknął swe wydawnictwo, a obecny wydawca otworzył takie same (?) i wiele innych niedorzeczności.

W odpowiedzi na te napaści p. Krajewski umieścił w kilku dziennikach sprostowania i utalentowanych panów pamflecistów pociąga do odpowiedzialności sądowej.

P. Krajewski, nie atakuje wymagającej krytyki działalności p. Zaruskiego w K. F. N., lecz zmuszony do obrony, broni się jedynie.

Informacje na temat konfliktu pomiędzy redakcją *Floty Narodowej* a generałem Zaruskim zamieszczane na łamach pisma.

ona wydawania tytułu. Wymówiono zatem umowę komitetowi wydawniczemu, a ten pozostał z długami wobec drukarni i autorów. Zaruski deklarował wolę przejęcia tytułu, ale bez długów, sytuacja zmierzała więc w stronę konfliktu sądowego. Władze Komitetu zabroniły wydawać pismo o tym tytule takim samym jak nazwa komitetu, Krajewski odwołał się od tej decyzji. Zdaniem tego ostatniego, Zaruski usiłował odkupić tytuł dla Komitetu, który niecały rok wcześniej założył, a następnie dla siebie. Zarzucał także Zaruskiemu manipulowanie treścią pisma poprzez niedopuszczanie na łamy sylwetek postaci związanych z morzem oraz oszczerczą kampanią polegającą na skierowaniu do reklamodawców specjalnego pisma dyskredytującego wydawcę i jego tytuł.[381] Od numeru lutowego w 1930 roku do podtytułu „czasopismo poświęcone polskiej ekspansji morskiej" dodano jeszcze sentencję: „jest czasopismem prywatnem i nie jest organem Komitetu Floty Narodowej", co było kolejną odsłoną wspomnianego konfliktu z władzami Komitetu.

Sprawa znalazła swój finał w sądzie, a Krajewski, aby ratować tytuł, sprzedał udziały w innym swoim czasopiśmie, *Żegluga – the Navigation* wydawane równolegle od roku 1927. Od stycznia 1931 roku pismo zmienia tytuł na *Flota Polska – czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej, powietrznej i kolonialnych* Na winiecie znalazł się także dopisek „Flota

379 (ba), „Premja dla prenumeratorów", „Flota Narodowa" nr 10-11/1929, str. 24

380 (ba), „Bal czasopisma „Flota Narodowa", tamże, nr 12/1929, str. 20

381 (ba).(Radosław Krajewski) „Niesłychane wystąpienie P. Marjusza Zaruskiego", *Flota Narodowa* nr 14(2)/ 1930, str. 25-26, (ba), Andrzej Dębski, „Krzywda wyrządzana „Flocie Narodowej", *Flota Narodowa* nr 19-20/1930, str. 16

Polska" finansowo nie ma nic wspólnego z żadną instytucją zbierającą ofiary na żeglugę."[382] Był to oczywiście wymóg wynikający z procesu sądowego, o którego zakończeniu redakcja doniosła w lutym 1931 roku.

> *Władze śledcze i prokuratorskie Rzeczypospolitej postanowieniem z 25 marca r.b. zarzuty wszystkie uznały za bezpodstawne, nieistotne i tem samem w całej rozciągłości przywróciły do czci wydawcę Floty Narodowej p. Radosława Krajewskiego.*[383]

W piśmie zaczęły ukazywać się informacje związane z flotą powietrzną, a w ślad za nimi od stycznia 1934 roku przyszły reklamy towarzystw lotniczych. Od roku 1933 wzrosła także znacząco liczba reklam, numer styczniowo-lutowy z roku 1934 przyniósł ich aż 19 kolumn, co stanowiło ponad połowę objętości 30-kolumnowego periodyku. Pismo zmieniło wówczas znacząco swój charakter, z periodyku o charakterze stricte morskim stało się tytułem adresowanym do kręgów przemysłowych, także z głębi kraju. Pojawiało się wiele materiałów w ogóle niezwiązanych z tematyką morską, widoczna natomiast była ich zbieżność z nowymi reklamami.[384]

W drugiej połowie lat trzydziestych wydano numery poświęcone współpracy polsko-francuskiej gospodarczej oraz zagadnieniom gospodarczym Śląska. Zmianie uległ także sposób redagowania tytułu. Zniknęły materiały popularne, adresowane do młodego czytelnika, w ich miejsce weszły poważne analizy gospodarcze i przemysłowe. Wiele miejsca poświęcano sprawom rozbudowywanej floty, ale poczesne miejsce zajmowały również materiały o charakterze patriotycznym, odwołujące się do emocji odbiorców.[385] W tym kontekście często podnoszono kwestię konieczności budowy silnej marynarki wojennej[386], co było naturalne w piśmie o tej genezie. Wskazywano na słabości naszej marynarki, postulowano zwiększenie aktywności w budowie floty wojennej, pokazywano przykłady innych flot krajów o większym potencjale gospodarczym, ale także o zbliżonych możliwościach do Polski.

Wiele artykułów poświęconych było sprawom organizacyjnym związanym z działalnością terenowych kół komitetu, a zazwyczaj miały one charakter instruktażowy.[387] Bardzo często poruszano zagadnienia handlu zagranicznego, pokazywano nowe kierunki ekspansji gospodarczej oraz dokonywano także bilansów obrotów między Polską a wybranymi krajami zamorskimi.[388]

---

382 „Flota Polska" nr 1/1931, str. 3

383 (ba), „Rehabilitacja „Floty Narodowej", *Flota Narodowa* nr 2-3/1931, str. 5, (ba), „Wyrok Sądu w sprawie Gen. w St. Sp. M. Zaruski contra red. R. Krajewski,", *Flota Narodowa* nr 6/1932, str.12-13

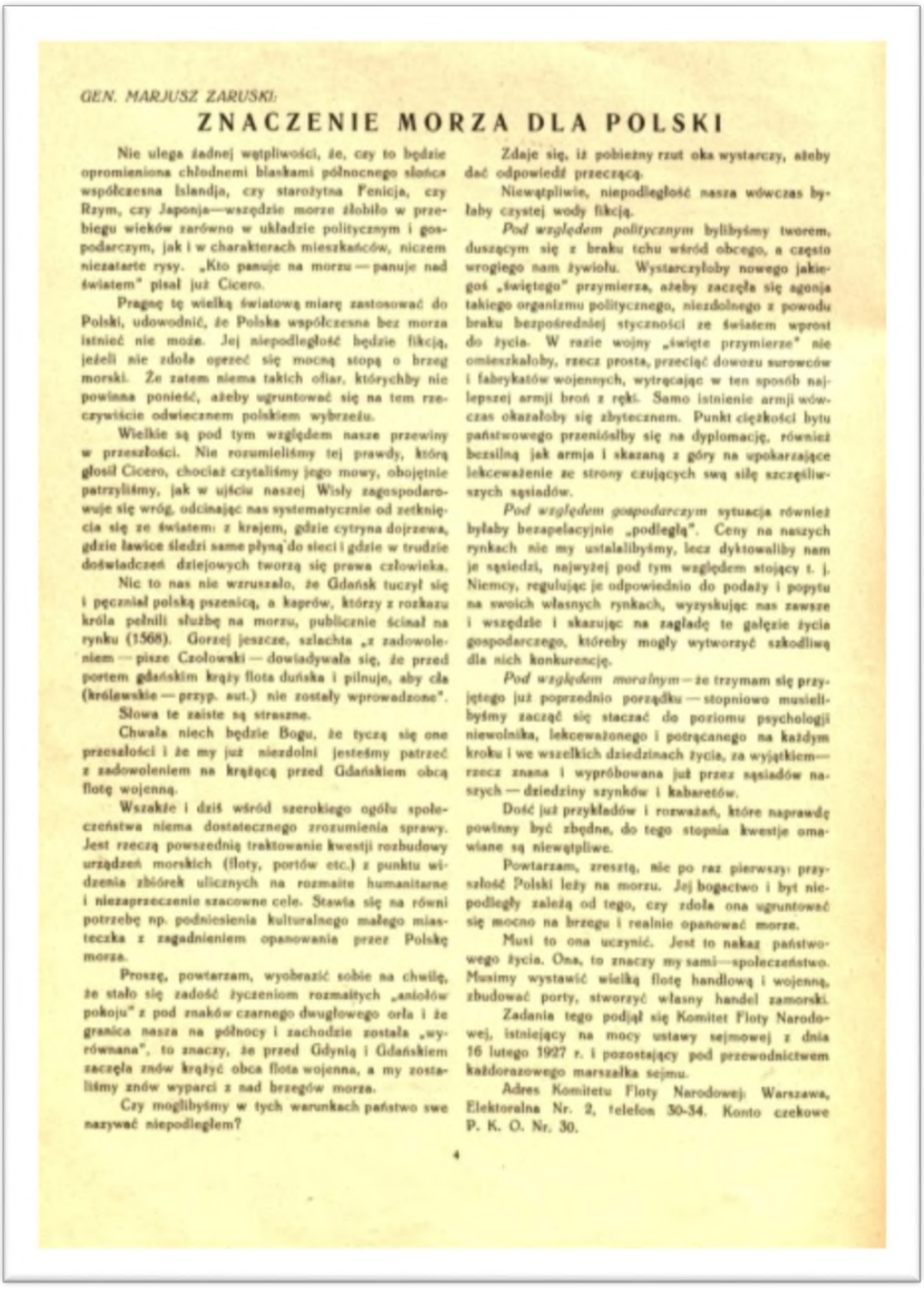
384 (ba), Pomorski samorząd wojewódzki", tamże, nr 22, str. 24, „Udoskonalenie spalania węgla w paleniskach lokomotyw kolejowych", *Flota Narodowa* nr 22/1934, str. 26, (ba), „Bezpieczeństwo ruchu na kolejach", *Flota Narodowa* nr 23/1935, str. 24, Zarząd S.A. Jurata, „Rozbudowa uzdrowisk polskich na Mierzei Helskiej", *Flota Narodowa* nr 24/1935, str. 23, „Bolesta, Jasna Góra jako twierdza", *Flota Narodowa* nr 24/1935, str. 27, Dr Wit., „Ciechocinek i jego wskazania lecznicze", Flota Narodowa nr 25/1935, str. 16

385 (ba), „Polski okręt propagandowy dla popierania handlu zamorskiego", *Flota Narodowa* nr 1/1929, str. 16, (ba), „Znaczenie dostępu Polski do morza", *Flota Narodowa* nr 9/1929, str. 2, (ba), „Nowe wybuchy entuzjazmu polskiego dla morza", *Flota Narodowa* nr 21/1930, str. 13-14

386 (ba), Pos. Zalewski o rozrost naszej marynarki wojennej", *Flota Narodowa* nr 7-8/1929, str. 4, (ba), „Dlaczego jest potrzebna Polsce marynarka wojenna", „Flota Narodowa" nr 16/1933, str. 19

387 (ba), Wskazówki w sprawie organizacji Kom. Fl. N. na terenie województwa", *Flota Narodowa* nr 1/1929, str. 21-22

388 (ba), „Polska ekspansja zamorska – o ekspansję polską w kierunku krajów Lewantu", *Flota Narodowa* nr 1/1929, str. 9, Radosław Krajewski, „O ziemie zamorskie dla Polski", tamże, nr 7-8-



GEN. MARJUSZ ZARUSKI:

ZNACZENIE MORZA DLA POLSKI

Nie ulega żadnej wątpliwości, że, czy to będzie opromieniona chłodnemi blaskami północnego słońca współczesna Islandja, czy starożytna Fenicja, czy Rzym, czy Japonja—wszędzie morze złobiło w przebiegu wieków zarówno w układzie politycznym i gospodarczym, jak i w charakterach mieszkańców, niczem niezatarte rysy. „Kto panuje na morzu — panuje nad światem" pisał już Cicero.

Pragnę tę wielką światową miarę zastosować do Polski, udowodnić, że Polska współczesna bez morza istnieć nie może. Jej niepodległość będzie fikcją, jeżeli nie zdoła oprzeć się mocną stopą o brzeg morski. Że zatem niema takich ofiar, którychby nie powinna ponieść, ażeby ugruntować się na tem rzeczywiście odwiecznem polskiem wybrzeżu.

Wielkie są pod tym względem nasze przewiny w przeszłości. Nie rozumieliśmy tej prawdy, którą głosił Cicero, chociaż czytaliśmy jego mowy, obojętnie patrzyliśmy, jak w ujściu naszej Wisły zagospodarowuje się wróg, odcinając nas systematycznie od zetknięcia się ze światem: z krajem, gdzie cytryna dojrzewa, gdzie ławice śledzi same płyną do sieci i gdzie w trudzie doświadczeń dziejowych tworzą się prawa człowieka.

Nic to nas nie wzruszało, że Gdańsk tucrył się i pęczniał polską pszenicą, a kaprów, którzy z rozkazu króla pełnili służbę na morzu, publicznie ścinał na rynku (1568). Gorzej jeszcze, szlachta „z zadowoleniem — pisze Czołowski — dowiadywała się, że przed portem gdańskim krąży flota duńska i pilnuje, aby cła (królewskie — przyp. aut.) nie zostały wprowadzone".

Słowa te zaiste są straszne.

Chwała niech będzie Bogu, że tyczą się one przeszłości i że my już niezdolni jesteśmy patrzeć z zadowoleniem na krążącą przed Gdańskiem obcą flotę wojenną.

Wszakże i dziś wśród szerokiego ogółu społeczeństwa niema dostatecznego zrozumienia sprawy. Jest rzeczą powszednią traktowanie kwestji rozbudowy urządzeń morskich (floty, portów etc.) z punktu widzenia zbiórek ulicznych na rozmaite humanitarne i niezaprzeczenie szacowne cele. Stawia się na równi potrzebę np. podniesienia kulturalnego małego miasteczka z zagadnieniem opanowania przez Polskę morza.

Proszę, powtarzam, wyobrazić sobie na chwilę, że stało się zadość życzeniom rozmaitych „aniołów pokoju" z pod znaków czarnego dwugłowego orła i że granica nasza na północy i zachodzie została „wyrównana", to znaczy, że przed Gdynią i Gdańskiem zaczęła znów krążyć obca flota wojenna, a my zostaliśmy znów wyparci z nad brzegów morza.

Czy moglibyśmy w tych warunkach państwo swe nazywać niepodległem?

Zdaje się, iż pobieżny rzut oka wystarczy, ażeby dać odpowiedź przeczącą.

Niewątpliwie, niepodległość nasza wówczas byłaby czystej wody fikcją.

Pod względem politycznym bylibyśmy tworem, duszącym się z braku tchu wśród obcego, a często wrogiego nam żywiołu. Wystarczyłoby nowego jakiegoś „świętego" przymierza, ażeby zaczęła się agonja takiego organizmu politycznego, niezdolnego z powodu braku bezpośredniej styczności ze światem wprost do życia. W razie wojny „święte przymierze" nie omieszkałoby, rzecz prosta, przeciąć dowozu surowców i fabrykatów wojennych, wytrącając w ten sposób najlepszej armji broń z ręki. Samo istnienie armji wówczas okazałoby się zbytecznem. Punkt ciężkości bytu państwowego przeniósłby się na dyplomację, również bezsilną jak armja i skazaną z góry na upokarzające lekceważenie ze strony czujących swą siłę szczęśliwszych sąsiadów.

Pod względem gospodarczym sytuacja również byłaby bezapelacyjnie „podległą". Ceny na naszych rynkach nie my ustalalibyśmy, lecz dyktowaliby nam je sąsiedzi, najwyżej pod tym względem stojący t. j. Niemcy, regulując je odpowiednio do podaży i popytu na swoich własnych rynkach, wyzyskując nas zawsze i wszędzie i skazując na zagładę te gałęzie życia gospodarczego, któreby mogły wytworzyć szkodliwą dla nich konkurencję.

Pod względem moralnym — że trzymam się przyjętego już poprzednio porządku — stopniowo musielibyśmy zacząć się staczać do poziomu psychologji niewolnika, lekceważonego i potrącanego na każdym kroku i we wszelkich dziedzinach życia, za wyjątkiem— rzecz znana i wypróbowana już przez sąsiadów naszych — dziedziny szynków i kabaretów.

Dość już przykładów i rozważań, które naprawdę powinny być zbędne, do tego stopnia kwestje omawiane są niewątpliwe.

Powtarzam, zresztą, nie po raz pierwszy: przyszłość Polski leży na morzu. Jej bogactwo i byt niepodległy zależą od tego, czy zdoła ona ugruntować się mocno na brzegu i realnie opanować morze.

Musi to ona uczynić. Jest to nakaz państwowego życia. Ona, to znaczy my sami—społeczeństwo. Musimy wystawić wielką flotę handlową i wojenną, zbudować porty, stworzyć własny handel zamorski.

Zadania tego podjął się Komitet Floty Narodowej, istniejący na mocy ustawy sejmowej z dnia 16 lutego 1927 r. i pozostający pod przewodnictwem każdorazowego marszałka sejmu.

Adres Komitetu Floty Narodowej: Warszawa, Elektoralna Nr. 2, telefon 30-34. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.

4

Treść apelu autorstwa generała Mariusza Zaruskiego wydanego początkowo jako ulotka o nakładzie 100.000 egzemplarzy, a następnie powtórzonego w piśmie *Flota Narodowa* nr 1/1928

1929, str. 2-3, (ba), „Plska ekspansja gospodarcza na rynki zamorskie", *Flota Narodowa,* nr 15-16/1930, str. 10-11, (ba), „Ekspansja polska w Meksyku", *Flota Narodowa* nr 17-18/1930, str. 9, (ba), „Światowy Związek Polaków – organizowanie 8 miljonów Polaków na obczyźnie", *Flota Narodowa* nr 10/1932, str. 5, (ba), „Możliwości zbytu towarów polskich w Afryce", *Flota Narodowa* nr 26/1935, str. 11

Oczywiście w latach trzydziestych nie mogło zabraknąć również tematyki związanej z polską ekspansją kolonialną. W tym piśmie, które aspirowało do miana periodyku stricte gospodarczego, choć obecna, nie zdobyła znaczącej pozycji i objętości.[389] Krajewskiego czasem ponosił temperament publicystyczny, kiedy proponował ustanowienie święta Orła Białego, najważniejszego polskiego święta państwowego czy też kiedy postulował ufortyfikować port w Gdyni, jednak zazwyczaj publicystyka w piśmie miała stonowany i wyważony charakter.[390] Pod koniec lat trzydziestych widoczny był wzrost tematyki poświęconej obronności, konieczności dokonywania zbrojenia na morzu.[391]

Okładka i strona redakcyjna numeru 50/1939 czasopisma *Flota Polska* z maja-czerwca 1939 roku – ostatniego wydanego przed wojną

Pismo ukazywało się do wybuchu II wojny światowej i odegrało ważną rolę w upowszechnianiu wiedzy o gospodarce morskiej w kręgach przemysłowych. Uwagę zwraca zmiana tematyki od 1930 roku, kiedy to pismo przechodziło początkowo przeobrażenia właścicielskie, następnie w sposób otwarty prowadziło spór z władzami Komitetu Floty Narodowej, co stawiało pod znakiem zapytania fundamenty tytułu będącego organem tegoż komitetu. Formuła pisma zmieniała się systematycznie, redakcja inaczej rozkładała akcenty pilnując zarazem aby tytuł zyskiwał czytelników pozostając pismem niezależnym. Od roku 1933 widoczne jest zwiększenie zainteresowania tematyką gospodarczą, ale sprawy morskie

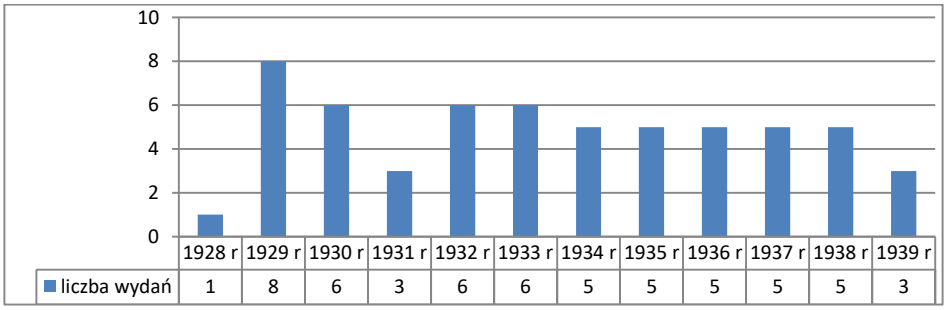
389 (ba), „Światowy Związek Polaków – organizowanie 8 miljonów Polaków na obczyźnie", *Flota Narodowa* nr 10/1932, str. 5, „(ba), Możliwości zbytu towarów polskich w Afryce", *Flota Narodowa* nr 26/1935, str. 11

390 Radosław Krajewski, „Budujmy silną twierdzę w Gdyni", *Flota Narodowa* nr 25/1935, str. 8

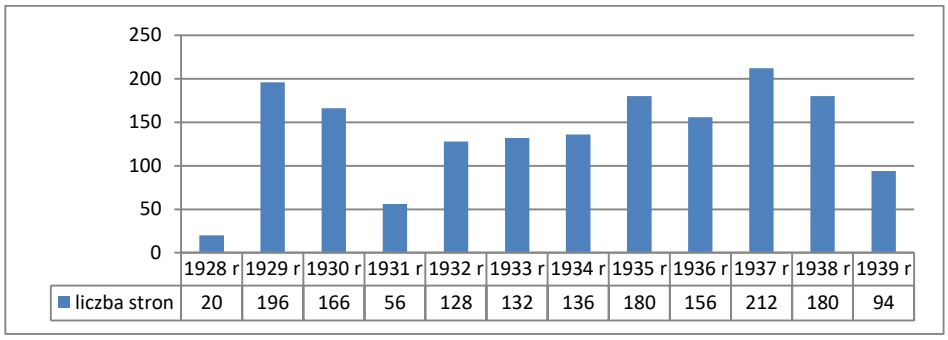
391 (ba), „Zbrojenia Rzeszy Niemieckiej" *Flota Narodowa* nr 32/1936, str. 14, „Zabiegi polityczne Anglji", *Flota Narodowa* nr 32/1936, str. 16, (ba), „Światowa polityka morska w nowej fazie", *Flota Narodowa* nr 43/1938, str. 10-11

nie były już najważniejsze. Bardzo wiele miejsca poświęcano gospodarce, transportowi, uzdrowiskom, co jednak wykracza poza ramy przyjętej analizy.

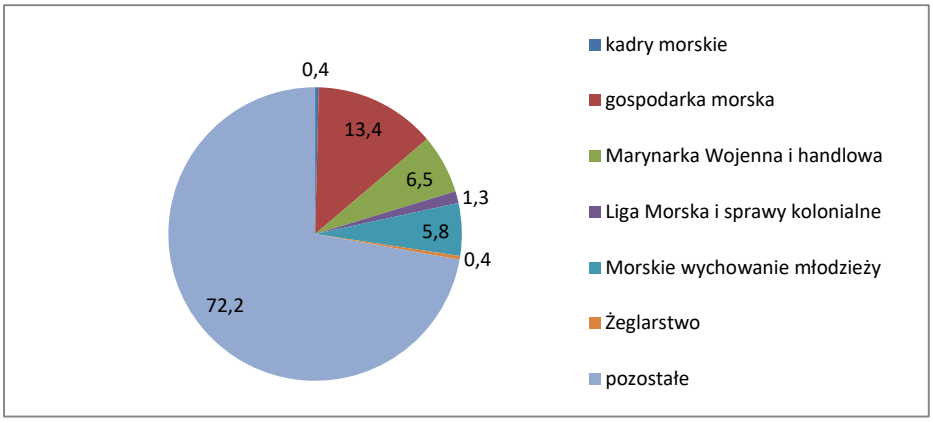
Flota Narodowa, późniejsza *Flota Polska* to pismo, które w przedwojennej Polsce przeszło największe wewnętrzne przemiany spośród wszystkich tytułów branży gospodarki morskiej. Stało się tak za zmianą formuły pisma wymuszoną zmianami właścicielskimi, konfliktem sądowym będącym skutkiem wrogiego przejęcia oraz ustawicznym poczuciem zagrożenia w początkowych latach istnienia *Floty*, kiedy los tytułu pozostawał niepewny. Jako jedyne pismo zmieniło nie tylko szatę graficzną czy formułę wydawniczą, ale także kategorie, przechodząc w roku 1932 z pozycji pisma popularnego na fachowe zmieniając tym samym całkowicie profil odbiorcy.



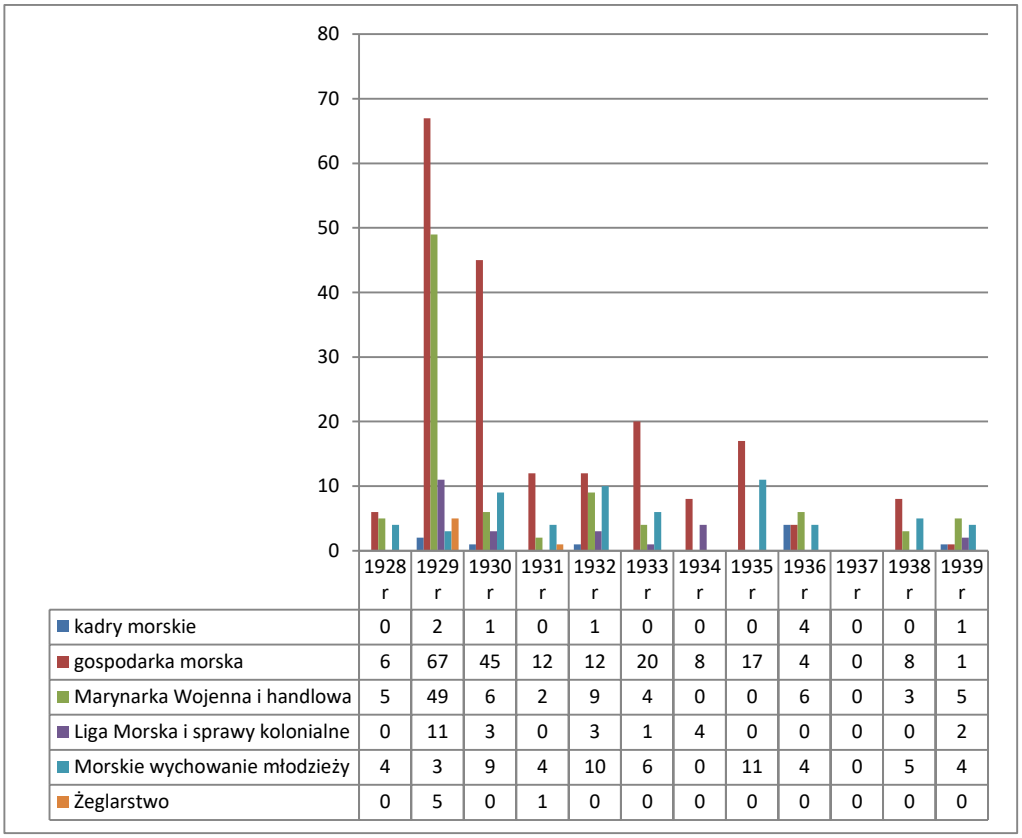
Liczba wydań pism *Flota Narodowa* i *Flota Polska* w poszczególnych latach



Liczba stron pism *Flota Narodowa* i *Flota Polska* w poszczególnych latach

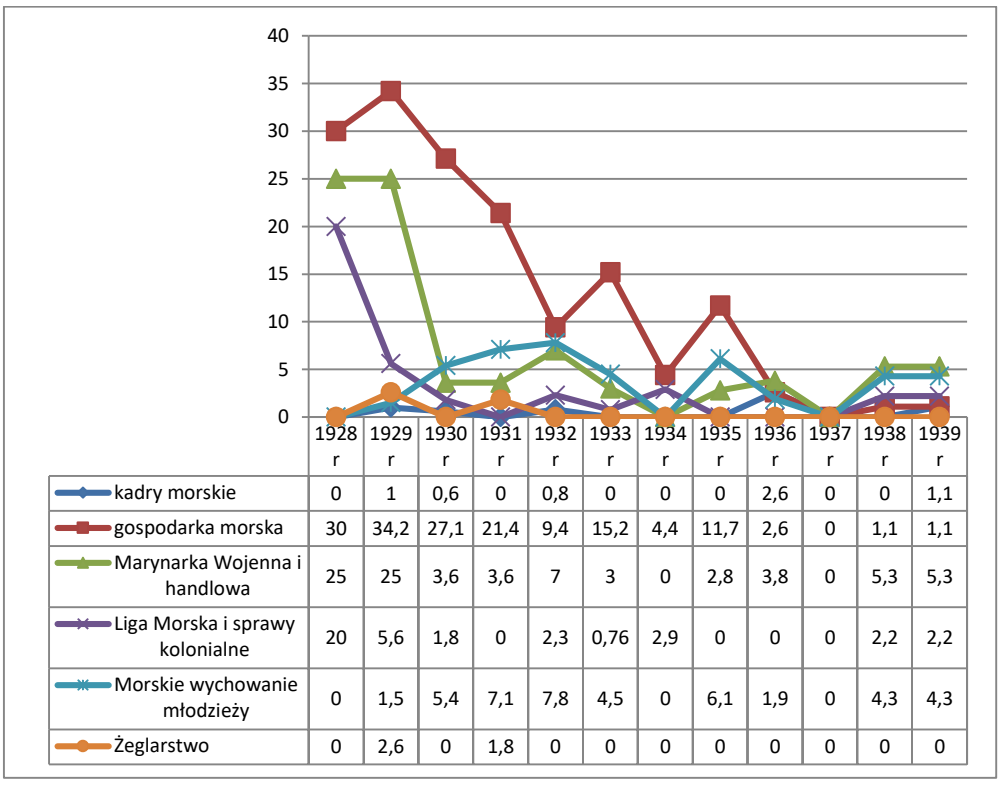


Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach *Floty Narodowej* i *Floty Polskiej* w rozbiciu na poszczególne lata



	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	2	1	0	1	0	0	0	4	0	0	1
gospodarka morska	6	67	45	12	12	20	8	17	4	0	8	1
Marynarka Wojenna i handlowa	5	49	6	2	9	4	0	0	6	0	3	5
Liga Morska i sprawy kolonialne	0	11	3	0	3	1	4	0	0	0	0	2
Morskie wychowanie młodzieży	4	3	9	4	10	6	0	11	4	0	5	4
Żeglarstwo	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

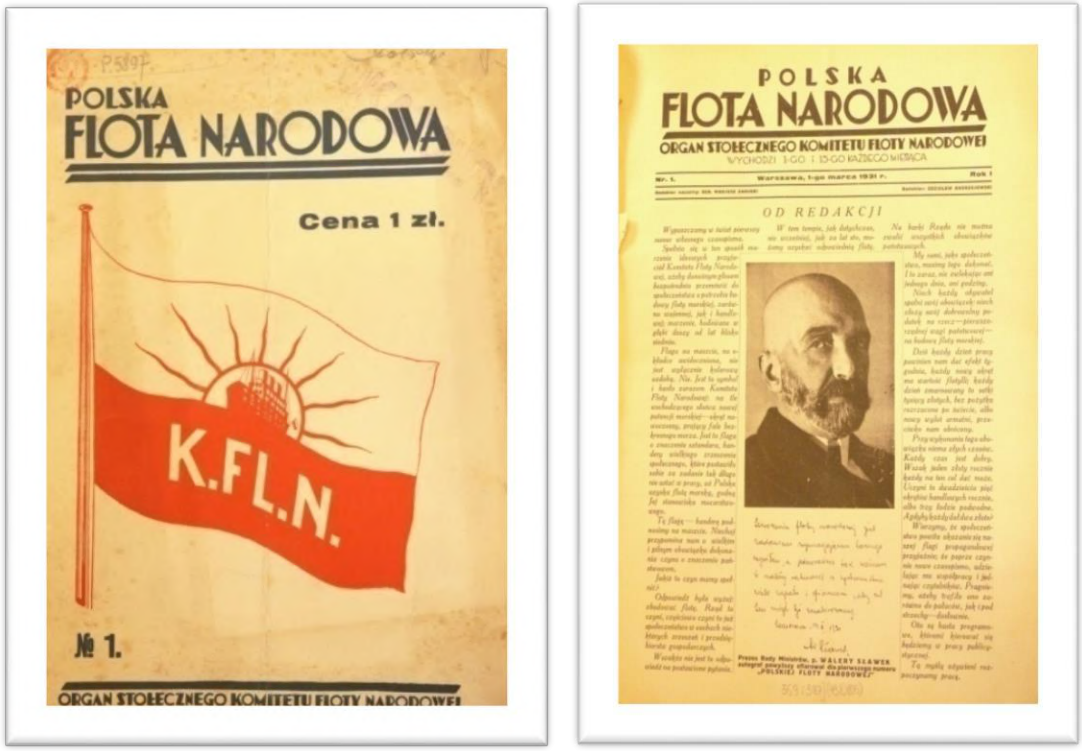
Liczba stron pism *Flota Narodowa* i *Flota Polska* w poszczególnych latach



	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	1	0,6	0	0,8	0	0	0	2,6	0	0	1,1
gospodarka morska	30	34,2	27,1	21,4	9,4	15,2	4,4	11,7	2,6	0	1,1	1,1
Marynarka Wojenna i handlowa	25	25	3,6	3,6	7	3	0	2,8	3,8	0	5,3	5,3
Liga Morska i sprawy kolonialne	20	5,6	1,8	0	2,3	0,76	2,9	0	0	0	2,2	2,2
Morskie wychowanie młodzieży	0	1,5	5,4	7,1	7,8	4,5	0	6,1	1,9	0	4,3	4,3
Żeglarstwo	0	2,6	0	1,8	0	0	0	0	0	0	0	0

Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach *Floty Narodowej* i *Floty Polskiej* w rozbiciu na poszczególne lata

- **1931**: *Polska Flota Narodowa- organ Stołecznego Komitetu Floty Narodowej*



Okładka i strona redakcyjna pierwszego numeru czasopisma *Polska Flota Narodowa* z 1 marca 1931 roku

Czasopismo było owocem niezwykle wygórowanych ambicji generała Mariusza aruskiego, sekretarza generalnego Komoitetu Floty Narodowej. Po konflikcie z redakcją pisma *Flota Narodowa* będącym tytułem niezaleznym od struktur Komitetu Floty Narodowej i przegranym przez generała procesie sądowym, Komitet został bez swojego organu, co uważano za wysoce niedogodne z punktu widzenia realizacji celów statutowych, czyli pozyskiwania środków na działalność i szeroko zakrojoną promocję tej działalności. Zdecydowano zatem o powołaniu do życia nowego tytułu wspierającego działalność rozbudowanych struktur Komitetu, ale zbudowano go w oparciu nie o komitet krajowy, a stołeczny. Zdecydowały o tym bezpośrednie wpływy Zaruskiego i większa swoboda finansowa na szczeblu regionalnym. Pismo powstało bardzo szybko, a było to wynikiem gotowej formuły, zaczerpnietej z poprzedniego periodyku Komitetu oraz dużej determninacji redaktora naczelnego, generała Mariusza Zaruskiego. Do pomocy włączył się drugi redaktor, Zdzisław Andrzejowski, które de facto kierował pracami redakcyjnymi, podczas gdy Zaruski pełnił rolę koordynatora i reprezentanta tytułu w kontaktach zewnętrznych. W pierwszym numerze nowego pisma redaktor naczelny pisał:

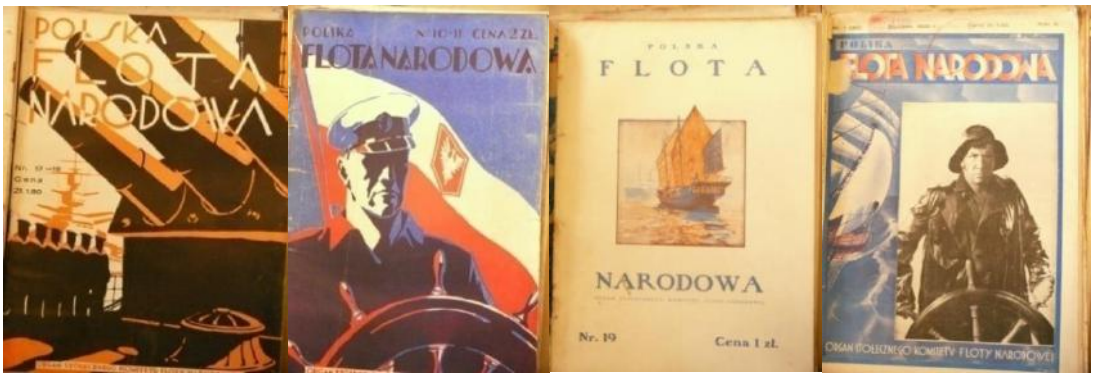
> *Wypuszczamy w świat* pierwszy numer własnego czasopisma. *Spełnia się w ten sposób marzenie ideowych przyjaciół Komitetu Floty Narodowej, ażeby donośnym głosem*

bezpośrednio przemówić do społeczeństwa o potrzebie budowy floty morskiej zarówno wojennej jak i handlowej.[392]

Flota była czasopismem relatywnie drogim, cena egzemplarzowa wynosiła 1 złoty, a planowano wydawanie tytułu jako dwutygodnik. Pismo miało jednak atrakcyjną szatę graficzną, stały układ kolumn z czytelnym podziałem na poszczególne działy, było redagowane spójnie i konsekwentnie, co było niewątpliwą zasługą Andrzejowskiego. Drukowane było na dobrej klasy papierze, a okładka była wykonana z grubszego papieru, co było elementem budowy prestiżu pisma.

Logotyp zmieniał się zależnie od ilustracji na okładce, redakcja nie przywiązywała wagi do niego nie dostrzegając ważnego aspektu identyfikacji wizualnej. Łamanie było bardzo konserwatywne, co dodawało tytułowi nieco powagi, charakterystycznym elementem pisma były również edytoriale, artykuły wstępne redaktora naczelnego, o silnym zabarwieniu patriotycznym, pisane bardzo podniosłym językiem, charakterystycznym dla Zaruskiego wypowiadającego się o sprawach morskich. Nigdy nie ograniczały się one do spraw bieżących, reguła były ogólniejsze sprawy, odniesienia historyczne i silne wątki patriotyczne.

Wydawało się, że pismo miało bardzo solidne podstawy finansowe swojej działalności dzięki umocowaniu w silnej strukturze, dzięki czemu nie musiało obawiać się o swój byt, ale wydawane było bardzo niekonsekwentnie. Pierwsze cztery numery, od początku marca do końca kwietnia wydano jako dwutygodnik, później, do listopada tegoż roku ukazywało się raz w miesiącu, by w grudniu powrócić na rynek w formule dwutygodnika. Od początku 1932 roku, do marca, kiedy ukazał się ostatni numer, *Flota* ukazywała się ponownie jako miesięcznik. Zmienna była także objętość poszczególnych numerów, wahała się ona od 20 do 36 stron uwzględniając także podwójne numery. Brak spójności można zauważyć w numeracji poszczególnych wydań; po zmianie częstotliwości ukazywania się z dwutygodnika na miesięcznik, niektóre comiesięczne numery sygnowane były jako podwójne (8-9 z lipca 1931 roku, 10-11 z sierpnia czy też 12-13 z września tego roku), podczas gdy inne jako pojedyncze (7 z czerwca czy 16 z listopada 1931 roku). W grudniu wydano dwa numery; pierwszy z nich sygnowano jako podwójny, 17-18, następny, 19., już jako pojedynczy. Wprowadzało to pewien bałagan w numeracji, ale redakcja nawet nie wytłumaczyła tego zamieszania przechodząc nad nim do porządku dziennego.



Wybrane okładki czasopisma *Polska Flota Narodowa* z lat 1931-32 ilustrujące zmiany logotypu i szaty graficznej

[392] (ba), „Od redakcji", *Polska Flota Narodowa* nr 1/1931, str. 1

Polska Flota Narodowa była tytułem o charakterze popularyzatorskim, informacyjnym, koncentrowała się na promocji zagadnień związanych z koniecznością wspierania budowy floty morskiej. Publikowano w nim dużo tekstów o działalności organizacyjnej komitetów lokalnych koordynujących zbiórkę środków finansowych w terenie, widząc w tym przykład dla kolejnych struktur. Drukowano informacje o osiągnięciach lokalnych działaczy komitetów, deklaracjach zakładów pracy, inicjatywach lokalnych zmierzających do zintensyfikowania zbiórki środków finansowych. Zamieszczano również materiały poświęcone zagadnieniom morskim; budowie floty, rodzajom okrętów wojennych, pokazywano przykłady zagraniczne – zarówno w sferze organizacji flot jak i budowie nowych jednostek.

Bardzo wiele miejsca, co zrozumiałe, poświęcano na sprawy budowy polskiej floty, chwalono władze za jej rozbudowę, wskazywano konieczność dozbrojenia marynarki, podnoszono konieczność wzmożenia starań o zakup nowych jednostek za granicą, a także pokazywano dokonania innych krajów w tej dziedzinie. Charakterystyczne przy tym było, że w tym piśmie akcentowano przede wszystkim konieczność rozbudowy floty wojennej przy zmarginalizowaniu apeli dotyczących tworzenia zrębów marynarki handlowej. Przyczyną tego stanu rzeczy był kryzys gospodarczy początku lat trzydziestych, a także rosnące zagrożenie ze strony Niemiec, które niezwykle dynamicznie rozbudowywały nie tylko flotę wojenną, ale także armię lądową. Redakcja dostrzegała to zagrożenie i często do niego powracała na łamach pisma, ale była to publicystyka jednowymiarowa, płaska i nie mająca głębokich aspiracji intelektualnych.

Drugim filarem zawartości były zagadnienia związane z gospodarką morską, wymianą handlową z zagranicą, statkami handlowymi eksploatowanymi w Polsce, akcentowano konieczność rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego oraz chętnie sięgano do porównań polskiej gospodarki morskiej na tle innych krajów europejskich. To stanowiło doskonały punkt wyjścia do rozważań na temat celowości zintensyfikowania wysiłków zmierzających do budowy nowych statków i okrętów. Regularnie zamieszczano raporty na temat sytuacji gospodarczej wybranych państw bałtyckich, wskazywano na nowe inwestycje i klarowną strategię rozwoju morskiego naszych sąsiadów.

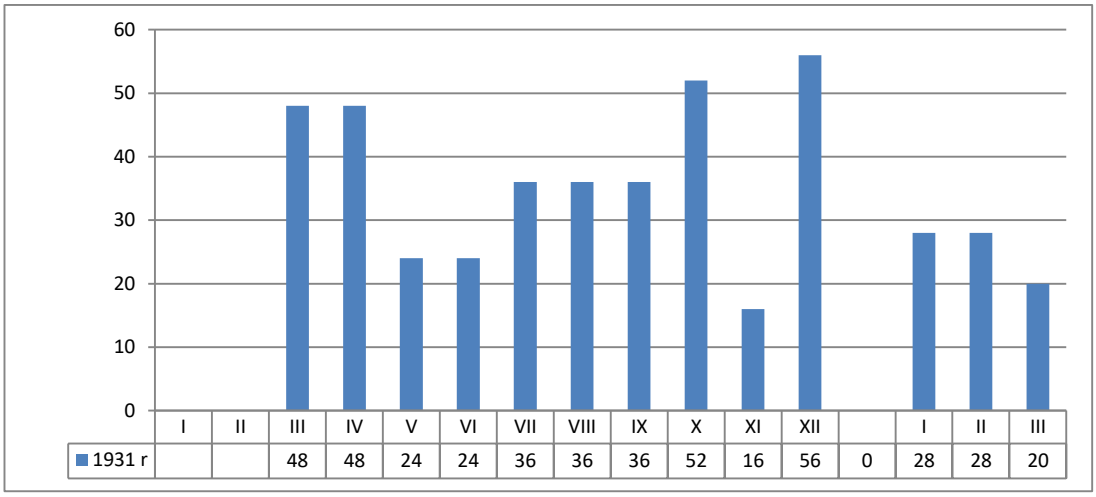
Ważnym elementem polityki redakcyjnej była publikacja reportaży morskich i opowiadań. Bardzo szybko *Polska Flota Narodowa* stała się miejscem spotkań pisarzy marynistów i dziennikarzy, którzy drukowali tu swoje utwory, co było ewenementem i silnym wyróżnikiem w polskiej prasie morskiej tego okresu. Wokół pisma udało się redakcji zgromadzić bardzo liczny i zróżnicowany zespół współpracowników o zróżnicowanych poglądach, ale o wysokich aspiracjach publicystycznych.

W piśmie regularnie zamieszczał swoje teksty redaktor naczelny, Mariusz Zaruski, co nie było często spotykaną praktyką. Zaruski miał jednak ogromny temperament publicystyczny, zajmował się wieloma zagadnieniami, a przede wszystkim skupił się na działalności agitacyjnej. Publikował płomienne apele do narodu, epatował górnolotnymi sformułowaniami, nie stronił także od różnych form autopromocji, co później wielokrotnie mu wytykano. Pismo w swojej krótkotrwałej karierze rynkowej wykazywało dużą niestabilność tematyki. Wahania dotyczyły zwłaszcza najważniejszych zagadnień, związanych z tematyką gospodarki morskiej, której w pierwszym roku poświęcono aż 12,5% powierzchni, by w drugim zmniejszyć ją o połowę. Przyczyną była nasilająca się walka o utrzymanie tytułu, co skutkowało zwiększeniem tematyki poświęconej obronie tezy o konieczności istnienia pisma. Znikoma liczba materiałów – i idąca w ślad za nią – powierzchnia pisma poświęcona Lidze Morskiej i Kolonialnej, w tym

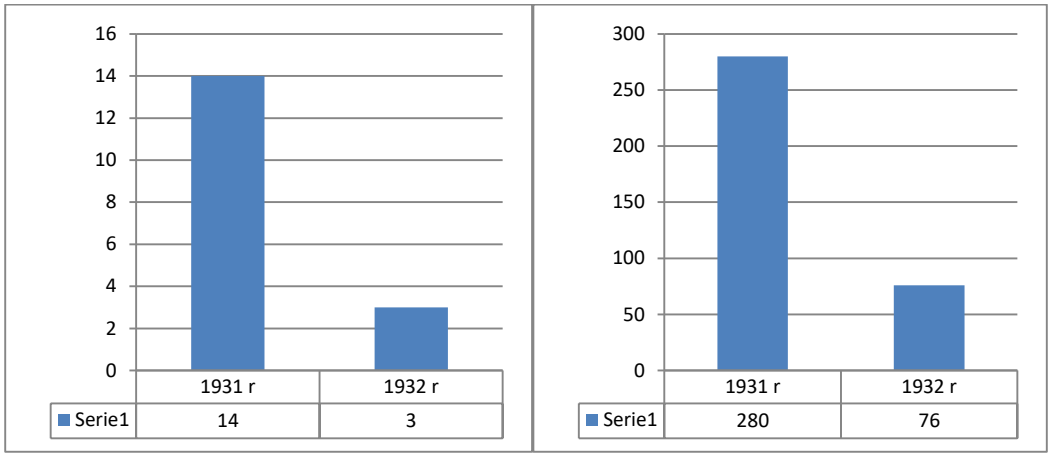
przypadku nie dziwi. Zaruski na początku lat trzydziestych dużo starań poświęcił na włączenie Ligi w struktury Komitetu Floty Narodowej, a następnie popadł w otwarty konflikt z tą organizacją na tle likwidacji Komitetu i przekazania zebranych środków właśnie Lidze. Spór w istocie dotyczył spraw ambicjonalnych pomiędzy władzami Ligi i Komitetu Floty Narodowej, każda ze stron podkreślała swoje znaczenie i jednocześnie dezawuowała poczynania rywala. Ostatecznie jednak to Liga przejęła dotychczas zebrane fundusze, a w jego miejsce powołała Fundusz Obrony Morskiej szczególnie silnie akcentując niskie koszty pozyskiwania środków i przejęcie na siebie całej procedury administracyjnej związanej z obsługą systematycznie rosnącego Funduszu. Właśnie przejęcie Funduszu przez Ligę Morską stało się była także przyczyną likwidacji pisma, które wobec zmian organizacyjnych straciło rację bytu, a które w całości opierało się na działalności Komitetu Floty Narodowej. *Polska Flota Narodowa* przestała istnieć po rozwiązaniu struktur Komitetu, a ponieważ były to działania planowe i kontrolowane przez władze, redakcja zdołała się pożegnać ze swymi czytelnikami, co nie było częstym przypadkiem na dynamicznym rynku prasy morskiej okresu międzywojennego.

Okładka i strona redakcyjna ostatniego numeru czasopisma *Polska Flota Narodowa* z marca 1932 roku

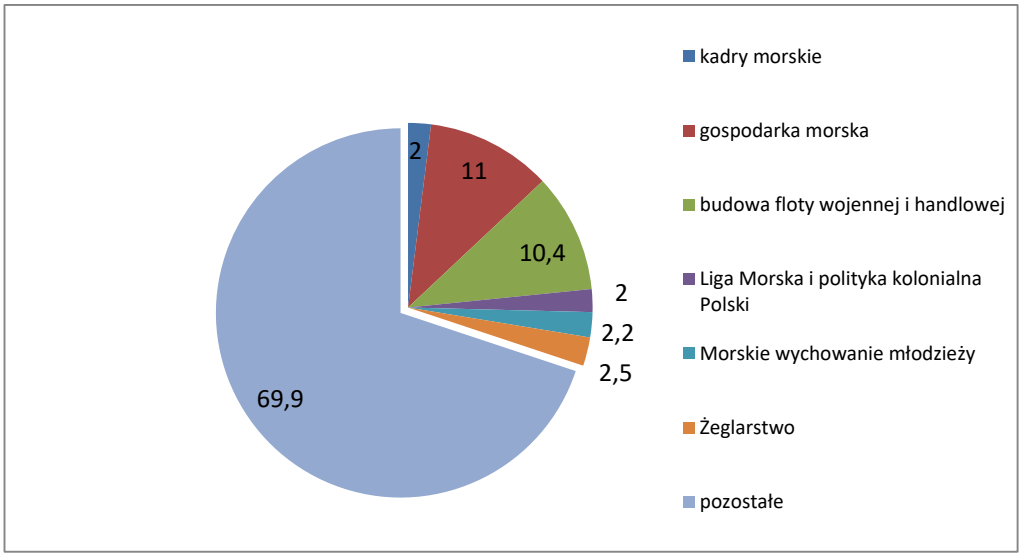
Pomimo wydania zaledwie 17 numerów pisma można stwierdzić, że odegrało ono istotną rolę w kształtowaniu świadomości morskiej czytelników, spełniło ważne zadanie informowania o pracach Komitetu Floty Narodowej oraz dokonało próby zaszczepienia czytelników zainteresowania sprawami morza. Zbyt krótko istniało na rynku by odczuwalnie zmienić świadomość czytelnika, jednak spełniało ważną rolę w dziele promowania spraw morskich.



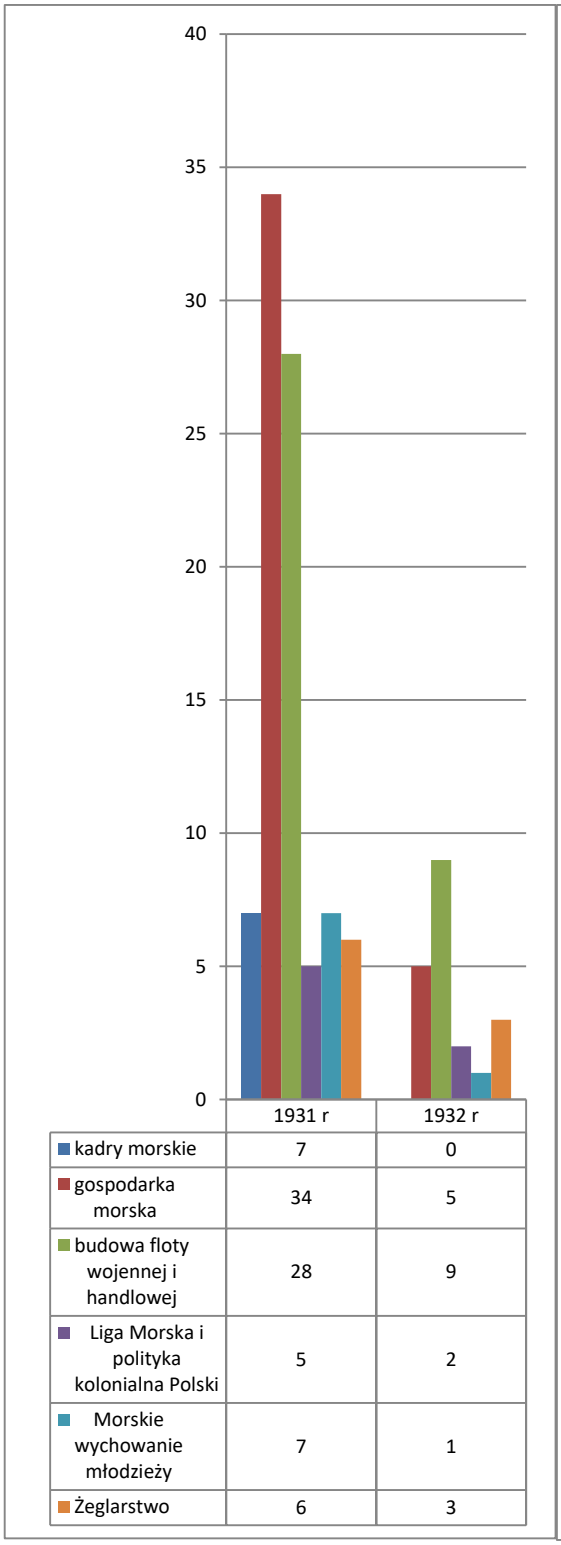
Liczba stron w poszczególnych miesiącach czasopisma *Polska Flota Narodowa* w latach 1931-32



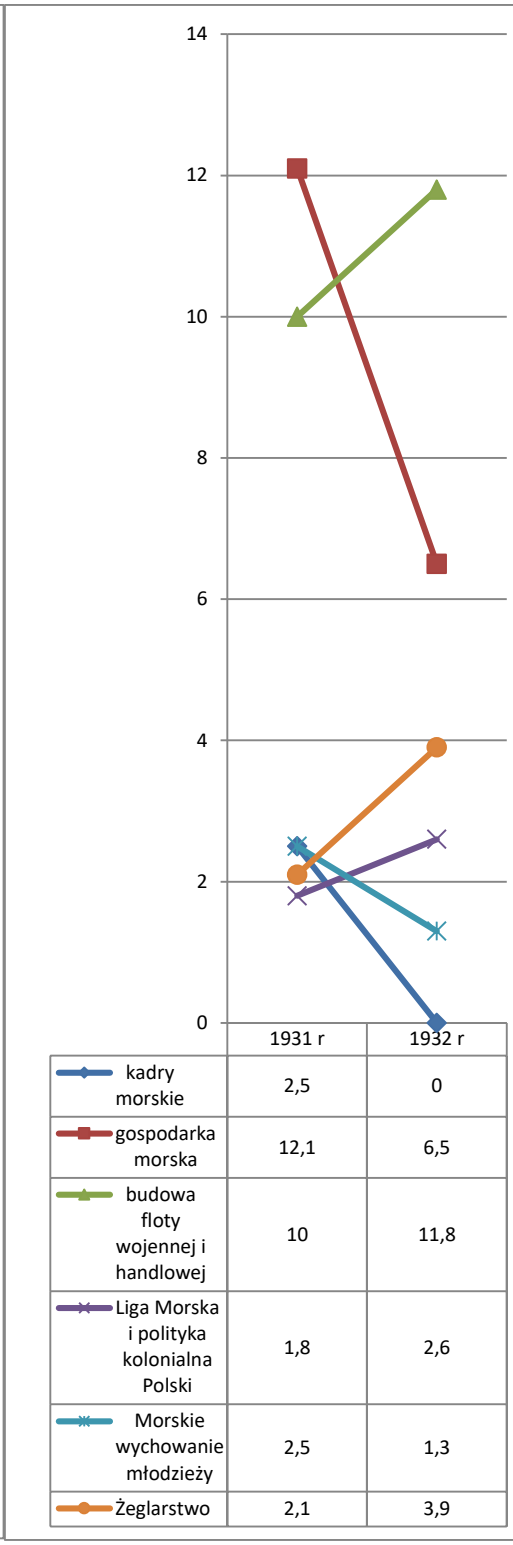
Liczba wydań czasopisma *Polska Flota Narodowa* w latach 1931-32 oraz liczba stron w latach 1931-32



Procentowa zawartość wybranej tematyki w czasopiśmie *Polska Flota Narodowa* w latach 1931-32



	1931 r	1932 r
kadry morskie	7	0
gospodarka morska	34	5
budowa floty wojennej i handlowej	28	9
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	5	2
Morskie wychowanie młodzieży	7	1
Żeglarstwo	6	3

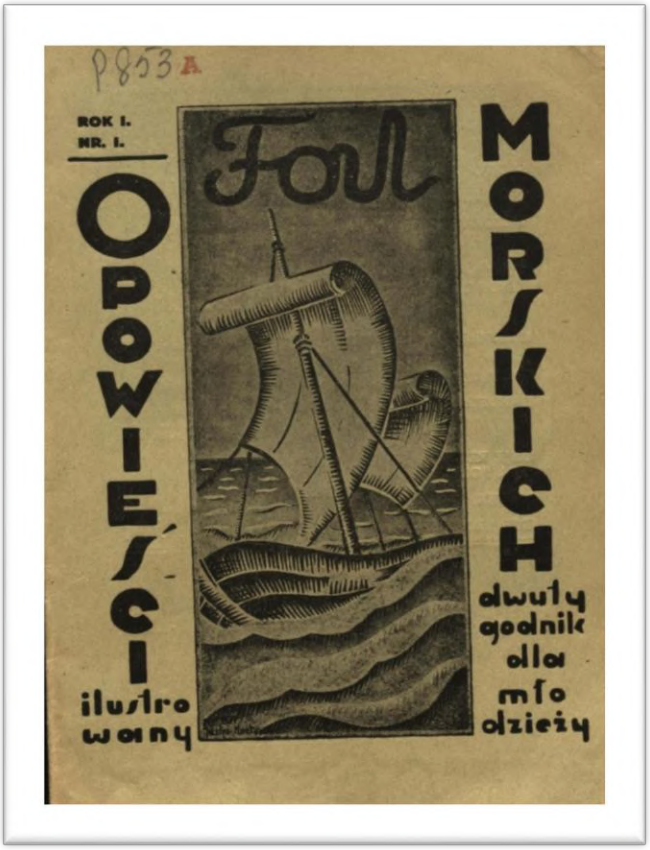


	1931 r	1932 r
kadry morskie	2,5	0
gospodarka morska	12,1	6,5
budowa floty wojennej i handlowej	10	11,8
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	1,8	2,6
Morskie wychowanie młodzieży	2,5	1,3
Żeglarstwo	2,1	3,9

Liczba stron poświęconych wybranej tematyce na łamach czasopisma *Polska Flota Narodowa* w rozbiciu na poszczególne lata

Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Polska Flota Narodowa* w rozbiciu na poszczególne lata

- **1932**: *Opowieści Morskich Fal – ilustrowany dwutygodnik dla młodzieży poświęcony sprawie polskiego morza i ziemi przymorskiej*



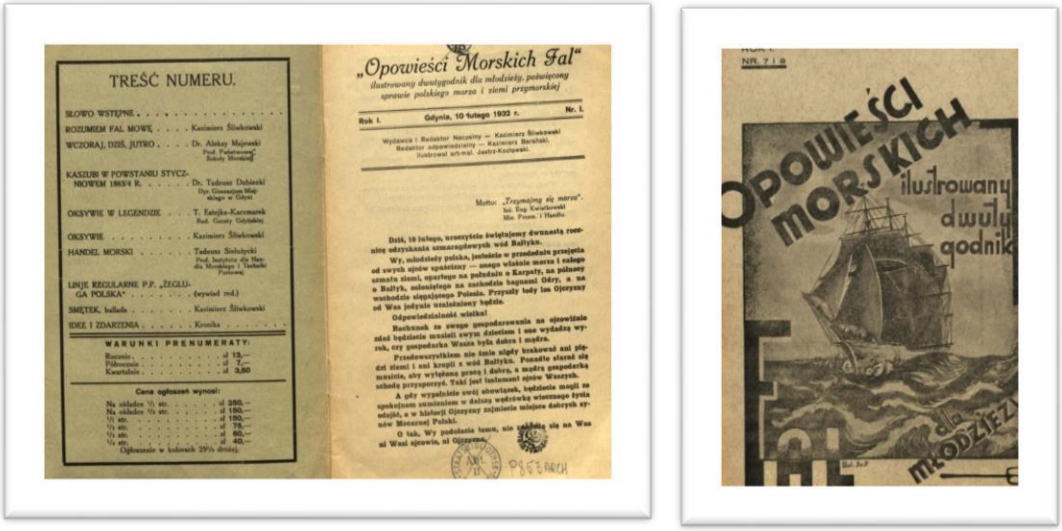
Okładka pierwszego numeru Opowieści Morskich Fal z 10 lutego 1932 roku

Pismo adresowane było do młodego czytelnika i miało w założeniu lokalny charakter. Wydawane było w Gdyni w roku 1932, wydano łącznie 6 numerów, z czego ostatnie dwa miały charakter podwójny. Drukowano je na dobrej jakości papierze, w grubej okładce i w niewielkim formacie. Miało ono mało atrakcyjną szatę graficzną, wydawca zadbał o stronę wizualną czasopisma widząc w tym szansę na pozyskanie czytelnika. Redaktorem i wydawcą był Kazimierz Sliwkowski, a poza nim do numeru 3., w stopce znajdowało się również nazwisko Kazimierza Barańskiego, a następnie Bolesława Justa. Od przedostatniego wydania, sygnowanego numerem 5-6, w roli redaktora wystąpił znany gdyński dziennikarz, Henryk Wawrzyniak. W żadnym z wydań nie podano adresu redakcji ani nakładu, pismo nie osiągnęło jednak dużego zasięgu, na co wskazuje bardzo lokalna tematyka pomieszczona na łamach. Sprawy gdyńskie miały swoje odzwierciedlenie na łamach innych, licznych, czasopism i prasy codziennej wydawanych w tym miescie, nierzadko były tam publikowane materiały bardziej aktualne, lepiej napisane, o większym emocjonalnym zabarwieniu, zatem propozycja *Opowieści* nie cieszyła się wielkim uznaniem odbirców.

Cenę pojedynczego egzemplarza skalkulowano na poziomie 60 groszy, roczna prenumerata kosztowała 13 złotych, a więc niemało jak na ówczesne realia. *Opowieści* były jedynym w dwudziestoleciu międzywojennym tytułem morskim wydawanym całkowicie prywatnie, bez subwencji rządowych czy lokalnych. Wynikało to z założeń wydawcy, który pragnął pełnej niezależności od lokalnych władz w celu uzyskania pisma pozbawionego wpływów wynikających z oczekiwań mecenasa.

Okładka pisma miała stały charakter; publikowano tam ilustrację żaglowca, zmieniono ją dopiero w numerze przedostatnim. W pierwszym numerze redakcja tak postrzega swoją misję:

> *Zadaniem niniejszego czasopisma jest zapoznanie Was, młodzieży polska, z polskim morzem i z ziemią przymorską – kaszubską. Wtedy jedynie zdolni będziecie pokochać swoje morza, gdy je znacie i kiedy rozumieć będziecie fal mowę.*[393]



Strona redakcyjna pierwszego numeru *Opowieści Morskich Fal* z 10 lutego 1932 roku oraz okładka ostatniego, 7-8, numeru z tego samego roku

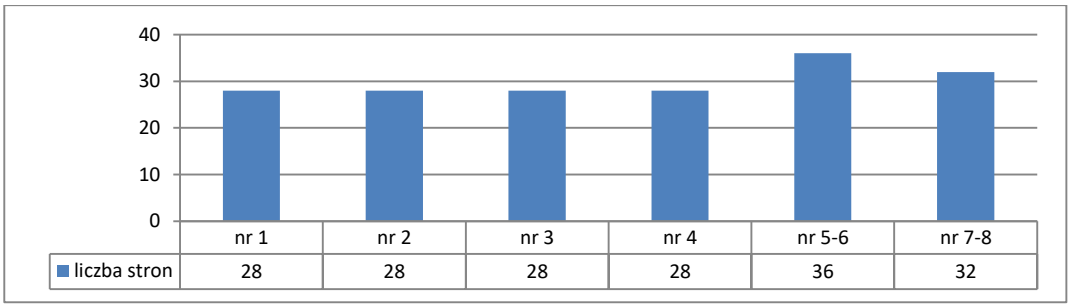
Pismo realizowało nakreślone zadania w sposób niekonsekwentny, co było jedną z przyczyn jego szybkiego upadku. Problemy finansowe pojawiły się już po pierwszych wydaniach, co zmusiło redakcję do łączenia numerów. Tematyka *Opowieści* była bardzo eklektyczna, zajmowano się zarówno sprawami gospodarczymi jak też życiem społecznym, na podstawie zachowanych numerów pisma trudno jednak wskazać spójną strategię pisma.[394] Często publikowano materiały poświęcone historii, pisano je językiem pozwalającym na zrozumienie nawet mało wyrobionemu czytelnikowi, ale były to zazwyczaj teksty wtórne w stosunku do innych czasopism tegoi segmentu.[395] Osobnym nurtem była tematyka patriotyczna

[393] (ba), bez tytułu, *Opowieści Fal Morskich* nr 1/1932, str. 1

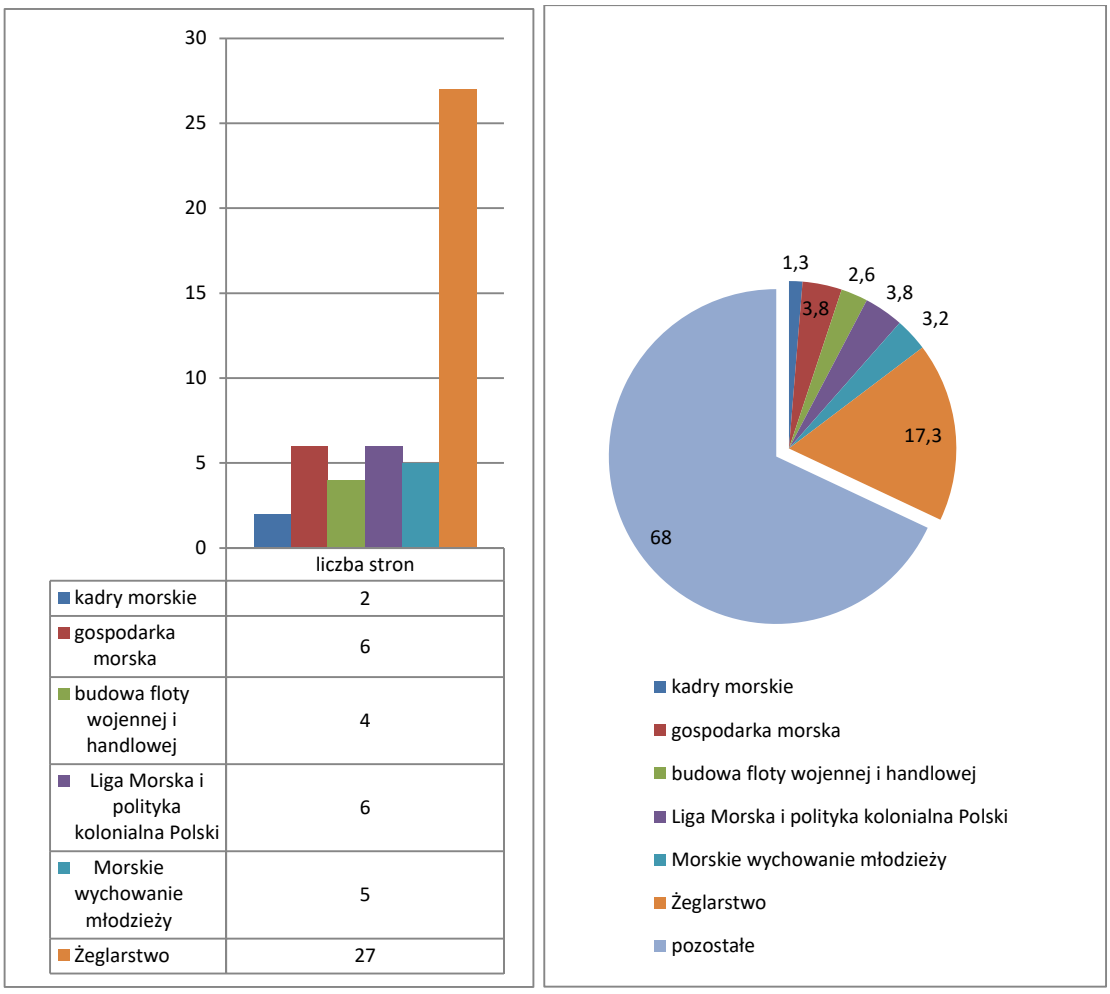
[394] Tadeusz Sielużycki, „Handel morski", *Opowieści Morskich Fal* nr 1/1932, str. 14-16, (ba), „Idee i wydarzenia przez zlotem harcerstwa na Pomorzu", *Opowieści Morskich Fal* nr 4/1932, str. 14

[395] T. Dubieniecki, „Kaszubi w Powstaniu Styczniowem 1863-64", *Opowieści Morskich Fal* nr 1/1932, str. 7-9, Tadeusz Estejko-Kaczmarek, „Oksywie w legendzie i historji", *Opowieści Morskich* Fal nr 1/1932, str. 10-12, Aleksy Majewski, „"Na skrzydłach wieków", *Opowieści Morskich Fal* nr2/1932, str. 8-12,

i kolonialna, która w tym tytule była zaledwie zaznaczona i nie odgrywała istotnej roli.[396] Pismo słabo wpisywało się główny nurt narracji politycznej, co zapewne było jednym z powodów jego szybkiego zniknięcia z rynku wydawniczego.



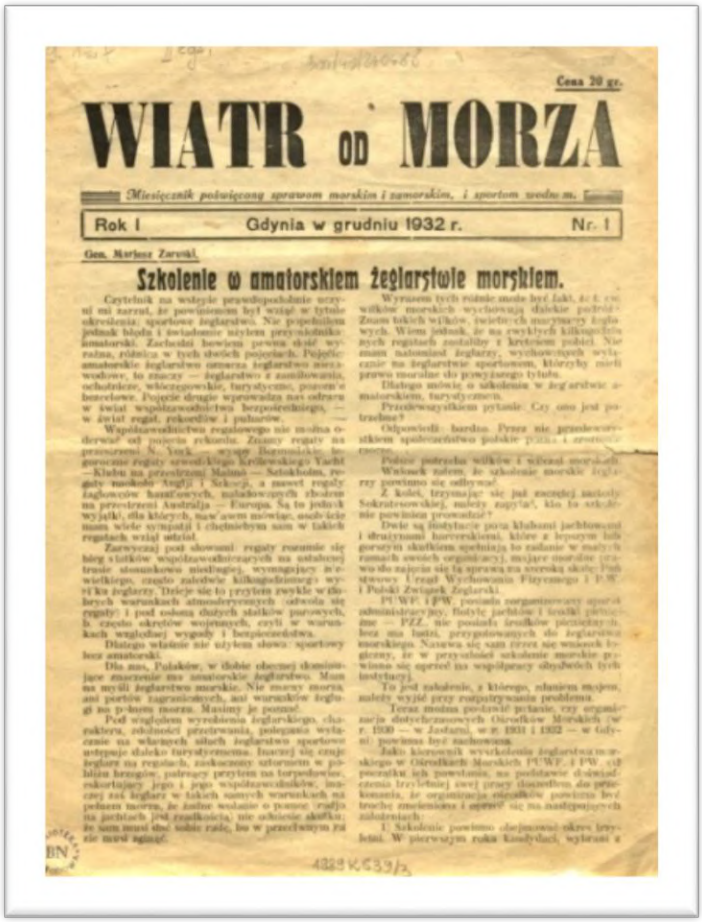
Liczba stron poszczególnych numerów czasopisma *Opowieści Morskich Fal*



Liczba stron poświęconych wybranej tematyce na łamach czasopisma *Opowieści Morskich Fal*
Procentowa zawartość wybranej tematyki na łamach czasopisma *Opowieści Morskich Fal*

[396] (ba), „Młodzież pomorska frontem do morza", *Opowieści Morskich Fal* nr 7-8/1932, str. 19-20, Aleksander L. Szulc, „Polska, morze i wychodźstwo", *Opowieści Morskich Fal* nr 3/1932, str. 13-15,

- **1928**: *Wiatr od Morza – miesięcznik poświęcony sprawom morskim i zamorskim i sportom wodnym*



Cena 20 gr.

WIATR OD MORZA

Miesięcznik poświęcony sprawom morskim i zamorskim, i sportom wodnym.

Rok I Gdynia w grudniu 1932 r. Nr. 1

Gen. Mariusz Zaruski.

Szkolenie w amatorskiem żeglarstwie morskiem.

Strona tytułowa pierwszego numeru pisma z 1932 roku

Skromne pismo harcerskie wydawane było niewielkimi siłami finansowymi, co było widoczne zarówno w formie jak i w treści. Tytuł nawiązywał wprost do powieści Stefana Żeromskiego, którego twórczość w ówczesnym czasie była bardzo popularna i inspirująca dla młodzieży, a sam pisarz był postacią znaną z zainteresowań sprawami morskimi i cieszącą się niekwestionowanym autorytetem, nie tylko wśród młodego pokolenia. Cele wydawcy były bardzo ambitne, zostały zdefiniowane w jednym z numerów periodyku.:

> *Pragniemy przez wydawanie taniego pisma poświęconego idei morskiej i kolonialnej przyczynić się do przemiany psychiki Polaka z lądowej na morską*."[397]

Śmiałe cele formułowano niezwykle jasno i otwarcie, w podobnym tonie publikowano wiele innych materiałów związanych z morzem, co było charakterystyczną cechą wydawcy i redakcji – ludzi młodych i bezkompromisowych, a przy tym szalenie ideowych. W pierwszym

[397] (ba), „Od wydawnictwa", *Wiatr od Morza* nr 2/1933, str. 8

numerze nie zamieszczono manifestu kierowanego do czytelników, pojawił się on dopiero w numerze drugim, wydanym już w 1933 roku.

> *Powstanie wiatru od Morza" nie minęło bez echa i wywołało niezwykle silny oddźwięk wśród najszerszych warstw społeczeństwa.(...) Mimo skromnego stosunkowo nakładu, pismo nasze promieniuje na całą Polskę, wszędzie chętnych czytelników znajdując. Przyczynia się do tego niska cena naszego wydawnictwa sprawiająca, że nabyć je może dosłownie każdy – gdyż Wiatr od Morza jest obecnie chyba najtańszym miesięcznikiem w Polsce. Możliwem zaś to jest, mimo niskiego kapitału zakładowego, jedynie dzięki zupełnej bezinteresowności wszystkich współpracowników, pracujących wyłącznie z pobudek ideowych.*[398]

Cena 20 gr.

WIATR OD MORZA

Miesięcznik poświęcony sprawom morskim i zamorskim oraz sportom wodnym.

Rok II | GDYNIA w LUTYM 1933 | Nr. 2

JULIAN RUMMEL

Stwórzmy nowy typ Polaka

Cena 25 gr

WIATR OD MORZA

MIESIĘCZNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM MORSKIM I ZAMORSKIM ORAZ SPORTOM WODNYM

Rok II. | GDYNIA, w październiku 1933 r. | Nr. 3.

Andrzej Wachowiak.

PROBLEM KOLONJALNY w POLSCE

Strony tytułowe pisma przed i po zmianie formatu oraz logo z wiosny 1933 roku

Takie przedsięwzięcie edytorskie było możliwe do zorganizowania praktycznie bez środków finansowych z uwagi na wydawcę, a była nią Gromada Starszoharcerska I Morskiej Drużyny Harcerskiej im króla Władysława IV w Gdyni, mająca swoją siedzibę na okręcie harcerskim Rybitwa, który był prezentem od Marynarki Wojennej. Na jednostce zacumowanej w porcie gdyńskim zorganizowano hotel harcerski, a pozostałe pomieszczenia zajmowała drużyna bardzo aktywna w dziedzinie edytorskiej. Pismo rzeczywiście było bardzo tanie, pojedynczy egzemplarz kosztował zaledwie 20 groszy, a roczna prenumerata skalkulowana została na poziomie 2,50 złotych. W krótkiej historii tego tytułu odnaleźć można wszystkie bolączki słabych ekonomicznie wydawców. Niewystarczające środki finansowe na

[398] (ba), „Od wydawnictwa", „Wiatr od Morza" nr 1/1933, str. 8

zorganizowanie pracy redakcji, honoraria autorskie, kolportaż, reklamę i promocję tytułu powodowały stałe kłopoty finansowe pisma mającego trudności w regulowaniu bieżących należności z tytułu druku. Pismo szybko popadło w kłopoty finansowe i już po wydaniu zaledwie czterech numerów musiało połączyć kolejne wydania drukując w II połowie 1933 roku numer łączony. Przez cały rok zdołano wydać zaledwie cztery numery, nie zwiastowało to pomyślności w kolejnym roku. Wkrótce też zostało przejęte przez Drukarnię Popularną Stanisława Jagielskiego i w siedzibie tej firmy, począwszy od numeru listopadowo-grudniowego została zorganizowana redakcja.

Ważnym materiałem związanym z ruchem harcerskim było podsumowanie V Konferencji Żeglarskiej w Warszawie, podczas której sformułowano najważniejsze zagadnienia stymulujące wzrost zainteresowania żeglarstwem w środowisku harcerskim. Były to szkolenie kadry instruktorskiej, rozwój harcerskiego żeglarstwa, akcja wydawnicza polegająca na wydawaniu podręczników i poradników składających się na Bibliotekę Żeglarską, masowa produkcja łodzi i przystani oraz budowa Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Gdyni.[399] Poza tym szeroko informowano o żeglarskich dokonaniach polskich żeglarzy, którzy coraz śmielej wypływali w dalekie rejsy.[400] Dużo pisano także o patriotycznych spływach rzekami do Bałtyku, co wpisywało się w strategię zarówno Ligi Morskiej jak i ruchu harcerskiego.[401] Mariusz Zaruski pisywał na łamach „Wiatru od Morza" artykuły historyczne, mające na celu pokazywanie dawnych tradycji polskich marynarzy i tym sposobem oddziaływać na młode pokolenie.[402]

Ciekawa korespondencja z Chin Cena 20 gr

WIATR OD MORZA

MIESIĘCZNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM MORSKIM I ZAMORSKIM ORAZ SPORTOM WODNYM

Rok III. | GDYNIA, luty - marzec 1934 r. | Nr. 2 - 3

Juljan Rummel

O światopogląd kupiecki u młodzieży

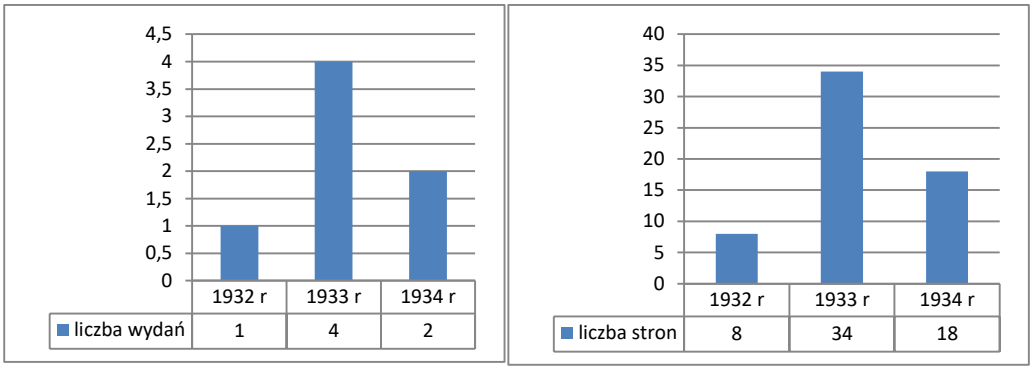
Strona tytułowa ostatniego numeru pisma z 1934 roku

399 (ba), „Piąta Konferencja Żeglarska". *Wiatr od Morza* nr 1/1933, str. 5

400 Mariusz Zaruski, „Z podróży na jachcie *Temida I* i *Temida II*" *Wiatr od Morza* nr 3/1933, str. 4, (Krywid), „Czajki na Bałtyku", *Wiatr od Morza* nr 2-3/1934, str. 5-7

401 „Przez Polskę do Morza", *Wiatr od Morza* nr 1/1934, str. 3-4

402 Mariusz Zaruski, „Polska w przeszłości na morzu" *Wiatr od Morza* nr 1/1934, str. 1, Mariusz Zaruski, „Armata wodna Polski w XVI i XVII wieku, *Wiatr od Morza* nr 2/1937, str. 4-5



Liczba wydań pisma *Wiatr od Morza* w poszczególnych latach oraz liczba stron w poszczególnych latach

Zmieniało się także logo pisma oraz jego format, co było uciążliwe z punktu widzenia czytelnika, niezmiennie złej jakości pozostawał tylko papier, na którym pismo drukowano. Mimo ogromnego zapału drużyny harcerskiej wydającej tytuł, widoczne były braki warsztatowe wydawcy i słabość finansowa przekładające się na zawartość tytułu pozostawiającą wiele do życzenia. Tematyka pisma była dość przypadkowa i podlegała ciągłym fluktuacjom. Pisano dużo o żeglarstwie i konieczności budowy floty narodowej, także gospodarka morska zajmowała poczesne miejsce na łamach pisma, jednak nie było wyraźnego podziału na tematykę, co sprawiało, że czytelnik mógł odnieść wrażenie chaosu i nieuporządkowania. W poszczególnych wydaniach tematyka podlegała zmianom ilościowym, nie było stałych miejsc na działy w gazecie, w doborze tematów dominował przypadek. Niewiele było zagadnień ważnych, świeżych, innych niż w podobnych periodykach znajdujących się na rynku. Pismo sprawiało wrażenie kopii innych tytułów, a chociaż było bardzo tanie, nie znajdowało wielu chętnych właśnie z uwagi na wtórny charakter oraz powierzchowność omawianych zagadnień.

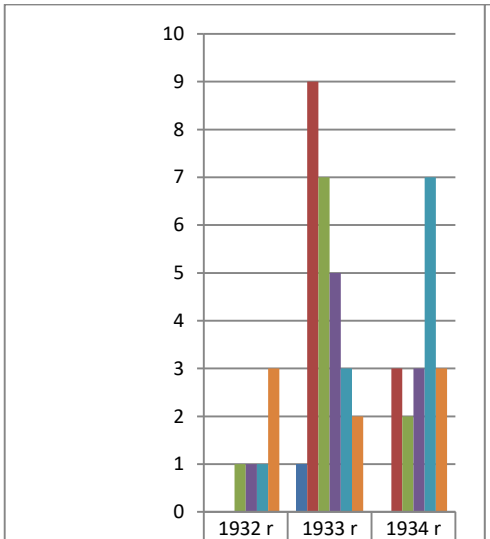
Uwagę z pewnością zwraca kwestia kolonialna podejmowana przez pismo. Otóż w pierwszym numerze zaledwie zaznaczona, w kolejnych spektakularnie rośnie, co było spójne z innymi tytułami ukazującymi się na rynku wydawniczym. Od 1932 roku spektakularnie wzrosło zainteresowanie tą tematyką, co było z jednej strony konsekwencją zmasowanej polityki informacyjnej Ligi, a z drugiej działaniem władz tej organizacji, a w szczególności gen. Orlicz-Dreszera.[403] Mimo, że problematykę kolonialną podnosiły głównie pisma Ligi Morskiej i Kolonialnej, to jednak także inne tytuły nie pozostawały w tyle poświęcając jej coraz więcej miejsca na swoich łamach. Wkrótce doszło do sytuacji, w której problem ekspansji zamorskiej Polski dominował w publicystyce zarówno w prasie popularnej jak i fachowej, co było wynikiem nie tyle gwałtownego wzrostu zainteresowania tą problematyką czytelników, co wynikiem zmasowanej akcji medialnej, podjętej w początku lat trzydziestych.

Analiza wykresów wskazuje, że w *Wietrze od Morza* zawartość tematyki jest zbliżona do innych tytułów na rynku. Dodatkowo, z uwagi na niewielką liczbę wydań i stron w każdym z nich, już niewielka liczba stron poświęconych danej tematyce powoduje znaczące zmiany w układzie procentowym, tak jak to miało miejsce z działem morskiego wychowania młodzieży w roku 1934. Niewielka liczba stron powoduje, że wyniki są nieco przypadkowe i nie tworzą

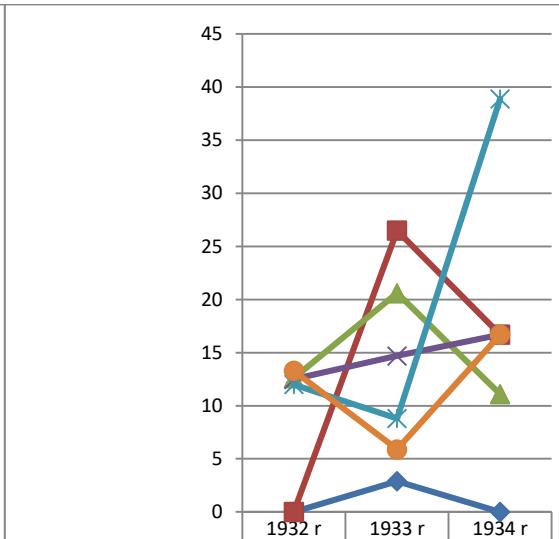
[403] Witalis Milanowski, „Polityka kolonjalna Niemiec współczesnych", *Wiatr od Morza*, nr 3/1933, str. 5, Edmund Urbański, „Kolonje dla Polski", *Wiatr od Morza* nr 2/1934, str. 2-4

spójnego obrazu profilu pisma. Na zawartość tytułu miała z pewnością wpływ polityka informacyjna tytułu oraz niestabilna sytuacja finansowa. Ponadto nie bez znaczenia był również fakt, że pismo tworzyli harcerze, wśród których występowała duża fluktuacja kadr. Tytuł, mimo że znalazł swoich czytelników, głównie na Wybrzeżu, to jednak nie stał się popularną lekturą wśród młodzieży, która miała wiele konkurencyjnych periodyków o tematyce morskiej na znacznie wyższym poziomi edytorskim i merytorycznym.

Zawartość procentowa tematyki żeglarskiej nie może zaskakiwać z uwagi na charakter wydawcy, ale w tym kontekście uwagę zwraca z pewnością znikoma, zaledwie 0,9%, tematyka kadr, które dla harcerstwa były zagadnieniem kluczowym w rozwoju szeregów organizacji. Wytłumaczeniem tak niskiego udziału procentowego tych zagadnień jest fakt istnienia wielu innych poradnikowych czy instruktażowych publikacji kierowanych do kadry harcerskiej, a w piśmie o profilu morskim znalazło to zaledwie wymiar symboliczny. Młodzi ludzie pracujący w redakcji pisali o sprawach najbardziej ich nurtujących, a zagadnienia kadry wymagały doświadczenia w pracy na rzecz organizacji oraz pewnej wiedzy na temat funkcjonowania struktury harcerskiej. Ponadto na uwagę zasługuje zbliżona powierzchnia materiałów poświęconych pozostałej tematyce, co świadczy o zharmonizowaniu tytułu, ale zarazem nie wyklucza wspomnianej przypadkowości w doborze tematyki czynionej przez młodą redakcję.

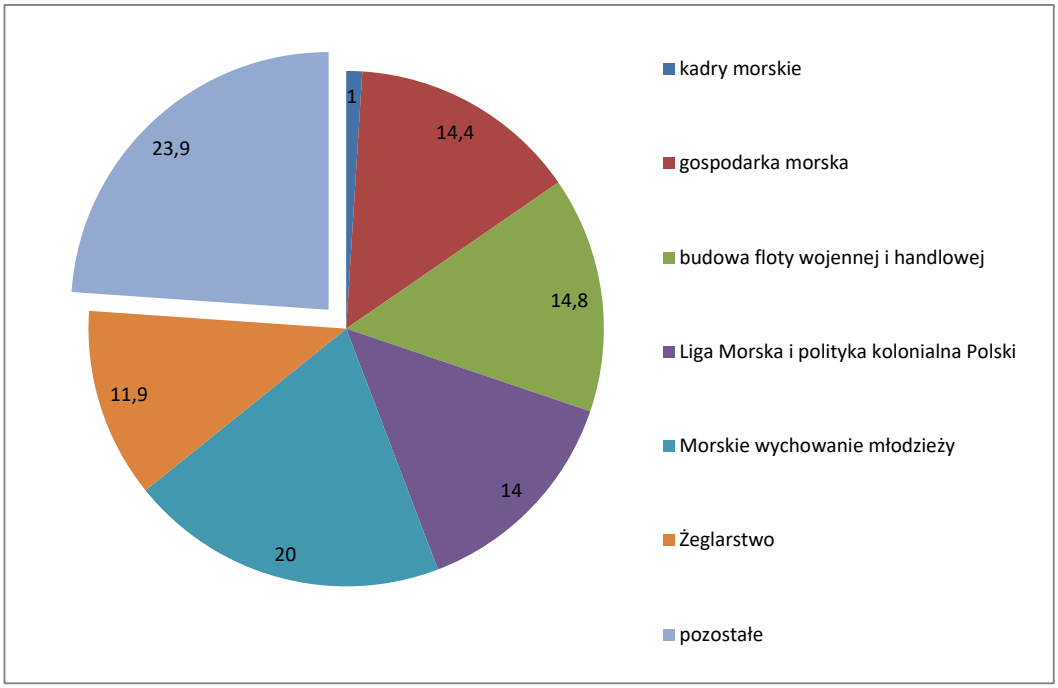


	1932 r	1933 r	1934 r
kadry morskie	0	1	0
gospodarka morska	0	9	3
budowa floty wojennej i handlowej	1	7	2
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	1	5	3
Morskie wychowanie młodzieży	1	3	7
Żeglarstwo	3	2	3



	1932 r	1933 r	1934 r
kadry morskie	0	2,9	0
gospodarka morska	0	26,5	16,7
budowa floty wojennej i handlowej	12,6	20,6	11,1
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	12,5	14,7	16,7
Morskie wychowanie młodzieży	12	8,8	38,9
Żeglarstwo	13,3	5,9	16,7

Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w rozbiciu na poszczególne lata
Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Wiatr od Morza* w rozbiciu na poszczególne lata



Procentowa zawartość wybranej tematyki w całym okresie istnienia pisma

Ewolucja tytułu i podtytułów:

- **1933**: *Szkwał – Magazyn Morski*
- **1935**: *Szkwał*
- **1935**: *Szkwał – czasopismo Ligi Morskiej i Kolonjalnej*
- **1938**: *Szkwał – jednodniówka na Święto Morza*
- **1939**: *Szkwał 1939*

Okładka i strona redakcyjna pierwszego wydania *Szkwału* z grudnia 1933 roku

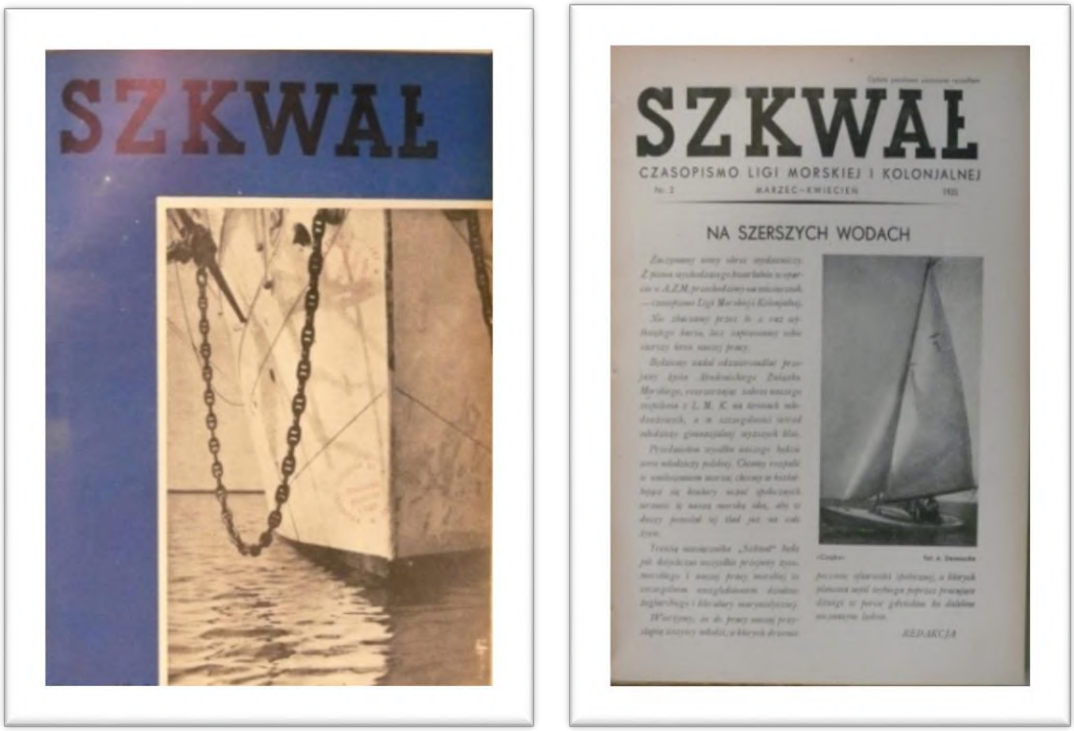
W grudniu 1933 roku ukazuje się *Szkwał-Magazyn Morski*, nieoficjalny miesięcznik Ligi działający w środowisku akademickim, którego ważnym celem było propagowanie aktywnego wypoczynku na wodzie i konieczność podejmowania współzawodnictwa na różnych polach związanych z wodą. Wydanie grudniowe nosiło numer drugi, co było nawiązaniem wprost do jednodniówki wydanej w Gdańsku kilka miesięcy wcześniej, co wszelako nie nosiło żadnych znamion kontynuacji. *Szkwał* był pismem Akademickiego Związku Sportowego pod redakcją Franciszka Ursusa Siwiłły, który pełnił zarazem funkcję samodzielnego wydawcy. W stopce redakcyjnej zamieszczono również nazwisko Gerharda Littchena jako redaktora. Od numeru pierwszego z 1934 roku do stopki dopisano także, jako osobę kierującą sprawami administracyjnymi, nazwisko Stanisława Zadrożnego, który objął stanowisko redaktora naczelnego w od października tegoż roku i piastował je aż do 1937 roku, kiedy to tytuł został zawieszony. Od 1938 roku redaktorem naczelnym był Zygmunt Gorgol trwający na stanowisku aż do wybuchu wojny.

Redakcja *Szkwału* znajdowała się w warszawskiej siedzibie Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej przy ulicy Widok 10, miała wydzielony osobny pokój, w którym pracowali redaktorzy i w którym pomieszczono także archiwum i sprawy administracyjne. Pismo kosztowało 60 groszy, a roczna prenumerata skalkulowana została na poziomie 2,50 złotych. Było więc bardzo tanim periodykiem, co w zamyśle jego twórców miało przysporzyć mu liczne grono czytelników i szybko stać się tytułem masowym. Zawierał 32 kolumny, ale paginacja dotyczyła tylko kolumn wewnętrznych, okładka byłą z niej wyłączona. Sama okładka drukowana była na papierze kartonowym o gramaturze 220 g, co czyniło pismo sztywnym pomimo niewielkiej objętości. Ceny reklam były dość wysokie, całostronicowa reklama skalkulowana została na poziomie 400 złotych, półkolumnowa na 220 złotych, a jedna czwarta na 130 złotych. Reklamy na kolumnach redakcyjnych kosztowały o 25% drożej. Numer grudniowy nie zawierał reklam płatnych, ale kolejny, ze stycznia 1935 roku, przyniósł już ponad dwie kolumny ogłoszeniowe, a kolejny, wakacyjny przyniósł ich ponad pięć, co w istotny sposób poprawiło finanse raczkującego tytułu.

Logotyp tytułu nawiązywał wprost do logo organizacji, z którą był związany, ale już od numeru styczniowo-marcowego z 1934 roku uległ on zmianie. Kolejna modyfikacja nastąpiła w następnym numerze, październikowo-grudniowym, a w rok 1935 pismo wchodzi z kolejnym, które po jednym miesiącu znika, a wraz z nim podtytuł *Magazyn Morski*. Ten logotyp utrzymał się do roku 1937, a po reaktywacji tytułu, w roku 1939, pojawia się kolejny, pozostający do ostatniego przedwojennego numeru, datowanego na czerwiec 1939.

Szkwał ukazywał się bardzo nieregularnie. Przez siedem lat, 1933-39, ukazało się zaledwie 46 numerów, średnio powyżej sześciu na rok. Przyczyną były kłopoty finansowe, zawirowania związane ze zmianą wydawcy oraz brak zainteresowania pismem u czytelnika z głębi lądu. Rok 1933 przyniósł jednodniówkę wakacyjną oraz numer grudniowy, który należy potraktować jako debiut rynkowy tytułu. W 1934 roku wydano trzy numery: styczniowo-marcowy, czerwcowo-lipcowy oraz październikowo-grudniowy.

Okładki magazynu „Szkwał”



Okładka i strona redakcyjna numeru lutowo-marcowego z 1935, pierwszego wydawanego przez LMiK

„*Pismo nasze, ukazujące się dotychczas kwartalnie, w roku bieżącym ukazywać się będzie jako dwumiesięcznik. Prenumerata roczna wynosi obecnie 3.60 zł. Jednocześnie zapewniamy, że z każdym następnym numerem będziemy dążyć do dostarczania jak najciekawszych wiadomości z zakresu zagadnień morskich.*”[404]

Deklaracja redaktora naczelnego nie znalazła pokrycia w faktach, skoro po dwóch wydaniach dwumiesięcznych zdecydowano się zwiększyć częstotliwość ukazywania się pisma do miesiąca. W 1935 roku wydano łączone numery styczniowo-lutowy i marcowo-kwietniowy by od maja wydawać pismo jako miesięcznik. W dwóch kolejnych latach kontynuowano wydawanie tytułu o charakterze miesięcznika, aby na koniec roku 1937 zawiesić druk z powodów finansowych. W 1938 roku wydano „Szkwał” jako jednodniówkę wydaną z okazji Święta Morza, a w 1939 roku tytuł wraca na rynek jako miesięcznik by wydać osiem numerów.

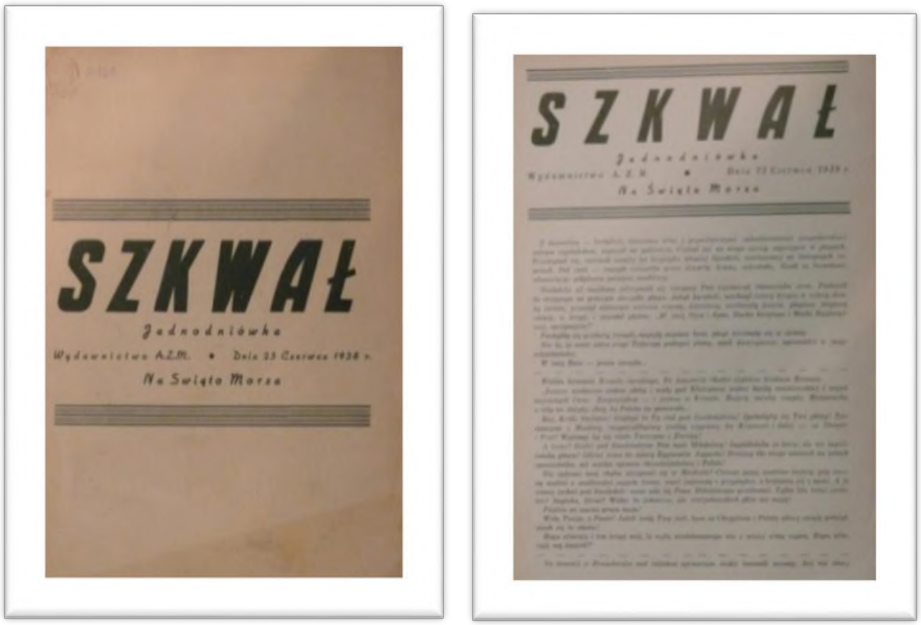
Podobnie złożone były sprawy wydawcy tytułu. Numer grudniowy 1933 wydał redaktor naczelny, Franciszek Ursus Siwiłło, od numeru zimowego 1934 roku wydawcą został Zarząd Akademickiego Związku Morskiego i Jan Grzywaczewski jako jego prezes, aby od numeru marcowo-kwietniowego z 1935 roku wydawać tytuł jako czasopismo Ligi Morskiej i Kolonialnej, co uwidoczniono w nowym podtytule. W artykule wstępnym anonsującym zmiany wynikające z objęcia tytułu przez nowego wydawcę czytelnik dowiadywał się o planach edytora wobec pisma.

Zaczynamy nowy okres wydawniczy. Z pisma wychodzącego kwartalnie w oparciu o A.Z.M. przechodzimy na miesięcznik – czasopismo Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Nie

[404] (ba), Od redakcji, „Szkwał”, nr 1/1934, str. 32

zbaczamy przez to z raz wytkniętego kursu, lecz zapewniamy sobie szerszy teren naszej pracy. Będziemy nadal odzwierciedlać przejawy życia Akademickiego Związku Morskiego, rozszerzając zakres naszego zespolenia z L.M.K. na terenach młodzieżowych, a w szczególności wśród młodzieży gimnazjalnej wyższych klas. Przedmiotem wysiłku naszego będzie serc młodzieży polskiej. Chcemy rozpalić je umiłowaniem morza; chcemy w kształtujące się kontury uczuć społecznych wrzucić tę naszą morską ideę, aby w duszy pozostał jej ślad na całe życie.[405]

Ten wydawca kierował pismem do czasu zawieszenia tytułu w 1937 roku z powodów ekonomicznych. Jednodniówkę z 1938 roku wydało już Wydawnictwo AZM, które kontynuowało swoją pracę wydawniczą od 1939 roku jako Akademicki Związek Morsko-Kolonialny.



Okładka i strona tytułowa jednodniówki *Szkwał* z roku 1937

Zmiana wydawców nie pozostała bez wpływu na zawartość tytułu i jego objętość. Po przejęciu tytułu przez Ligę Morską i Kolonialną zmniejszono objętość pisma z 36 do 18 kolumn i utrzymano ją aż do ostatniego wydania z sierpnia 1939 roku. Jednodniówka wydana rok wcześniej liczyła 24 kolumny. Po przejęciu tytułu przez Ligę zrezygnowano także z kartonowej okładki na rzecz tradycyjnej, o gramaturze 80 g, ale nie zarazem nie wprowadzono paginacji na okładkę. Nowy tytuł wydawano na dobrej klasy papierze, w formacie A4, układ graficzny jaki zastosowano; druk dwuszpaltowy w zasadniczej części numeru i trzyszpaltowy na kolumnach newsowych i kronikarskich, nie różnił się zasadniczo od innych tytułów ówczesnej prasy polskiej. Pismo w zamierzeniu nie obrało żadnej specjalizacji, w materiale redakcyjnym z numeru grudniowego redaktor naczelny pisze:

[405] (ba), „Na szerszych wodach”, *Szkwał,* nr 2/1934, str. 3

„Szkwał" w odróżnieniu od innych polskich wydawnictw morskich nie będzie się specjalizował, lecz będzie traktować o wszystkich z morzem związanych sprawach w formie lekkiej i przystępnej. Stąd też podtytuł pisma – „magazyn morski". Omawiane w nim będą nie tylko sprawy handlowo-morskie, gospodarcze, kolonialne i zagadnienia z dziedziny prawa morskiego, lecz zawierać będzie zarówno dział poświęcony sportowi żeglarskiemu, jak i dział literacko-artystyczny i reportażowy.[406]

Akademicki Związek Morski próbował dokonać zmian w postrzeganiu żeglarstwa. W „Tezach sportowych AZM", opublikowanych na łamach „Szkwału" pisze nin: *Działalność żeglarską A.Z.M. oceniać należy przedewszystkiem jako ważną funkcję zewnętrzną, obliczoną zarówno na budzenie w szerokich rzeszach młodzieży problemów morza, jak i na werbunek członków do szeregów organizacyjnych, gdzie dopiero odbywać się winna dalsza nad nimi praca wychowawczo-uświadamiająca, obliczona w pierwszym rzędzie na tworzenie przyszłych działaczy społeczno-morskich. W prowadzonej przez A.Z.M. działalności sportowo-żeglarskiej względy propagandowo-społeczne, polegające głównie na masowości zjawiska, winny znajdywać pierwszeństwo przed celami ściśle sportowemi i przyjemnościowemi.*[407] Pierwszy numer, z grudnia, zawierał czytelny podział na działy, które zostały utrzymane w kolejnych edycjach. Miał ambicje opiniotwórcze, zapowiadano w pierwszym numerze, że

w „Szkwale" Sprawa Przebudowy Społecznej stanie się najbardziej palącem zagadnieniem chwili obecnej, które uwzględniać muszą wszelkie organizacje, obojętne jakim celom służą. Nie wolno więc i nam przejść obok niego. Rozpatrywaniu zagadnień morskich z punktu widzenia Ustroju Przyszłości poświęciliśmy specjalny dział naszego pisma – Wolną Trybunę.[408]

Okładki magazynu *Szkwał* z roku 1939

[406] (ba), „Startujemy", *Szkwał,* nr 2/1933, str. 3-4
[407] (ba), „Sport żeglarski", *Szkwał,* nr 2/1935, str. 4
[408] tamże

To głównie na jego łamach propagowano ideę zorganizowania spływu Prutem i Dunajem do Morza Czarnego, do którego ostatecznie doszło w lipcu i sierpniu dwa lata później. W ówczesnej Polsce starano się wszelkimi siłami wzbudzić zainteresowanie sprawami morza wśród Polaków, a tego typu akcje propagandowe miały zaszczepić emocjonalne związki z morzem, wybrzeżem, ze sprawami gospodarki morskiej. W sierpniu 1933 Liga Morska i Kolonialna zorganizowała spływ do Bałtyku, w którym wzięło udział kilkaset osób. Popularyzowano na jego łamach idee Ligi – konieczność podjęcia kolonizacji ziem w Afryce i Ameryce Południowej, podkreślano wątki patriotyczne. W 1937 roku zawieszono wydawanie pisma z uwagi na trudności finansowe, pomimo, że członkowie Ligi opłacający składki otrzymywali egzemplarze pisma bezpłatnie. Dużo miejsca, co oczywiste, poświęcano sprawom żeglarskim. Stworzono w tym celu rubryki „Sport żeglarski" oraz „Z praktyki jachtsmena", a ponadto dużo artykułów, zazwyczaj o charakterze reportażowym, publikowano niezależnie od rubryk.

Bardzo wiele miejsca w piśmie poświęcano sprawom wychowawczym, a dyskusja toczyła się wokół Deklaracji Ideowej Akademickiego Związku Morskiego, zbioru zasad, którymi kierować się miał każdy żeglarz. Dokument obligował członków organizacji do zachowania wysokich standardów moralnych, kładł ponadto duży nacisk na sprawy wychowawcze i patriotyczne.[409] Dalekosiężnym założeniem autorów programu było działanie na rzecz stworzenia Człowieka Morza, młodego Polaka głęboko zainteresowanego sprawami Bałtyku, widzącym w morzu ważny element państwowości i suwerenności gospodarczej.[410] Idea powyższa była dalekosiężna, ale z punktu widzenia autorów programu fundamentalnie ważna, toteż często do niej powracano na łamach pism branżowych poświęconych zagadnieniom morskim. Z tą tematyką nieodmiennie kojarzyły się sprawy zdobyczy kolonialnych. Wprawdzie *Szkwał* nie poświęcał tym zagadnieniom szczególnie wiele miejsca, ale na łamach pisma znalazło się kilka ważnych tekstów naświetlających te zagadnienia z różnych stron.[411] Stała rubryka kolonialna, „Morza-porty-kolonje" przynosiła krótkie informacje o charakterze newsowym i nie miała charakteru publicystycznego. W *Szkwale* opublikowano także kilka artykułów poświęconych zagadnieniom żeglugi pasażerskiej. Pisano o nowych transatlantyckich statkach pływających pod polską banderą, a także na tej kanwie opublikowano kilka materiałów poświęconych nowoczesnym technologiom stosowanym w budowie dużych statków. [412] Bardzo ważnym tekstem, o licznych reperkusjach i silnej polemice w prasie, był artykuł poświęcony szkoleniu morskiemu w Niemczech.[413] Zaprezentowano w nim spójny proces kształcenia kadr morskich, autor artykułu chwalił Niemców za dobrze przygotowany i szeroko zakrojony program edukacyjno –wychowawczy, ale część mediów odebrała to jako gloryfikacje metod faszystowskiego kształtowania postaw i nazistowskiej ekspansji. Z dużym pozytywnym odzewem spotkał się natomiast artykuł podnoszący sprawę dostępności żeglarstwa dla kobiet. To także była nowinka, dotychczas bowiem wydawało się sprawą oczywistą, że tego rodzaju

---

409 (ba), „Deklaracja Ideowa A.Z.M. RP", *Szkwał,* nr 2/1935, str. 2-3

410 (J.R.) „Światopogląd morski", *Szkwał* nr 1/1935, str. 27

411 Stanisław Pawłowski, „O studia morskie i kolonialne", *Szkwał* nr 1/1936, str. 1-2, Stanisław Pawłowski, „Linje polskiej ekspansji – od morza do morza", *Szkwał* nr 1/1936, str. 7-8, (s.z.), „Bohaterska wyprawa kolonialna", *Szkwał* nr 1/1936, str. 13-14, (ba), „Instytut Morski i Kolonjalny", Szkwał nr 6/1936, str. 5, (ba), „O sprawiedliwy podział kolonji", *Szkwał* nr 10/1936, str. 1, (ba), „Nie możemy lecz musimy", *Szkwał* nr 11/1936, str. 4

412 (ba), „Nowy transoceaniczny statek Piłsudski", *Szkwał,* nr 6-7/1935, str. 3, (ba), „O okrętach nowoczesnych i ich budowie", *Szkwał* nr 6-7/1935, str. 2-3

413 R.C. „Wychowanie morskie młodzieży w Niemczech", *Szkwał,* nr 10/1935, str. 4-6

aktywność przynależna jest z natury rzeczy mężczyznom.[414] Niezwykle istotnym cyklem w piśmie była „Sztuka żeglarska" mająca swe stałe miejsce na łamach i licznych zwolenników, w którym to cyklu poruszano tematykę żeglarską w różnorodny sposób pokazując je z różnych punktów widzenia. Znalazły się w nim tematy poświęcone szeroko rozumianemu poradnictwu w zakresie manewrowania jachtem czy też ich utrzymaniu w dobrej kondycji technicznej.[415] Prezentowano również ciekawe, zdaniem redakcji, nowości jachtowe, głownie polskie, ale okazjonalnie zdarzały się także zagraniczne.[416] *Szkwał* był pierwszym periodykiem branżowym poruszającym te zagadnienia w sposób systematyczny i zorganizowany. Przypominano również wybrane fakty z historii żeglarstwa z silnym zaakcentowaniem polskich wątków, mające na celu pokazanie chwały polskiego żołnierza w przeszłości. [417] Przybliżano czytelnikom także sztukę nawigacji i meteorologii omawiając szczegółowo różne aspekty tych dziedzin w sposób zrozumiały dla czytelnika bez przygotowania.[418] Prezentowano także teksty z dziejów jachtingu światowego oraz historię ciekawych miejsc leżących na tradycyjnych szlakach żeglarskich[419]

Okładka numeru 6/1939, ostatniego wydanego przed wojną

414 M.Z. (Mariusz Zaruski), „Czy kobiety mogą uprawiać żeglarstwo morskie", *Szkwał*, nr 6-7/ 1934, str. 9-10

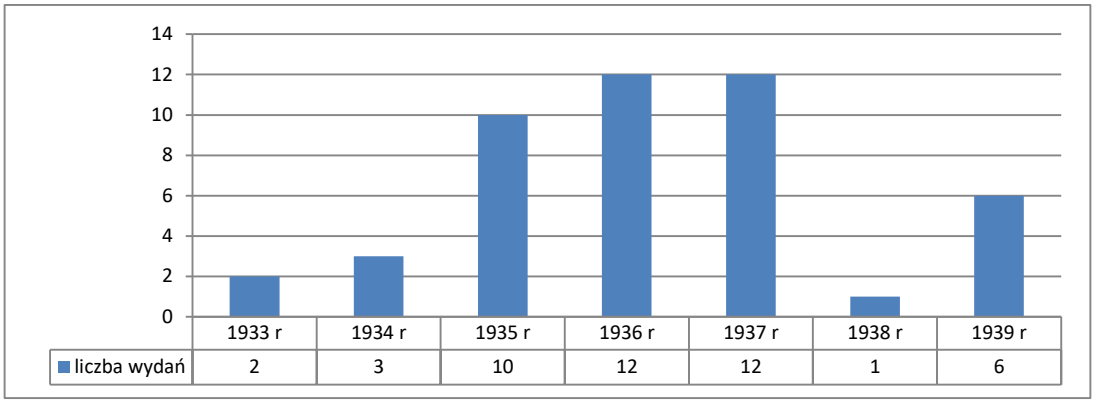
415 Kapricho, „Szoty luz, cumy na ląd", *Szkwał* nr 6/1936, str. 13-14, „Kapricho, Węzły i knoty", tamże, nr 10/1936, str. 14-15, Olgierd jabłoński, „Ożaglenie łodzi", *Szkwał* nr 5/1937, str. 14-15,

416 Olgierd Jabłoński, „Monotyp szkolny Ving", *Szkwał* nr 2/1934, str. 13-15, tenże, „Jola holenderska BM", *Szkwał* nr 12/1936, str. 13-14,

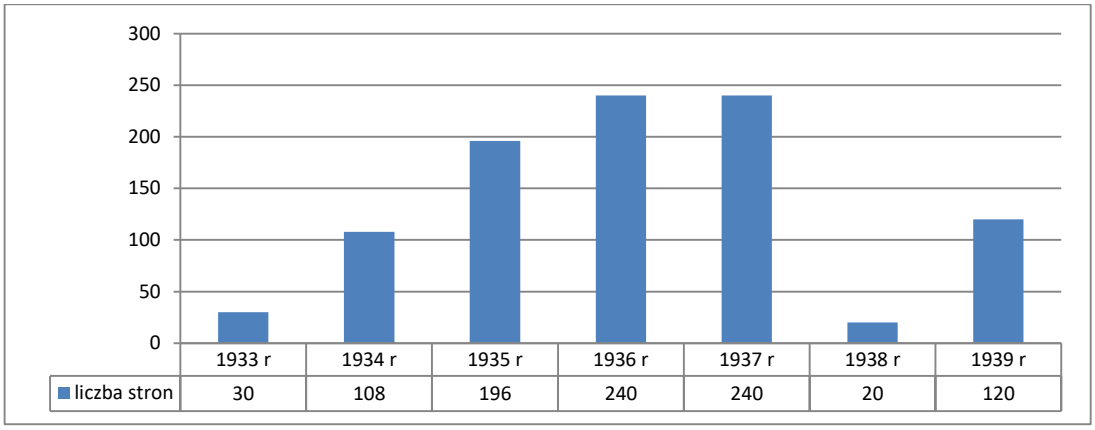
417 Olgierd Jabłoński, „Z dziejów żeglarstwa sportowego", *Szkwał* nr 7/1936, str. 14-15, Olgierd Jabłoński, „Z nawietrznej burty żeglarstwa sportowego", tamże, nr 2/1937, str. 14-15

418 Captain Blood, „Papierowa nawigacja", *Szkwał* nr 11/1936, str. 14-15, Blue Peter, „Co to jest nawigacja", *Szkwał* nr 4/1937, str. 14-15, Blue Peter, „Niże", *Szkwał* nr 3/1936, str. 14-15,

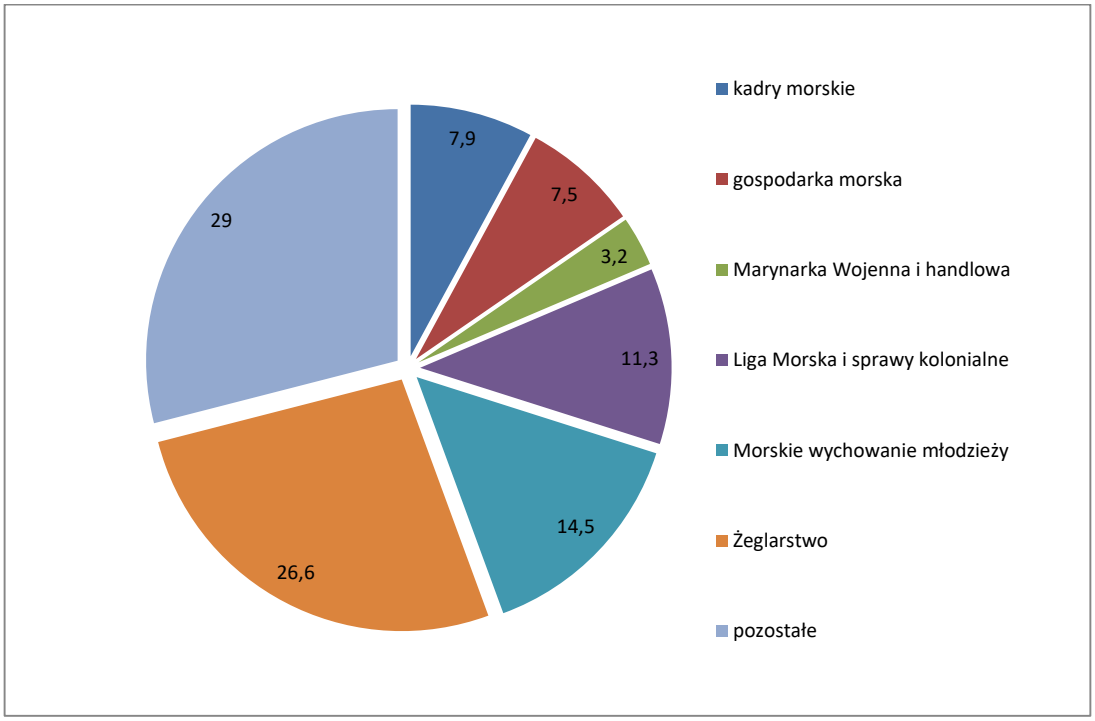
419 Cutty Sark, Historia żeglarstwa i regaty jachtów o Puchar Ameryki", *Szkwał* nr 5/1935, str. 7-8, Cutty Sark, „Żegluga oceaniczna", *Szkwał* nr 6/1937, str. 14-15, Stefan Gorazdowski, „Historia Przylądka Horn", *Szkwał* nr 9/1937, str. 13



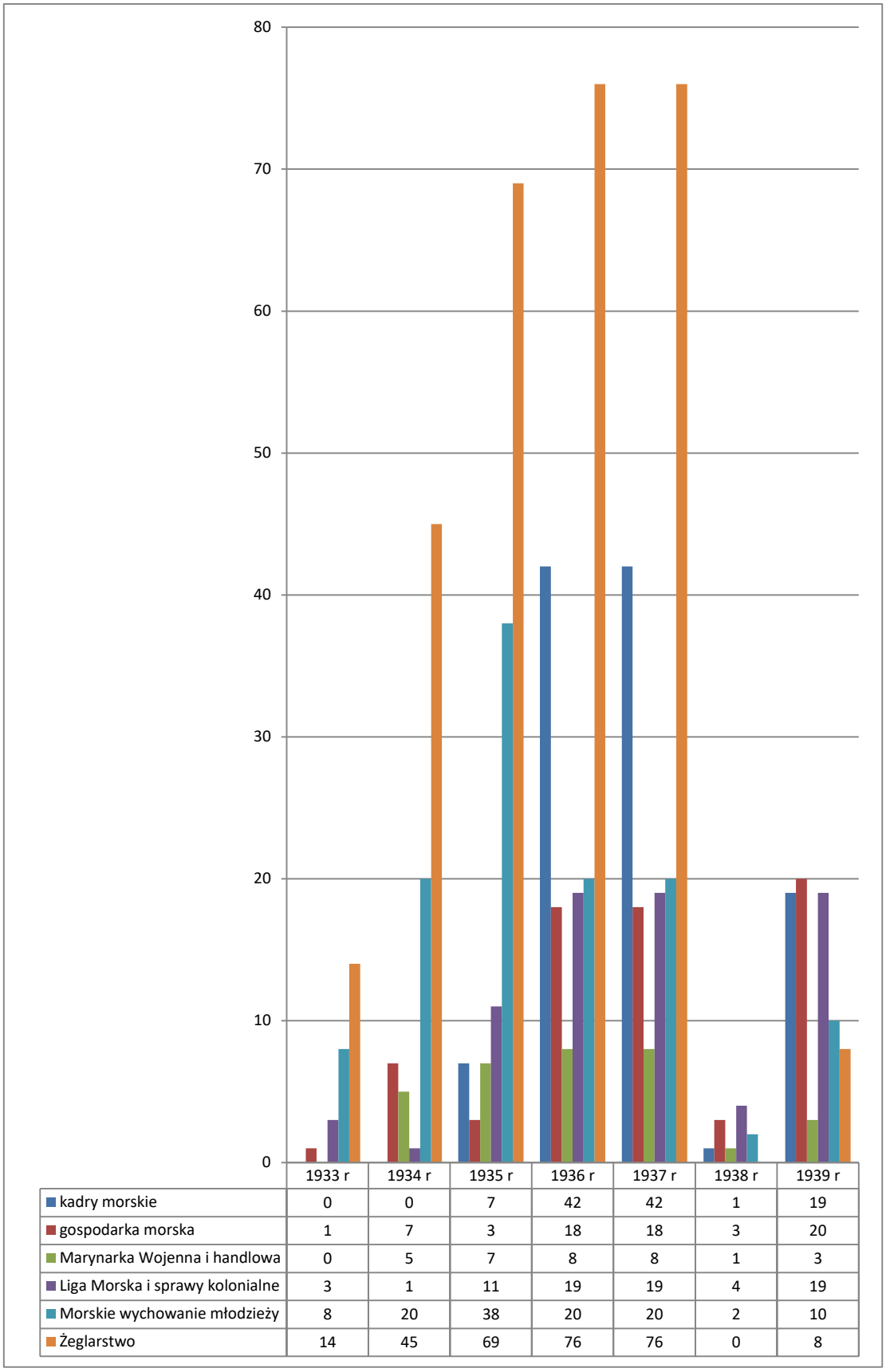
Liczba wydań magazynu *Szkwał* w latach 1933-39



Liczba stron magazynu *Szkwał* w poszczególnych latach

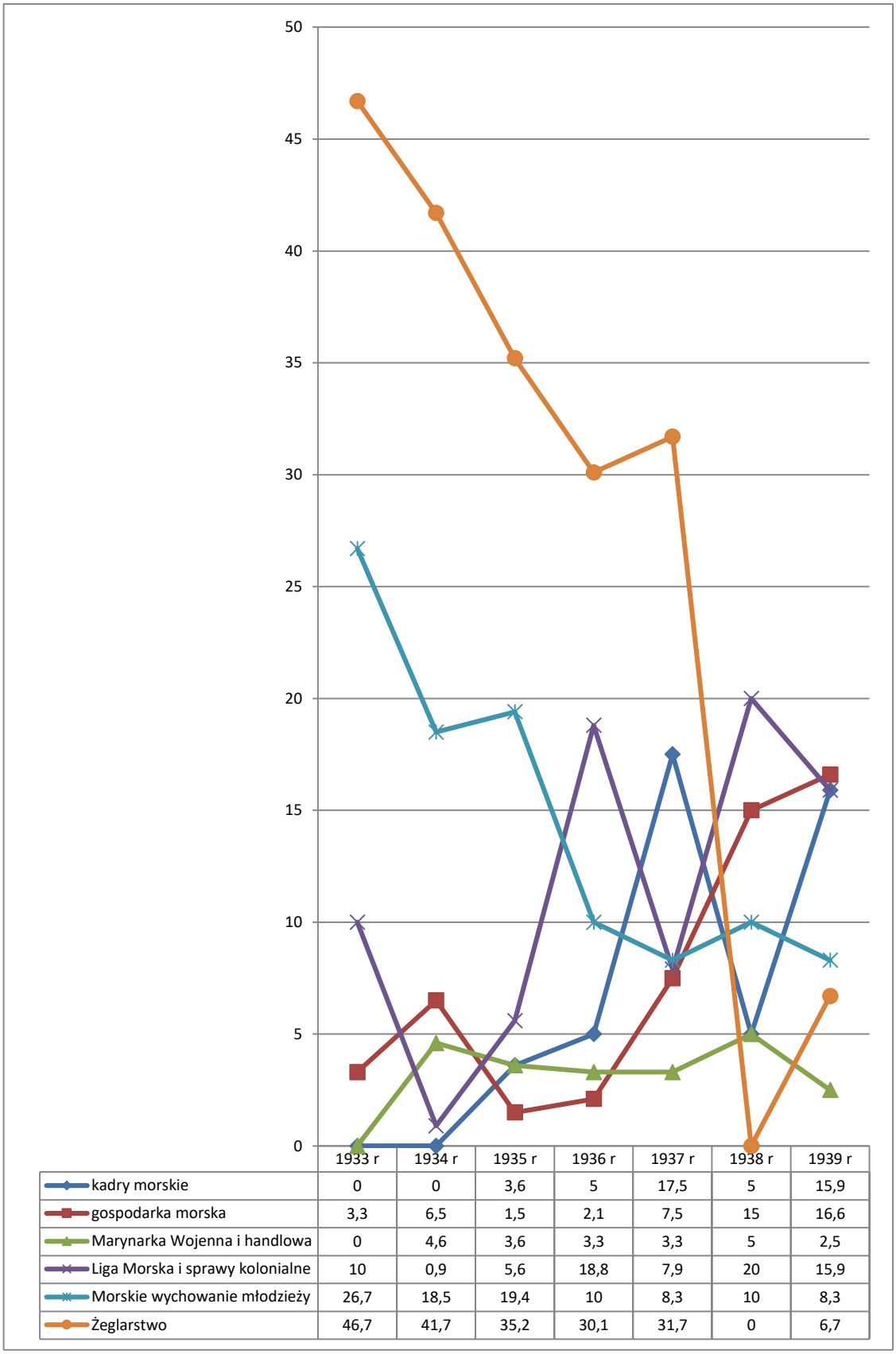


Procentowa zawartość wybranej tematyki w całym okresie istnienia pisma



	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	0	7	42	42	1	19
gospodarka morska	1	7	3	18	18	3	20
Marynarka Wojenna i handlowa	0	5	7	8	8	1	3
Liga Morska i sprawy kolonialne	3	1	11	19	19	4	19
Morskie wychowanie młodzieży	8	20	38	20	20	2	10
Żeglarstwo	14	45	69	76	76	0	8

Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w rozbiciu na poszczególne lata



	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	0	3,6	5	17,5	5	15,9
gospodarka morska	3,3	6,5	1,5	2,1	7,5	15	16,6
Marynarka Wojenna i handlowa	0	4,6	3,6	3,3	3,3	5	2,5
Liga Morska i sprawy kolonialne	10	0,9	5,6	18,8	7,9	20	15,9
Morskie wychowanie młodzieży	26,7	18,5	19,4	10	8,3	10	8,3
Żeglarstwo	46,7	41,7	35,2	30,1	31,7	0	6,7

Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach magazynu Szkwał w rozbiciu na poszczególne lata

Niemało miejsca poświęcano bojerom, nowej dyscyplinie sportu i rekreacji i sposobowi przedłużenia sezonu żeglarskiego o zimowe miesiące. Redakcja bardzo aktywnie popularyzowała zimowe żeglowanie prezentując zarówno nowe konstrukcje jak też teksty teoretyczne, wprowadzające w zagadnienia ruchu ślizgu bojerowego.[420]

Pisano także o zagadnieniach z dziedziny prawa morskiego i ubezpieczeń, co w ówczesnej prasie było nowinką.[421] Wiele uwagi poświęcono także Igrzyskom Olimpijskim w Berlinie oraz konkurencjom żeglarskim rozgrywanym w Kilonii, podczas których startowali, ale bez powodzenia, żeglarze polscy.[422]Analizując procentową zawartość pisma należy zwrócić uwagę na systematyczny spadek zainteresowania redakcji tematyką żeglarską oraz sprawami wychowania młodzieży. W pierwszych latach istnienia na rynku prawie połowa zawartości numeru dedykowana była tematyce żeglarskiej, w latach kolejnych wartość ta spadała nawet do 30%.. Tytuł ewoluował w kierunku tematyki patriotycznej, więcej pisał o Lidze Morskiej i Kolonialnej, nawet do 20%, co nie dziwi zważywszy zmianę wydawcy, którym stała się właśnie Liga, a także publikowano w nim coraz więcej materiałów związanych z kwestią kadr dla żeglarstwa, czy szerzej, dla kraju, w którym narastało poczucie zagrożenia agresją wojenną.

W roku 1939 widoczna jest ponowna gwałtowna zmiana, kiedy zwiększono spektakularnie zawartość związaną z gospodarką oraz Ligą Morską. Zmiana profilu pisma widoczna jest po roku 1937, w którym *Szkwał* był wydawany przez Ligę. W roku 1938 jednodniówka wydana z okazji Dni Morza może wypaczać nieco obraz całości, a rok później tytuł przeszedł w ręce nowego wydawcy, który miał nieco inne preferencje, co znalazło odbicie na łamach pisma

Tytuł przechodził dwukrotnie w swej siedmioletniej historii ewolucję związaną ze zmianą wydawcy oraz, będącą jego konsekwencją, zmianą profilu czytelniczego.. Ponadto na analizę powyższą wpływ miało także roczne zawieszenie tytułu, które skutkowało wydaniem zaledwie jednego numeru specjalnego w roku 1938. Wskutek tych czynników trudno jest jednoznacznie oceniać wypełnienie misji przez *Szkwał,* a tematyka zmieniała się zależnie od woli aktualnego wydawcy, co powoduje niejednoznaczność wniosków.

[420] (ojot. Olgierd Jabłoński), „Żeglarstwo na lodzie", *Szkwał* nr 1/1935, str. 10-11, „Limuzyna lodowa", *Szkwał* nr 1-3/1934, str. 4-5, (ba), „Żeglarski sport zimowy", *Szkwał* nr 1/1936, str. 7-8, Kormoran, „Dlaczego w żeglarstwie lodowym nie stosuje się fokżagli", *Szkwał* nr 1/1937, str. 14-16,

[421] Leszek Wieleżyński, „Normy prawne w żegludze jachtowej", *Szkwał* nr 6-/1935, str. 8-9

[422] Olgierd Jabłoński, „Olimpjada żeglarska", *Szkwał* nr 8/1936, str. 13-15, Olgierd Jabłoński, „Jak było na Olimpjadzie Kilońskiej", tamże, nr 9/1936, str. 3-7

- **1934:** *Polska na Morzu – organ Ligi Morskiej i* Kolonjalnej

Okładka pierwszego numeru pisma z lutego 1934 roku

W lutym 1934 roku na rynku ukazał się pierwszy numer pisma *Polska na Morzu*. Był to miesięcznik o charakterze popularnym, skierowany głównie do młodego czytelnika na wsi. Pismo wydawane było przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej (LMiK), co definiowało niejako zawartość periodyku. Liga Morska miała już w swoim portfolio tytuł popularny adresowany do czytelnika miejskiego, *Morze*, teraz przyszła pora na przekaz adresowany do odbiorcy wiejskiego, co wymuszało niejako na wydawcy stosowanie prostego, odwołującego się do emocji, języka, krótkich tekstów i jasnego , spójnego przekazu. W artykule wstępnym numeru pierwszego, wydanego 1 lutego 1934 roku czytamy (pisownia oryginalna):

> *Zadaniem „Polski na Morzu" jest przeniknięcie do najszerszych warstw społeczeństwa i młodzieży polskiej. Równolegle z bratnim organem „Morzem" szerzyć mamy propagandę najistotniejszych haseł morskich i kolonialnych, by rozbudzić i pogłębić stosunek mas do spraw, którym mamy służyć.(...) „Polska na Morzu" ma być organem mas, przenikniętych sentymentem i zrozumieniem dla morza. „Polska na morzu" ma być w równym stopniu pismem dla ludu jak i dla młodzieży, by w sposób poglądowy dawać*

wyraz wszelkim przejawom pracy polskiej nad morzem. Znajdą tu swe omówienie sprawy związane z rozbudową żeglugi morskiej; wojennej i handlowej, portów oraz handlu i rybactwa morskiego.[423]

Przykłady infografiki z *Polski na Morzu* nr 1/1937, str. 9 (z lewej) oraz nr 8-9/1936

Pismo ukazywało się przez sześć lat, do sierpnia 1939 i cały czas redakcja usytuowana była w warszawskiej siedzibie LMiK przy ulicy Widok 10. Przez ten czas redakcją kierowało aż czterech dziennikarzy.[424] Przez sześć lat wydawania *Polski na Morzu* wydano 65 numerów, a działo się tak za sprawą łączenia w latach 1934-35 numerów sierpniowego i wrześniowego bez dodawania objętości. Zawierało 16 kolumn w stałym dwuszpaltowym układzie graficznym, choć w latach 1935 i 1936 numery lutowe zyskiwały zwiększoną do 24 kolumn objętość za sprawą rocznicowych celebracji zaślubin Polski z morzem dokonanych 10 lutego 1920 roku przez gen. Józefa Hallera i wynikającą stąd koniecznością zamieszczenia obszernych materiałów rocznicowych.

Szata graficzna, choć skromna, to na ówczesne lata była atrakcyjna wizualnie. W piśmie tym drukowano dużą liczbę fotografii, oczywiście czarno-białych, infografik, wykresów oraz rysunków. Zwłaszcza infografiki zwracały uwagę swoją oryginalnością i atrakcyjną formą, łatwo zrozumiałą nawet przez mniej wyrobionego czytelnika. Dominowała jednak treść słabo urozmaicona materiałem ilustracyjnym.

Tematyka pisma koncentrowała się wobec kilku kluczowych zagadnień. Było to kształtowanie postaw patriotycznych i budowanie więzi z morzem, sprawy Ligi Morskiej i Kolonialnej, zwłaszcza w kontekście szkolnych kół organizacji, kwestie obronności Polski na

[423] (ba), bez tytułu, *Polska na Morzu* nr 1/1934, str. 2

[424] Pierwszym redaktorem naczelnym był Henryk Sikorski, który kierował tytułem przez cztery lata, od jego założenia w lutym 1934 do grudnia roku 1937. Po nim stanowisko objął Stanisław Zadrożny, który szefował pismu od stycznia 1938 roku do kwietnia roku następnego. Bronisław Miazgowski w fotelu redaktora naczelnego zasiadał od maja 1938 roku do stycznia roku 1939, a przez ostatnich siedem miesięcy tytuł reprezentował Stanisław Szymborski.

morzu i wynikająca stąd konieczność budowy floty Marynarki Wojennej oraz problematyka kolonialna, zbieżna z zasadniczymi celami Ligi Morskiej i Kolonialnej. Praktycznie już od pierwszego numeru pisma ta tematyka zajęła najwięcej miejsca i zarazem kluczową pozycję w periodyku. Ważne miejsce zajmował także Fundusz Obrony Morskiej, kierowany przez Ligę.

Uwagę zwraca dominująca pozycja tematyki Ligi Morskiej i kolonii oraz gospodarki morskiej, co nie może dziwić zważywszy wydawcę i profil jego działalności. Także tematyka związana z koniecznością budowy floty wojennej i handlowej zajmowała stałą, wysoką pozycję w doborze tematów. Dominująca pozycja tematyki kolonialnej i patriotycznej ulega zahamowaniu po 1936 roku, a dzieje się tak z uwagi na śmierć gen. Orlicz-Dreszera, który pełnił funkcję prezesa Zarządu Głównego LMiK. W to miejsce zaczęła dominować tematyka gospodarki morskiej, podnoszono konieczność istnienia silnego kraju wykorzystującego swój potencjał morski w każdym numerze i w bardzo zróżnicowany sposób.

Odwoływano się do historii podnosząc rdzenność piastowskich ziem nad morzem, co miało legitymizować niezbywalność tych ziem na rzecz agresywnego sąsiada.[425] Systematycznie na łamach *Polski na Morzu* publikowano materiały historyczne mające przekonać czytelników o spuściźnie słowiańskiej na ziemiach piastowskich, odwoływano się do czasów sprzed tysiąca lat, kiedy na terenach Pomorza i Pomorza Zachodniego zamieszkiwały plemiona słowiańskie.[426]

Publikowano także odezwy nawołujące do wspierania Funduszu Obrony Morskiej, któremu patronowała Liga, prezentowano fragmenty ważnych przemówień kluczowych postaci polskiej polityki odwołujące się do zagadnień morskich. Bardzo często na łamach pisma gościł gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, od 1934 roku prezes Zarządu Głównego Ligi, który za jedno z najważniejszych zadań organizacji uważał możliwie szybkie powiększenie jej szeregów i kultywowanie patriotycznych tradycji.

Okładki numerów 6/1935 i 8/1936 dedykowanych zmarłym marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu i generałowi Gustawowi Orlicz-Dreszerowi

[425] Czesław Zagórski, „Przykazania morskie", *Polska na Morzu* nr 1/1934, str. 11

[426] Stanisław Poraj, „Dzieje Słowian Lechickich", nr 8/1939, str. 7-10, „Powitanie morza", fragment utworu Zdzisława Dębickiego, *Polska na Morzu* nr 8/1939, str. 8-10

Przykłady okładek pisma z charakterystycznymi grafikami promującymi sprawy morskie

Bardzo dużo miejsca poświęcano rocznicy zaślubin Polski z morzem dokonanego 10 lutego 1920 roku w Pucku przez generała Józefa Hallera. W piętnastą rocznicę, przypadającą w 1935 roku, poświęcono temu wydarzeniu okolicznościowe teksty oraz okładkę.[427]

Niezwykle dużo miejsca poświęcano także wydarzeniom związanym ze śmiercią najważniejszych osób w państwie, którzy wywarli znaczące piętno na sprawach obronności. Po śmierci marszałka Józefa Piłsudskiego 12 maja, w czerwcowej *Polsce na Morzu* poświęcono mu okładkę oraz osiem kolumn, po tragicznej śmierci prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, generała Gustawa Orlicz-Dreszera, który niezwykle zasłużył się organizacji, pismo także oddało na tę tematykę okładkę i osiem kolumn.[428] Dla Ligi był to prawdziwy wstrząs, ponieważ Orlicz-Dreszer niezwykle ją rozwinął czyniąc z niej masową organizację społeczną.

Wiele miejsca pismo poświęcało dorocznemu Świętu Morza, które od roku 1932 organizowano w Gdyni pod koniec czerwca. Uroczystości koncentrowały się wokół demonstracji postaw, głównie młodzieży, akcentowano przywiązanie Polaków do morskich spraw i wskazywano bardzo zróżnicowane sposoby czerpania korzyści z dostępu kraju do morza, począwszy od gospodarczych poprzez obronne aż po rekreacyjne. Teksty te miały zazwyczaj bardzo silne zabarwienie agitacyjne, raziły niewyszukaną argumentacją i dużym zabarwieniem emocjonalnym. Przy tej okazji także namawiano czytelników do wstępowania w szeregi organizacji, co miało przyczynić się do szybszej odbudowy kraju i wyjścia na morze.

> *Każdy kto pragnie spółdziałać w utrwalaniu siły polskiej na morzu – niech wstąpi do szeregów Ligi Morskiej i Kolonialnej, jedynej w Polsce organizacji społecznej,*

427 (ba), „Piętnaście lat”, „Polska na Morzu” nr 8/1936, str. 4-5

428 (ba), Marszałek Piłsudski nie żyje”, *Polska na Morzu* nr 6/1936, str. 2-9, (ba), „Na śmierć rycerza”, *Polska na Morzu* nr 8/1936, str. 2-5, Wanda Karczewska, Ostatnia droga Orlicza”, *Polska na Morzu* nr 8/1936, str. 6-9

strzegącej naszych interesów morskich i dążącej do wyrównania wiekowych zaniedbań na Bałtyku.[429]

Podobne apele kierowano za pośrednictwem pisma corocznie kreując atmosferę wielkiego święta, w którym każdy młody człowiek powinien uczestniczyć. Corocznie redakcja publikowała artykuły mające charakter odezwy do czytelników mobilizując ich do działania na rzecz odzyskania morza dla Polski, ale zarazem także zachęcała do dumy z dotychczasowego dorobku na rzecz włączenia spraw morskich do katalogu ważnych dla kraju spraw.[430]

Bardzo dużo miejsca poświęcano wojennej edukacji morskiej rozumianej jako prezentacja różnych typów okrętów wojennych.[431] Opracowywano je szczególnie starannie, obok obszernych tekstów zamieszczano także rysunki okrętów by ułatwić czytelnikowi lekturę. Pisane zarazem były prostym językiem, co zważywszy poziom percepcji odbiorcy, znajdowało swoje uzasadnienie. Aby krzewić idee Ligi na szczeblach lokalnych, w każdym niemal numerze zamieszczano materiały związane z wewnętrzną działalnością organizacji. Były to teksty stricte instruktażowe, podkreślające na przykład korzyści z założenia szkolnego koła LMiK, apele do członków organizacji o wsparcie Funduszu Floty Morskiej czy krótkie materiały o charakterze newsowym, publikowane pod wspólnym tytułem „Ż życia kół szkolnych".[432] Od roku 1937 publikowano gotowe deklaracje przystąpienia do Ligi z jednoczesnym apelem aby każdy członek organizacji pozyskał co najmniej jednego nowego członka Ligi.[433] Dla najbardziej aktywnych przygotowano nagrody rzeczowe oraz bezpłatną prenumeratę pism ligowych.

Niezwykle ważnym aspektem działalności Ligi Morskiej, która po zjeździe w 1934 roku zajęła się również sprawami polskich kolonii włączając człon kolonijny do nazwy organizacji, była problematyka ekspansji zamorskiej Polski. Już od pierwszego roku istnienia pisma publikowało ono szeroko materiały poświęcone korzyściom płynącym posiadania kolonii akcentując konieczność ubiegania się Polski o terytoria zamorskie. Niemal w każdym numerze zamieszczano materiały poświęcone różnym aspektom kolonizacji, a najwięcej miejsca poświęcono polskiej kolonii „Nowa Wola" w Paranie.[434] Tematyka ta powracała na łamy pisma niezwykle często, od roku 1935 zamieszczono wiele materiałów o Liberii i Kamerunie.

---

429 Gustaw Orlicz-Dreszer, „Na Święto Morza", *Polska na Morzu* nr 6/1934, str. 2

430 Bronisław Miazgowski, „Nasza Ojczyzna jest wielka", *Polska na Morzu* nr 6/1939, str. 2-3

431 (ba) „Czternasta rocznica", *Polska na Morzu* nr 2/1934, str. 10-11, (RC), Kontr-torpedowiec", *Polska na Morzu* nr 3/1934, str. 10-11, , (RC), „Krążowniki", *Polska na Morzu* nr 6/1934, str. 6-7, (RC), „Pancerniki", „Polska na Morzu" nr 8-9/1934, str. 8-9, A. Pauly, „ Ścigacz, najmniejszy okręt bojowy", *Polska na Morzu* nr 9/1938, str. 7, A. Pauly, „Pancernik liniowiec", *Polska na Morzu* nr 11/1938, str. 8-11

432 Z. Raykiewicz, „Idziemy na wodę", *Polska na Morzu* nr 2/1935, str. 15-16, (ba), „Jak założyć szkolne koło szkolne", *Polska na Morzu* nr 2/1936, str. 17

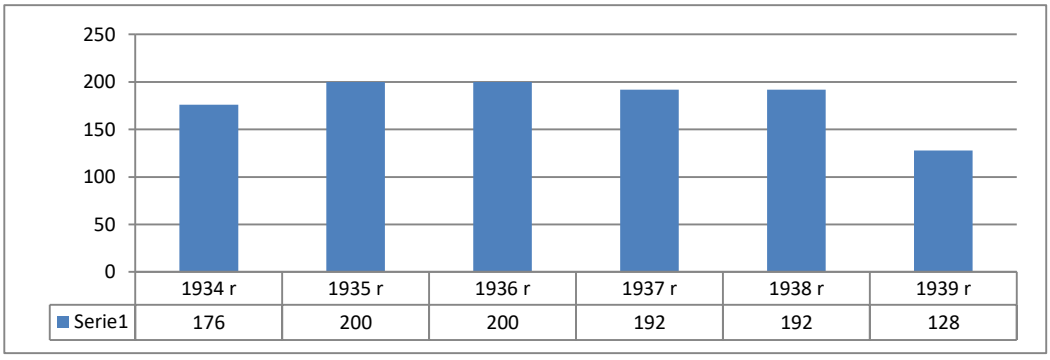
433 (ba), „Musimy podwoić szeregi", *Polska na Morzu* nr 3/1937, str. 13, (ba), „Do wszystkich członków LMiK", *Polska na Morzu* nr 4/1937, str. 15-16, (ba), „Kolonie dla Polski", *Polska na Morzu* nr 7-8/1937, str. 13-14, , (BM) Bronisław Miazgowski, „Naród i kolonie", *Polska na Morzu* nr 12/1938, str. 2-3, (ba), „Sprawy kolonialne", *Polska na Morzu* nr 3/1939, str. 6-7

434 Michał Pankiewicz, „Gawędy Kolonjalne – Kolonizacja Nowej Woli w Paranie", *Polska na Morzu* nr 6/1934, str. 9-10, Michał Pankiewicz, „Kolonizacja Ligi w Paranie", *Polska na Morzu* nr 4/1935, str. 13, Michał Pankiewicz, „Kolonja Morska Wola w Paranie", Polska na *Morzu* nr 6/1936, str. 14, (ba), Michał Pankiewicz, „Pionier znad Amazonki", *Polska na Morzu* nr 4/1937, str. 3 (LC), „Czy potrzebne są kolonie?", *Polska na Morzu* nr 2/1938, str. 11-13,

Prezentując różnorodne aspekty osadnictwa i uwypuklając zarazem korzyści dla gospodarki odradzającego się kraju jak też dla poszczególnych obywateli. [435]

Wybrane okładki „Polski na Morzu"

Sprawy żeglarskie nie były obce redakcji, choć nie była to tematyka zajmująca szczególnie wiele miejsca. W roku 1934 odbyła się wyprawa oceaniczna jachtu *Dal* z harcerzami na pokładzie, której trasa wiodła z Polski do USA. Znalazło to odbicie na łamach *Polski na Morzu,* która zamieściła obszerną relację z wyprawy. W następnym roku miało miejsce kolejne spektakularne wydarzenie żeglarskie w postaci wyprawy studentów Szkoły Morskiej w Gdyni na pokładzie *Daru Pomorza*.[436] Ponadto od następnego roku zainaugurowano publikację materiałów o charakterze instruktażowym pod wspólnym tytułem „Abecadło żeglarza", w którym popularyzowano tę formę aktywności wskazując na liczne korzyści jakie niesie ze sobą uprawianie żeglarstwa rekreacyjnego.[437]

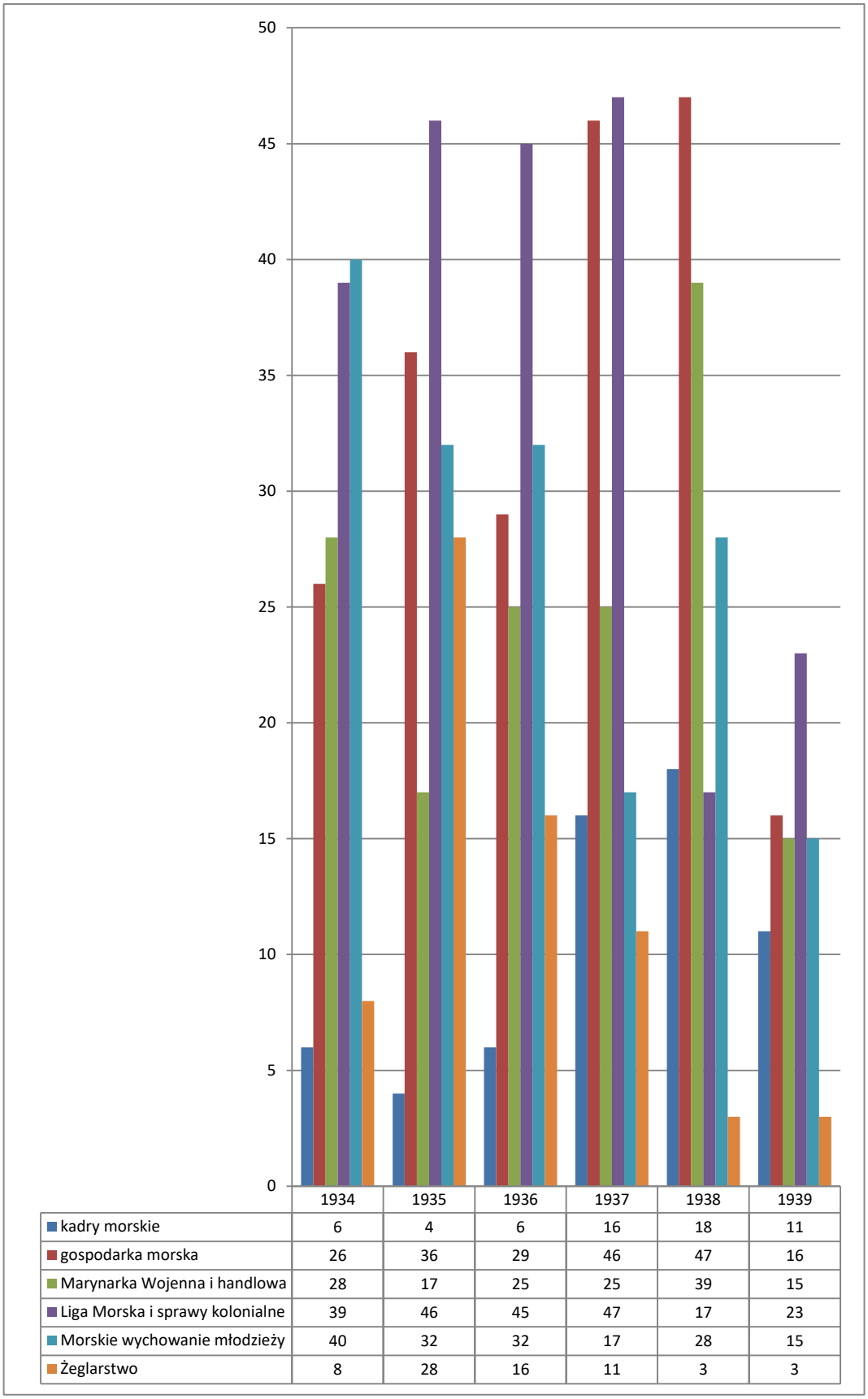


Liczba stron *Polski na Morzu* w rozbiciu na poszczególne lata

[435] Janusz Makarczyk, „Nieznana Liberja", *Polska na Morzu* nr 1/1935, str. 5-8, Stanisław Zieliński, „Kamerun – niedoszła kolonja Polski", *Polska na Morzu* nr 4/1935, str. 14, „O krajach, które mają surowce", *Polska na Morzu* nr 3/1938, str. 3-4

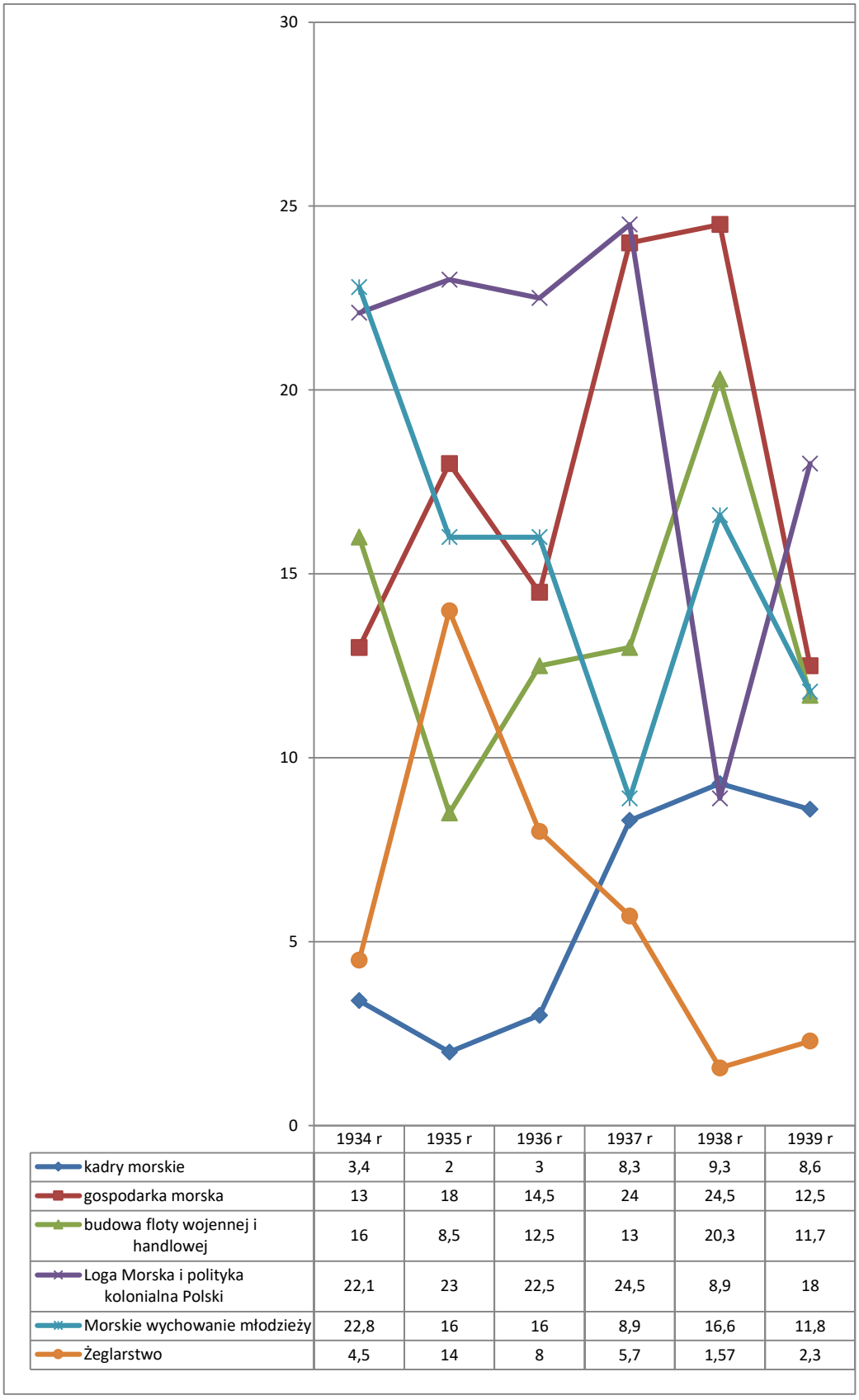
[436] (ba), „Z *Darem Pomorza* naokoło świata", *Polska na Morzu* nr 3/1935, str. 8-9

[437] (ba), „Abecadło żeglarza", *Polska na Morzu* nr 3/1935, str. 5-6, kontynuacja w kolejnych numerach, 4/1935, str. 8-10,



	1934	1935	1936	1937	1938	1939
kadry morskie	6	4	6	16	18	11
gospodarka morska	26	36	29	46	47	16
Marynarka Wojenna i handlowa	28	17	25	25	39	15
Liga Morska i sprawy kolonialne	39	46	45	47	17	23
Morskie wychowanie młodzieży	40	32	32	17	28	15
Żeglarstwo	8	28	16	11	3	3

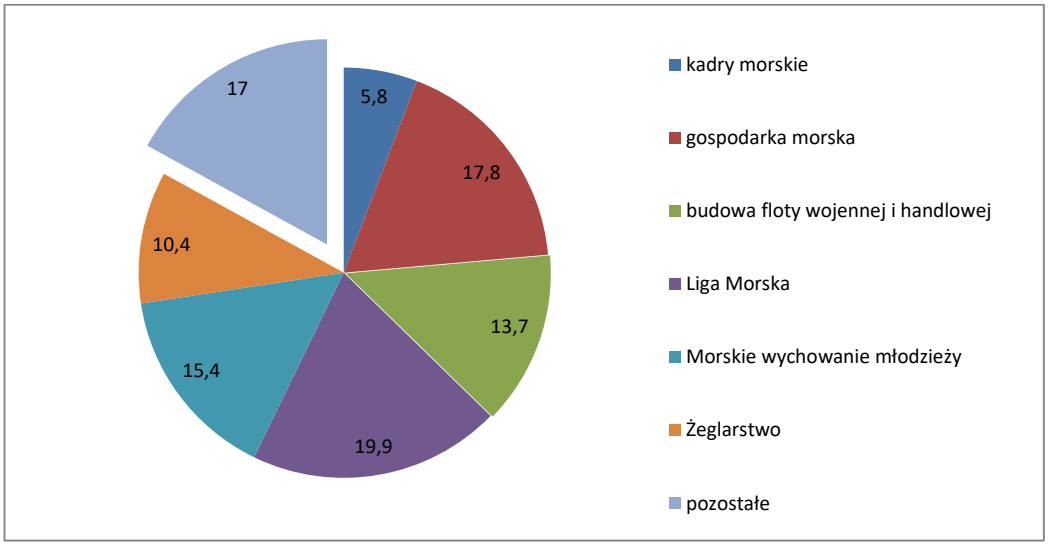
Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w rozbiciu na poszczególne lata



	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	3,4	2	3	8,3	9,3	8,6
gospodarka morska	13	18	14,5	24	24,5	12,5
budowa floty wojennej i handlowej	16	8,5	12,5	13	20,3	11,7
Loga Morska i polityka kolonialna Polski	22,1	23	22,5	24,5	8,9	18
Morskie wychowanie młodzieży	22,8	16	16	8,9	16,6	11,8
Żeglarstwo	4,5	14	8	5,7	1,57	2,3

Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach *Polski na Morzu* w rozbiciu na poszczególne lata

Procentowa dominacja zawartości tematyki ligowej nie dziwi w kontekście wydawcy tytułu, podobnie sprawa morskiego wychowania młodzieży zajmuje dużo miejsca w piśmie adresowanym do członków masowej organizacji - Ligi Morskiej. Nikła zawartość tematyki żeglarskiej wynika ze sprofilowania tytułów ligowych i tymi zagadnieniami zajmowały się inne tytuły, celniej trafiająca do odbiorcy zainteresowanego tą tematyką.



Procentowa zawartość wybranej tematyki w całym okresie istnienia pisma

- **1934:** *Żeglarz – Oficjalny Organ Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich*
- **1935**: *Żeglarz – miesięcznik harcerskich drużyn żeglarskich*
- **1937**: *Żeglarz*

MIESIĘCZNY DODATEK „NA TROPIE"

Rok I. 10. kwietnia 1934 r. Nr. 1

ŻEGLARZ

Numer 1

Oficjalny Organ Kierownictwa Drużyn Żeglarskich.

JERZY NIEMCZYK.

Wszyscy na pokład!

Żywiołowy, pełen rozmachu i młodzieńczej dynamiki pod licznych zastępów młodzieży na wody śródlądowe i morskie przedrzeźnił się w ciągu ostatnich paru lat w zorganizowany, świadomy swych celów i dążeń ruch, który w ramach Z. H. P. i poza ideologji znalazł jak najszersze i najodpowiedniejsze pole do pracy. Stał się on jedną z najistotniejszych metod wychowawczych. Z dotychczasowych wyników jego możemy być dumni. Jesteśmy najliczniejszą i najbardziej zomentowaną organizacją, która nie frazesem, lecz realną, codzienną pracą wychowuje pokolenia morskiej Polski, mając przed sobą wielkie cele i wielkie ambicje do zaspokojenia.

Oto kilka cyfr z tegorocznej statystyki: stan około 5000 ludzi, zgrupowanych w 82 drużynach i 205 zastępach żeglarskich, tabor 803 jednostek, ilość kilometrów przejechanych w obiegiem sezonie na wyścigach, sięga astronomicznej cyfry 600.000 kilometrów.

Ludzi przeszkolonych na morzu 500, w tem 7 sterników morskich, 66 żeglarzy morskich. Dowodem tego, że nasza praca narówno zbiorowa jak i indywidualna daje należyte resultaty, niech będą następujące fakty:

w roku 1929 na zlocie na Węgrzech drużyna żeglarska z Urzędowa pod wodzą dha Olędzkiego zdobyła zaszczytny tytuł mistrza świata, dystansując szereg starych żeglarskich narodów. W lecie 1933 nasza wodna reprezentacja w Gödöllö na Jamboree zdobywa zaszczytne miejsce, budząc dla siebie entuzjazm i uznanie całego świata skautowego. Forsłem w czerwcu 1933 r. druh Wagner z Gdyni przepłynął Atlantyk na jachcie „Zjawa", przerobionym ze starej szalupy, pod polską banderą. Jest to pierwszy tego rodzaju wyczyn sportowy Polaków. W chwili obecnej Harcerstwo morskie wchodzi w drugi okres swego rozwoju, w stadjum ostatecznej realizacji swych wytycznych, zawartych w „Organizacji Harcerskich Drużyn Żeglarskich", zwłaszcza na morzu. Na samym progu napotykamy cały szereg przeszkód i trudności, od których zwalczania których zależy dalszy rozwój lub załamanie się ruchu.

Na pierwszy plan wysuwa się realizacja programu morskiego, programu, który musi reprezentować odpowiednio prestige Państwa, Związku i zarazem utrzymać masowy charakter ruchu. Wymaga to znacznych funduszów, zebranie których przekracza w tej chwili możliwości 6-tysięcznej rzeszy żeglarzy, a wymaga współpracy całego Związku 100 tys. harcerzy bez wyjątku.

Dlatego my, żeglarze zwracamy się do Was z prośbą o pomoc. Z chwilą bowiem, gdy poprzecie naszą akcję jaknajszerszą propagandą i zbiórką drobnych choćby ofiar na Fundusz Żeglarski, dacie tem samem rzecz najważniejszą, dacie tem wyraz świadomych dążeń 100-tysięcznej organizacji, dacie gwarancję, że pomoc nam udzielona nie będzie wsparciem, ale kapitałem dobrze procentującym społeczeństwa.

Regaty wingbotów.

Całkowita akcja zbiórki na flotę harcerską została scentralizowana w ramach i na koncie utworzonego przez G. K. H. Funduszu Żeglarskiego. Postawił on sobie za najbliższe zadanie kupno dla Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Jastarni 10 jachtów i 250-tonowego żaglowca do szkolenia na nim w dalekomorskich podróżach załóg przyszłych jachtów chorągwi i drużyn.

Dotychczasowe wyniki zbiórki dają gwarancję, że cel swój osiągniemy. W akcji wziął udział nie tylko żeglarze, ale całe Harcerstwo i porwanie jego zapałem społeczeństwo. Ruszone hasło „Każdy żeglarz złotówkę rocznie na Fundusz", stało się dla większości obowiązkiem. Cały szereg drużyn, zastępów wykazało wiele inicjatywy, organizując na terenie swych miast, szkół, kół przyjaciół i sympatyków zbiórki i imprezy dochodowe. Suma 11 tysięcy na koncie funduszu pozwoliła zamówić 10 jachtów dla Ośrodka w Jastarni i żywić nadzieję, że już w roku bieżącym Polska pozyska obok „Iskry" i „Daru Pomorza" trzeci statek szkolny. Ten tabor pozwoli na przeszkolenie w bieżącym sezonie 400 ludzi, a w czasie zimy na odbycie dalekiej podróży.

Wołcie więc Drużnowie jak najszybszy i jak najżywszy udział w naszej akcji. Wówczas wielu z Was będziemy mogli zaprowić na nasze kierezy morskie, zwłaszcza tych, którzy przyczynią się do osiągnięcia wspólnego celu. Będziemy mogli na pokładzie harcerskiego statku sztukać Was z morzem i wciągnąć do wielkiej rodziny żeglarskiej. Pamiętajcie, że dany tem najlepszy dowód, że kochamy polskie morze, pracować dla niego i co najważniejsze, potrafimy — dla jutra morskiej, mocarstwowej Polski.

Okładka pierwszego numeru *Żeglarza* z kwietnia 1934 roku

Początek roku 1934 obfitował w debiuty prasowe czasopism poświęconych morzu, wychowaniu morskiemu i sportom wodnym. Po lutowej premierze *Polski na Morzu*, 10 kwietnia 1934 na rynku ukazał się pierwszy numer magazynu *Żeglarz – Oficjalny Organ Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich* adresowanego do harcerzy.

Był to początkowo dodatek do popularnego wówczas, wydawanego w Katowicach pisma *Na Tropie*, liczył 4 strony i był pierwszym w Polsce periodykiem w całości poświęconym sprawom żeglarstwa. Pismo było atrakcyjne wizualnie, miało trzyszpaltowe łamy, dużo ilustracji fotograficznych, oczywiście czarno-białych, a także niemało planów, mapek i wykresów – wydawano go jednak na złej jakości papierze gazetowym.

Zmianę przyniósł dopiero rok 1936, kiedy to pismo zyskało samodzielność i przeszło we władanie Bronisława Miazgowskiego zmieniając zarazem gruntownie szatę graficzną. Od stycznia tego roku na okładce pojawia się fotografia, zmienia się logo, a pismo staje się bardziej przejrzyste i po raz pierwszy zostaje zszyte. Od grudnia tego roku tytuł wydawano na wysokiej jakości papierze, znacznie bielszym i bardziej trwałym.

Okładki numerów z 1937 z różnymi logotypami

Dużym przeobrażeniom, zwłaszcza w 1937 roku, podlega logo; zmienia się ono w styczniu, w lutym dokonano kolejnej jego zmiany, by po zaledwie czterech miesiącach ponownie je zmienić.

Pismo ukazywało się regularnie do wakacji 1937 roku, ostatni numer ukazał się jako łączony, czerwcowo-lipcowo-sierpniowy, po czym bez zapowiedzi zniknęło z rynku, by odrodzić się w roku 1939. Zmieniał się także podtytuł pisma. Od kwietnia 1935 roku pojawił się nowy: *miesięcznik harcerskich drużyn żeglarskich*, który utrzymał się do końca roku 1937. Po reaktywacji tytułu w styczniu 1939 roku, podtytuł zniknął, a wraz z nim profil samego pisma.

Redakcja dodatku mieściła się w Warszawie przy ulicy Myśliwieckiej 3/5, w styczniu 1936 przeniosła się na Nowy Świat 21, by od numeru sierpniowo-wrześniowego 1937 przenieść się na ulicę Piusa XI. Od stycznia 1939, pismo – po prawie półtorarocznej przerwie – znalazło swoją siedzibę przy ulicy Nowogrodzkiej 5.

W 1934 roku ukazało się siedem numerów, na okres wakacji pismo zawieszono, co było skutkiem aktywności żeglarskiej redaktora, Jerzego Niemczyka. Od numeru październikowego 1934 redagowanie dodatku przejął Ludwik Kohutek. Niemal od początku istnienia pisma bardzo aktywny był Witold Bublewski, który publikował regularnie na łamach *Żeglarza,* aby od 1937 roku stać się wydawcą tytułu z ramienia ZHP. Od początku roku 1936 właścicielem tytułu i jego jedynym redaktorem został Bronisław Miazgowski, a sekretarzem Tadeusz Pstrzoch.

Po wakacjach 1937 roku *Żeglarz* zniknął z rynku, a odrodzenie nastąpiło dopiero od stycznia 1939 roku, w nowej siedzibie i z nową załogą. Wydawcą został Witold Bublewski, redaktorem – Władysław Drapella, a sekretarzem redakcji – Stanisław Ludwig.

Żeglarz koncentrował się na sprawach żeglarstwa w harcerstwie. Prezentowano nowe przystanie, informowano o spotkaniach władz harcerskich, naradach, zjazdach i konferencjach ruchu harcerskiego, anonsowano publikacje książkowe związane ze sportami wodnymi. Dużo miejsca poświęcano problemom wychowania morskiego, rekomendowano także poznawanie

Okładki pisma z roku 1937 (z lewej), oraz z 1939, po odrodzeniu tytułu i zmianie formuły wydawniczej, logotypu oraz układu graficznego

wód Polski i opisywano szlaki wodne.[438] Wiele miejsca poświęcono Władysławowi Wagnerowi, który od 1932 roku płynął dookoła świata w rejsie żeglarskim. Początkowo tematyka żeglarska w całości wypełniała pismo, jednak od roku 1935 zaczęły się pojawiać teksty o charakterze ogólniejszym, związane z sytuacją polityczną czy obronnością[439].Od 1936 roku tematyka patriotyczna i obronnościowa znalazła już swoje stałe miejsce w piśmie: drukowano przemówienia przedstawicieli władz polskich i relacje z imprez i zlotów. Od tego też roku na łamach *Żeglarza* pojawia się tematyka kolonialna: w numerze październikowym opublikowano „Apel do polskiej młodzieży na 'Dnie Kolonjalne'" – propagandową imprezę prężnie działającej organizacji oraz tekst „Pomóżmy Lidze Morskiej i Kolonjalnej".[440] W tym samym roku opublikowano także kilka materiałów poświęconych marynarce wojennej, prezentowano stan floty w różnych krajach[441], nagłaśniano Święto Marynarki Wojennej i konieczność budowy polskiej floty.[442]

Po odrodzeniu się tytułu w 1939 roku pismo zdecydowanie zmienia charakter: koncentruje się na reportażach z wypraw żeglarskich i publikuje zdecydowanie więcej materiałów literackich. Opisywano wyprawy jachtu *Poleszuk*, rejs Władysława Wagnera na trzech kolejnych *Zjawach,* rejsy szkoleniowe *Zawiszy Czarnego*. Do dawnej formuły nie

[438] Witold Bohdanowicz, „Wody Wileńszczyzny", *Żeglarz,* nr 3/1936, nr 6/1936

[439] J. Sawiczewski, „ Możliwości i granice ofiarności publicznej", „Żeglarz", nr 10/1935, tenże, „F.O.M. w obliczu nowej sytuacji", *Żeglarz*, nr 11/1935, J. Sawiczewski, „Pamiętajmy o F.O.M.", *Żeglarz,* nr 1/1936,

[440] *Żeglarz*, nr 10/1935,

[441] (B.K.), „Rozbudowa flot", *Żeglarz,* nr 1/1937, „Kronika morska", nr 4/1937, B. Krzywiec, „Kronika morska", nr 4/1937, B. Krzywiec, „Na morskim horyzoncie", *Żeglarz*, nr 5/1937,

[442] *Żeglarz,* nr 4/1937.

powracano świadomie, ale utracono wielu czytelników znajdujących w poprzednim wydaniu pisma rzeczy dla siebie interesujące, których nie było w nowej formule. Nowych czytelników natomiast nie przyciągnięto i pismo, choć trwało do wybuchu wojny, jednak tytułem wpływowym i opiniotwórczym się nie stało.

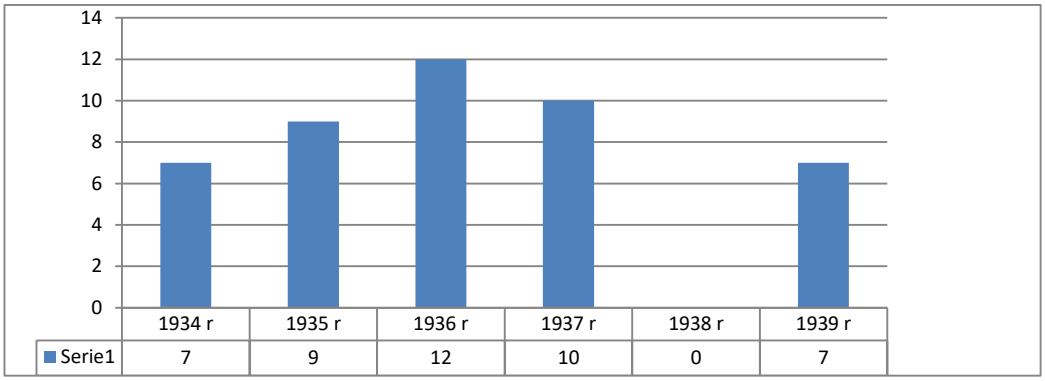
Pismo, pomimo swoich mankamentów redakcyjnych i zmian formuły, cieszyło się dużym zainteresowaniem odbiorców. Był to pierwszy periodyk w całości poświęcony żeglarstwu: ta tematyka była osią pisma i wokół niej dobierano następnie teksty uzupełniające. Skromna szata graficzna i słabej jakości papier były wynikiem oszczędności – trzeba pamiętać, że tytuł wyrósł jako dodatek do pisma skierowanego do harcerzy i dopiero w późniejszym okresie zyskał samodzielność wydawniczą.

W *Żeglarzu* można dostrzec zasadnicze dwa bloki zagadnień. Były to: morskie wychowanie młodzieży oraz promocja żeglarstwa. Zaskakuje jednak większy zasięg tematyki wychowawczej, związanej z morskim formowaniem młodzieży. Był to tytuł adresowany do młodzieży harcerskiej w wieku szkolnym, a redakcja dokładała wielu starań, aby kształtować czytelnika, próbując zainteresować go tematyką żeglarską.

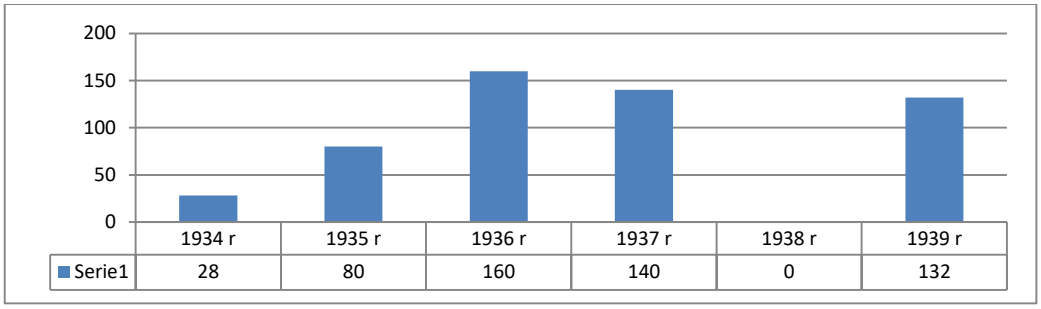
Tematyka Ligi Morskiej i kolonii oraz gospodarki morskiej była praktycznie nieobecna na łamach *Żeglarza*, z tych samych powodów. To bowiem dorośli interesowali się zagadnieniami gospodarczymi czy politycznymi, do młodzieży kierowano innego rodzaju przekaz.

Wykresy ilustrują niezwykle silną dominację dwóch zagadnień związanych z pismem. Było to morskie wychowanie młodzieży oraz żeglarstwo. W piśmie żeglarskim jakim był „Żeglarz" wysoka pozycja tej tematyki nie może dziwić, wszak był to tytuł zakładany właśnie z Myśla o tych problemach, które na łamach pism harcerskich nie znajdowały dostatecznie wiele miejsca. Zaskakuje wszelako jeszcze większy odsetek zagadnień związanych z morskim wychowaniem młodzieży. Wytłumaczeniem może być fakt, że był to tytuł adresowany do młodzieży harcerskiej w wieku szkolnym, a redakcja wiele starań wkładała aby kształtować czytelnika próbując zainteresować go tematyką żeglarską. Tematyka Ligi Morskiej i kolonii oraz gospodarki morskiej była praktycznie nieobecna na łamach „Żeglarza", z tych samych powodów. To bowiem dorośli interesowali się zagadnieniami gospodarczymi czy politycznymi, do młodzieży kierowano innego rodzaju przekaz.

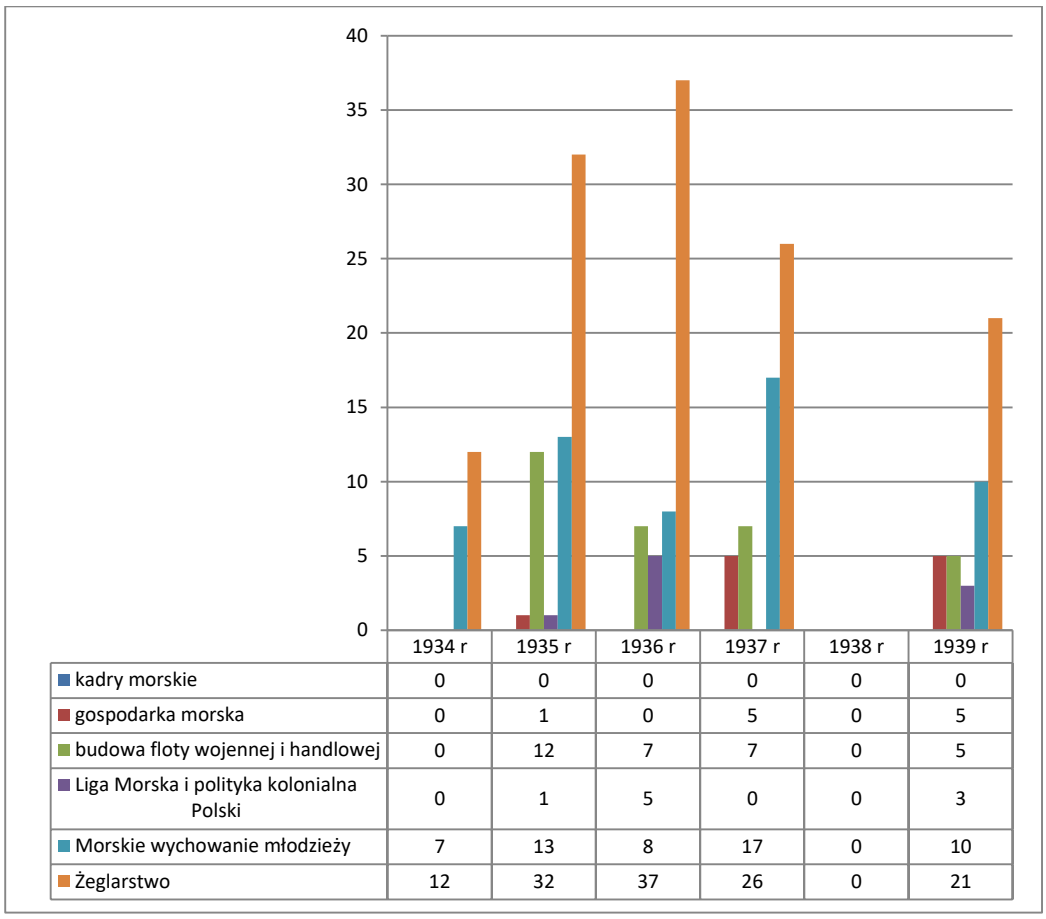
Przykłady okładek czasopisma Żeglarz



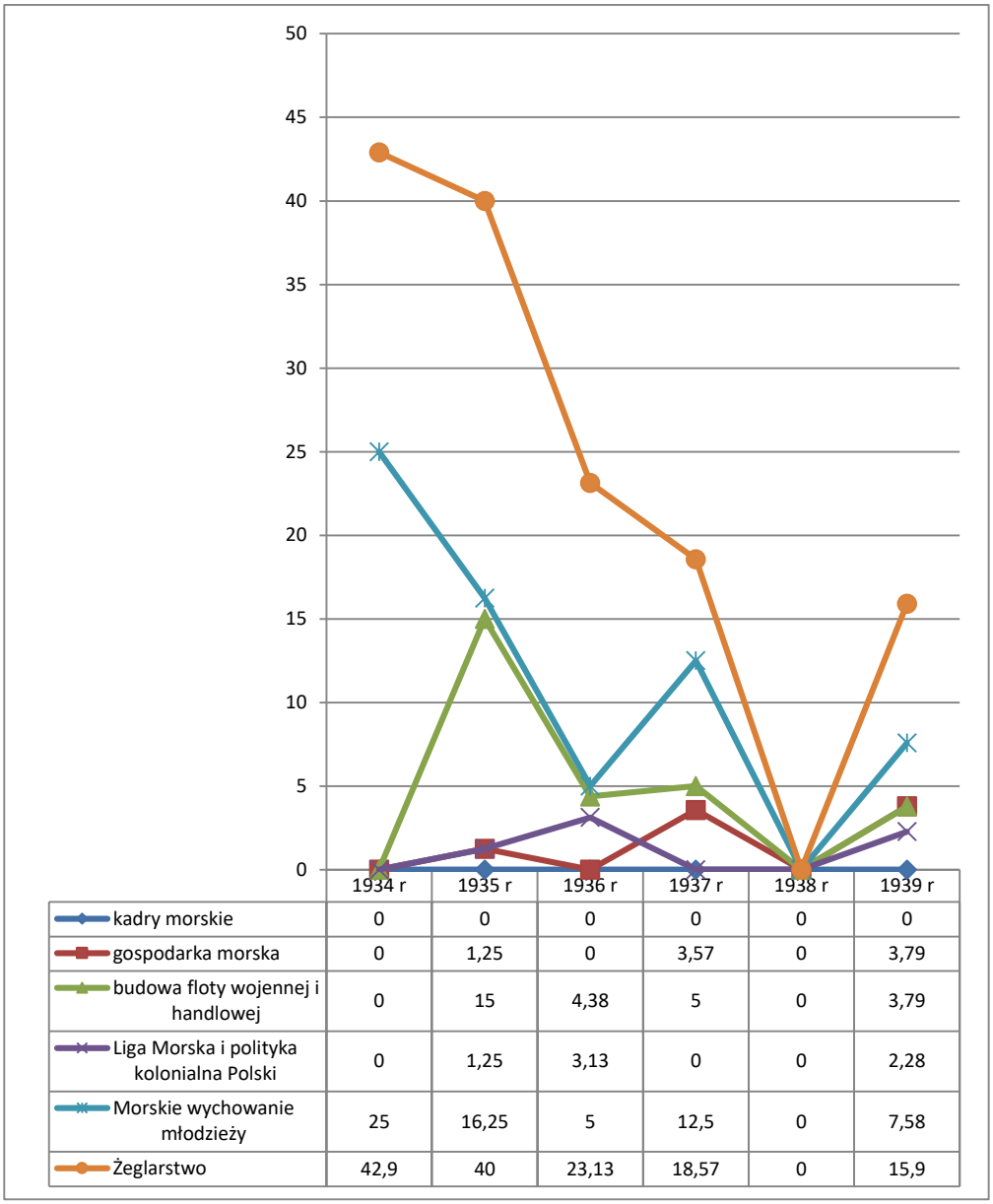
Liczba wydań magazynu *Żeglarz* w latach 1934-39



Liczba stron w magazynie *Żeglarz* w latach 1934-39

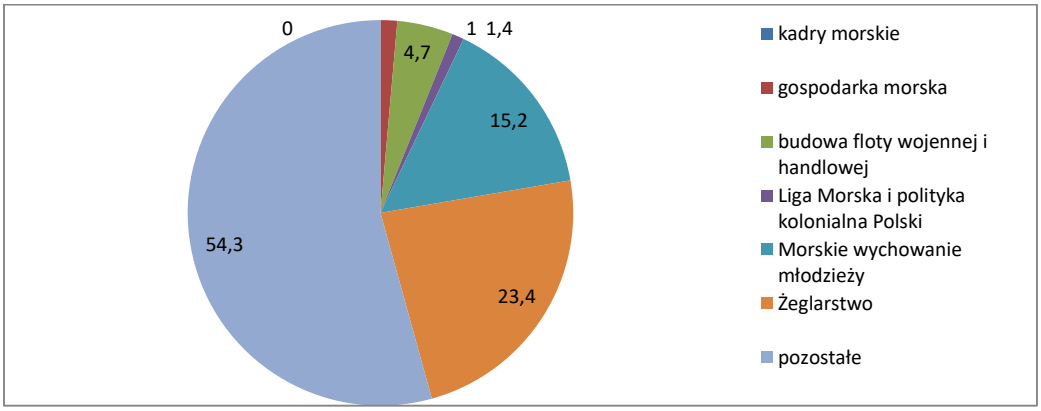


Liczba stron w poświęconych wybranej tematyce w czasopiśmie *Żeglarz* rozbiciu na poszczególne lata



	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	0	0	0	0	0
gospodarka morska	0	1,25	0	3,57	0	3,79
budowa floty wojennej i handlowej	0	15	4,38	5	0	3,79
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	0	1,25	3,13	0	0	2,28
Morskie wychowanie młodzieży	25	16,25	5	12,5	0	7,58
Żeglarstwo	42,9	40	23,13	18,57	0	15,9

Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Żeglarz* rozbiciu na poszczególne lata



Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Żeglarz* w rozbiciu na poszczególne lata

NADZWYCZAJNY
KURJER MORSKI
10 Luty
Setki miljonów złotych
„Nie jakie tam 7 miljonów
ale 100 miljonów dolarów rocznie"

Okładka *Nadzwyczajnego Kurjera Morskiego* z lutego 1936 roku

Nadzwyczajny Kurjer Morski to jednodniówka bardzo istotna z punktu widzenia znaczenia na rynku wydawniczym. Podobne publikacje dość często ukazywały się na rynku prasowym, dość wspomnieć miesięcznik *Szkwał* czy publikacje z kręgu czasopism Ligi Morskiej, dysponujących dużymi budżetami i silnym zapleczem wydawniczym. Koncentracja tego typu druków następowała z okazji 10 lutego bądź też z okazji Dni Morza organizowanych zawsze pod koniec czerwca.

Nadzwyczajny Kurjer Morski ukazał się staraniem warszawskiego oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej 10 lutego 1936 roku z okazji odzyskania dostępu do morza, czyli zaślubin z morzem dokonanego tego dnia 1920 roku w Pucku przez generała Józefa Hallera. Data ta stała się symbolem nowych czasów, Polski morskiej, która obejmuje we władanie Morze Bałtyckie. Z tej okazji liczne okręgi Ligi Morskiej i Kolonialnej przygotowywały specjalne druki; plakaty, ulotki, także okolicznościowe gazety. Cechą charakterystyczną wszystkich tych inicjatyw były zaangażowanie emocjonalne, podniosły ton ocierający się nierzadko o pompatyczność, a także agitacyjny język odwołujący się do emocji odbiorcy.

Wydawca przygotował bardzo duży nakład - aż 50 tysięcy egzemplarzy, a dystrybucja zaznaczona została w nagłówku gazety: druk bezadresowy do WP właścicieli mieszkań". Ciężar dystrybucji wzięła na siebie poczta dysponująca bazą adresową odbiorców i mająca łatwy dostęp do odbiorców.

Gazeta została opracowana pod kierownictwem Zygmunta Chodyny jr, znanego i bardzo aktywnego działacza ligowego, koncentrowała się na sprawach związanych z budową floty wojennej dla Polski, co było charakterystyczne dla prasy tego okresu. Właśnie w tym czasie lawinowo narastała liczba publikacji prasowych poświęconych narastającemu zagrożeniu ze strony Niemiec i wynikającej stad konieczności podjęcia wysiłków zmierzających do przyspieszenia budowy polskiej floty wojennej. Na sześciu stronach wydawnictwa zamieszczono kilka materiałów ilustrujących nakłady Polski na marynarkę

wojenną, pokazano jak Polska wygląda na tle innych państw[443] oraz jak wygląda ofiarność mieszkańców kraju związana z wspieraniem FOM. Pokazywano także różne rodzaje okrętów wojennych[444], ale zaprezentowano także dane na teamy floty handlowej.[445] Opublikowano także obszerny artykuł na temat budowy portu rybackiego w wielkiej Wsi, obecnym Władysławowie.[446]

Gazeta charakteryzowała się płomiennymi artykułami, była nacechowana silnym pierwiastkiem patriotycznym, a jej zadaniem było pobudzenie Polaków do większej ofiarności na rzecz budowy floty. Nieprzypadkowy był termin wydania gazety, 10 lutego w okresie międzywojennym był ważną datą w kalendarzu rocznicowych celebracji, a sprawa powiększenia morskiego potencjału Polski była szczególnie ważnym aspektem działania Ligi Morskiej i Kolonialnej, która koordynowała wówczas działania związane z FOM.

Początkowo planowano nawet publikowanie cyklicznego wydawnictwa przygotowywanego przez warszawski oddział tej organizacji, ostatecznie zdecydowano jednak, że istniejące cztery pisma (*Morze, Polska na Morzu, Sprawy Morskie i Kolonjalne* oraz *Szkwał)* wydawane w nakładzie łącznym 400 tysięcy egzemplarzy przez Zarząd LMiK są wystarczającą platformą do prezentowania poglądów Ligi i z pomysłu się wycofano.

---

443 Zygmunt Chodyna jr, „Zaczynamy budować - 3 miljony 350 tysięcy złotych wpłacił już FOM na budowę łodzi podwodnej", „Nadzwyczajny Kurjer Morski" 10.02.1936 r, str. 2, (ba), „Setki miljonów złotych przeznaczają państwa na potrzeby marynarki wojennej – w wydatkach tych Polska na samym końcu", tamże, str. 3, (ba), „5 mocarstw świata i państwa bałtyckie na morzu" tamże, str. 4

444 (ba),„Poznajmy rodzaje okrętów wojennych", tamże, str. 3

445 (ba), „Rozwój Gdyni i floty handlowej – ich rola obecna", tamże, str. 2

446 (z.ch.), „Budujemy port rybacki", tamże, str. 4

- **1937**: *Gazetka Morska*

Gazetka Morska
Nr 11 (16) Warszawa, dnia 16 lutego 1938 roku Rok II
POLSKA JEST WSZĘDZIE, GDZIE SĄ POLACY
STYPIE SIĘ, WĘGIEL...
CZŁOWIEK ZA BURTĄ!
DŻONKI

Numer 11(16) *Gazetki Morskiej* z 16 lutego 1938 roku

Gazetka Morska[447] była jednym z dwóch zaledwie pism okresu międzywojennego wydawanych w formie ściennej, co umożliwiało publiczną prezentację pisma i zarazem znacząco zwiększało dotarcie do czytelników.[448] Był to arkusz papieru o wymiarach 100 x 70 cm zadrukowany jednostronnie i przeznaczony do publicznej ekspozycji. Założeniem redakcji było stworzenie tytułu o charakterze agitacyjnym, który mógłby docierać do szerokich mas czytelników za pośrednictwem eksponowania go w miejscach publicznych: szkołach, klubach, placówkach wychowawczych, nie tylko. Pismo ukazywało się w okresie od kwietnia 1937 roku do połowy czerwca 1939 roku, ostatni numer wydano 16 czerwca tegoż roku. Wydawcą był Komitet z ramienia Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży Ligi Morskiej i Kolonialnej, a redaktorem przez cały czas życia rynkowego pozostawała Maria Pągowska. Redakcja mieściła się w siedzibie Zarządu Głównego Ligi Morskiej w Warszawie, przy ulicy Widok 10.

[447] Niektóre źródła podają tytuł „Gazeta Morska" Zbigniew Machaliński, „Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej", Gdańsk 1969, str. 245

[448] Drugim tytułem był *Kurjer Morski* wydany w marcu 1936 roku i niemający kontynuacji w kolejnych miesiącach (na podstawie Zbigniew Machaliński, „Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej", Gdańsk 1969, str. 255

Gazetka Morska
Nr 17 (22) Rok II
WIATR OD MORZA
„DOM MARYNARZA" W GDYNI
ROBIMY MODEL KOTWICY

Numer 17(22) *Gazetki Morskiej* z 16 maja 1938 roku

Pismo adresowane było do szkół podstawowych, wskutek czego miało także nietypową numerację. Numer pierwszy ukazywał się we wrześniu, wraz z rozpoczęciem roku szkolnego, a kolejne numery biegły do końca czerwca. Po wakacyjnej przerwie numeracja biegła od początku.

Charakterystyczny był styl materiałów zawartych w kolejnych numerach. Zważywszy, że odbiorcami byli uczniowie, redakcja operowała językiem prostym, obrazowym, teksty były zawsze krótkie i bogato ilustrowane. Zazwyczaj materiały nie były sygnowane nazwiskiem autora, najczęściej zamieszczano je w ogóle niepodpisane. Do poziomu odbiorcy dostosowano także szatę graficzną, która charakteryzowała się zmienną wielkością czcionki, bogatą i zróżnicowaną ikonografią, chwytliwymi tytułami.

Tematyka *Gazetki Morskiej* koncentrowała się wokół spraw morskich, ale interesujących z punktu widzenia młodego czytelnika. Stąd też publikowano wiele materiałów o charakterze popularnym, agitacyjnym, odwołującym się do emocji odbiorców. Tematyka znana z pism kierowanych do dorosłych była oczywiście obecna, ale w formie dostosowanej do percepcji uczniów. Wiele materiałów poświęcono odniesieniom patriotycznym i zawsze miały one bardzo podniosły charakter.[449] Tematyka kolonialna znajdowała swoje miejsce na łamach, ale w bardzo ograniczonym zakresie, jako materiały publikowane z okazji rocznicy ważnych wydarzeń.[450] Bardzo często redakcja posługiwała się zbeletryzowanymi formami tekstów w

[449] (ba), „Polska jest tam, gdzie są Polacy", *Gazetka Morska* nr 11/1938, (ba), „Chlubny obowiązek", *Gazetka Morska* nr 12/1938, (ba), „Pamięci Wielkiego marszałka", *Gazetka Morska* nr 16/1938, (ba), „Nie damy się odepchnąć od Bałtyku", *Gazetka Morska* nr 19/1939

[450] (ba), „Polska musi mieć kolonie", *Gazetka Morska* nr 14/1938

celu przekazu istotnych treści, co pozwalało uatrakcyjnić teksty.[451] W tej konwencji pisano o sprawach gospodarczych i społecznych, sięgano również po tematykę historyczną w celu przywołania dawnych wielkich postaci lub osiągnięć związanych z morzem.[452]

Odrębną sprawą było żeglarstwo, do którego to zagadnienia redakcja sięgała coraz chętniej począwszy od września 1937 roku. Pisywano o wyprawach jachtów harcerskich, publikowano także materiały dziennikarskie związane z rejsami żaglowców pływających pod polską banderą.[453] Począwszy od wiosny 1938 roku na łamach *Gazetki* zaczęły się pojawiać materiały poświęcone żeglarstwu, ale podawanego w formie praktycznych dla młodych adeptów wypoczynku na wodzie. Znalazły się tu teksty bogato ilustrowane na temat teorii żeglowania czy bojerów, a także poświęcone praktycznym przygotowaniom do wyjścia na wodę.[454]

Gazetka Morska

Nr 19 (43) Rok III

Ziemia pomorska

JAK TO BYŁO Z KONKURSEM KOLONIALNYM

BYŁO TO NA PRYPECI

Ostatnie wydanie, nr 19(43), *Gazetki Morskiej* z 16 czerwca 1939 roku

451 (ba), „Felek płynie w świat", *Gazetka Morska* nr 19/1938

452 (ba), „Jak imć Pan Lanckoroński zdobył szwedzki okręt", *Gazetka Morska* nr 13/1938, (ba), „Nowy polski port", *Gazetka Morska* nr 16/1938,

453 (ba), „Dzieci nad Naroczem", *Gazetka Morska*, nr 1/1938, (ba), „W świat", *Gazetka Morska* nr 2/1938, (ba), „O małpce Ti-Ti i murzynku Tomiko", *Gazetka Morska* nr 17/1938, (ba), Podróże *Zawiszy Czarnego*", *Gazetka Morska* nr 18/1938, (ba), „Nowa podróż *Iskry*", *Gazetka Morska* nr 19/1938, (ba), „Na ORP *Iskra*", *Gazetka Morska* nr 10/1939

454 (ba), „Jak z wiatrem płynąć pod wiatr?", *Gazetka Morska* nr 18/1938, (ba), Wyruszamy na wodę", *Gazetka Morska* nr 17/1938 (ba), „Jachty lodowe", *Gazetka Morska* nr 9/1939

- **1938**: *Polska na Morzu - pismo Ligi Morskiej i Kolonjalnej dla młodzieży, wydanie B*

Okładki pierwszego numeru pisma 1/1938 oraz 1/1939, po zmianie szaty graficznej

Sukces rynkowy i propagandowy *Polski na Morzu*, miesięcznika wydawanego przez Ligę Morską od 1934 roku, spowodował, że organizacja zdecydowała się przygotować kolejny projekt wydawniczy, tym razem skierowany wyłącznie do młodego czytelnika. W numerze pierwszym tak opisano genezę pisma:

> *Od dawna już młodzież kół szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej domagała się własnego pisma. I słusznie. Praca młodzieży i jej zainteresowania różnią się od pracy i zainteresowań dorosłych, a wyrazem tej odrębności powinno być pismo poświęcone sprawom młodzieży. Chcemy by to pismo było jak najbardziej dostosowane do potrzeb młodych, a tak licznych czytelników.* [455]

Polska na Morzu bo taki tytuł nosił nowy miesięcznik, nawiązywał wprost do pisma ligowego dla dorosłych o tym samym tytule, ale innym podtytule. Planowano w początku 1939 roku zmianę tytułu i zapowiedziano ją nawet na łamach pisma, ale planu ostatecznie nie zrealizowano. Zasadniczo podobna była także koncepcja nowego periodyku; miał informować o sprawach morza w sposób bardzo przystępny, możliwy do zrozumienia nawet przez słabo zorientowanego w tematyce odbiorcę. Temu służyły zarówno krótkie teksty oraz chwytliwe tytuły. Charakter ten potwierdza także dystrybucja tytułu. Na czas wakacji był on zawieszany

[455] Redakcja, „Własnym torem", *Polska na Morzu* nr 1/1938, str. 1

Okładka numeru 6-7/1939, ostatniego wydanego przed wojną

by powrócić do czytelników wraz z rozpoczęciem kolejnego roku szkolnego. W odróżnieniu jednak od wydawanej podobnie *Gazetki Morskiej* ten tytuł numerowany był tradycyjnie, od stycznia do grudnia. Tytuł w ciągu niecałych dwóch lat egzystencji miał aż trzech redaktorów naczelnych, pomimo, że wydano zaledwie 10 numerów. Oczywiście nie sprzyjało to utrzymaniu konsekwencji w redagowaniu, bo chociaż nad wszystkim czuwał wydawca, to jednak każdy redaktor odcisnął charakterystyczne piętno na tytule. Pierwszym redaktorem był Stanisław Zadrożny, od numeru trzeciego, wydanego w maju 1938 roku, tytułem kierował już Bronisław Miazgowski, a od lutego 1939 roku w fotelu redaktorskim zasiadł Stanisław Szymborski. Zmieniali się nie tylko redaktorzy, ale także samo pismo. Po pierwszym okresie, w którym nie było ilustrowanej okładki, co w kontekście adresata tytułu było dużym błędem, redakcja zastosowała rysunek charakterystyczny dla wydania „dorosłego" *Polski na Morzu,* co jeszcze bardziej upodobniło obydwa tytuły czyniąc wiele niepotrzebnego zamieszania.

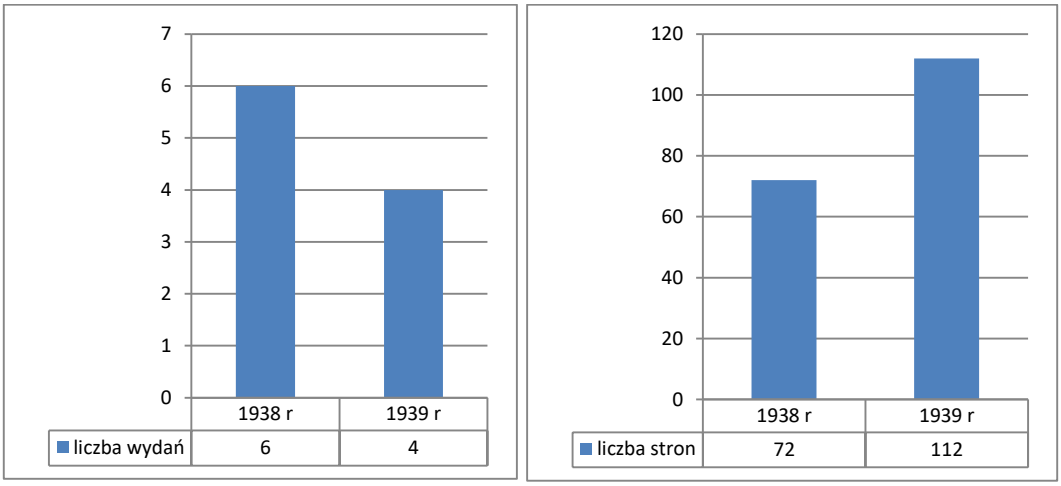
Polska na Morzu była do pewnego stopnia kalką swej starszej siostry w zakresie poruszanych zagadnień, ale materiały zamieszczane na jej lamach były już zupełnie inne. Gazeta koncentrowała się na kwestiach interesujących młodych ludzi, stąd też bardzo często odwoływano się spraw przez nich akceptowanych. Pisano o historycznych dokonaniach na morzu wielkich Polaków silnie akcentując wątki wychowawcze w kontekście spraw morskich.[456] Bardzo wiele artykułów poświęcono również zagadnieniom kolonialnym i konieczności podjęcia ekspansji zamorskiej, które w piśmie ligowym nie mogły dziwić.[457] Dużo

[456] Zygmunt Mocarski, „Jan z Kolna – odkrywca Ameryki", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 1/1938, str. 12-13, Janusz Stępowski, „Moja Polska – powieść o życiu i czynach Adama Mierosławskiego", *Polska na Morzu – Wydanie* B nr 2/1938, str. 9-11, Janusz Stępowski, „Krzysztof Arciszewski z Arciszewa", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 3/1938, str. 10-12, Alfred Świerkosz, „Król Władysław IV", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 4/1938, str. 2-3

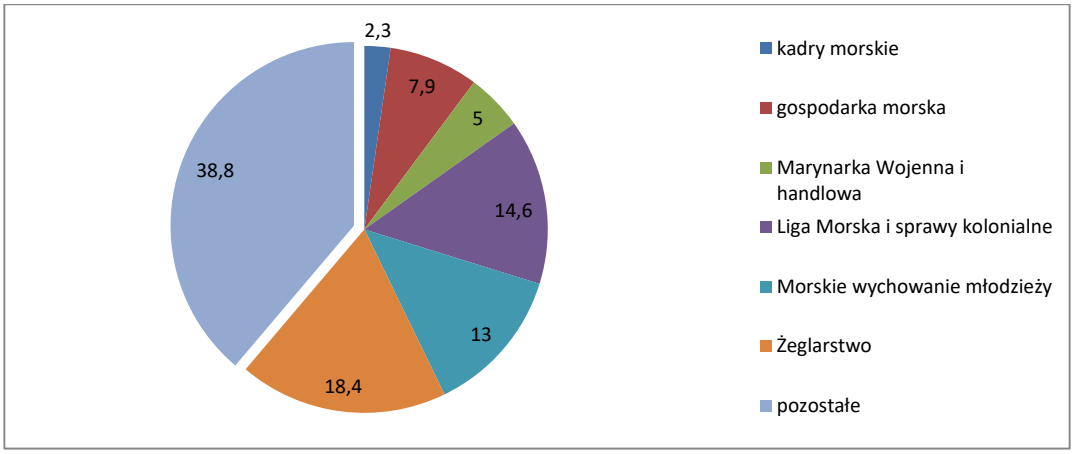
[457] (ba), „Kwestia kolonialna w młodych oczach i uszach", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 1/1938, str. 5, Stanisław Szum, „Wasze kolonie", *Polska na Morzu – Wydanie B,* nr 2/1938, str. 1-2, (J.L.) „Zagadnienia surowcowe", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 3/1938, str. 3-4, Witold Bublewski, „Zagadnienia kolonialne w programowej pracy kół szkolnych Ligi Morskiej i Kolonialnej", *Polska na Morzu – Wydanie B*, nr 4/1939, str. 4, (K.S.), „Geografia kolonialna", „tamże, str. 8-10

pisano także o sprawach wychowawczych na tle morza, a materiały te nacechowane są silną agitacją.[458] Począwszy od roku 1939 w piśmie znajduje się coraz więcej materiałów o tematyce żeglarskiej, co było realizacją spójnej strategii ligowej widocznej na łamach także innych pism organizacji.[459]

Pismo było elementem strategii Ligi Morskiej w zakresie upowszechniania wiedzy o morzu i wypełniało lukę w dostępie do prasy młodzieży. Było redagowane starannie, choć nieco mało konsekwentnie, z uwagi na masowość i niską cenę trafiało do czytelnika w głębi kraju, dla którego często był to jedyny kontakt z prasą morską. Zbyt krótki czas ukazywania się na rynku nie pozwala na dokonanie bardziej szczegółowej analizy, chociaż można uznać, że wysoki nakład pisma przyczynił się do wzrostu zainteresowania morzem i jego problematyką.



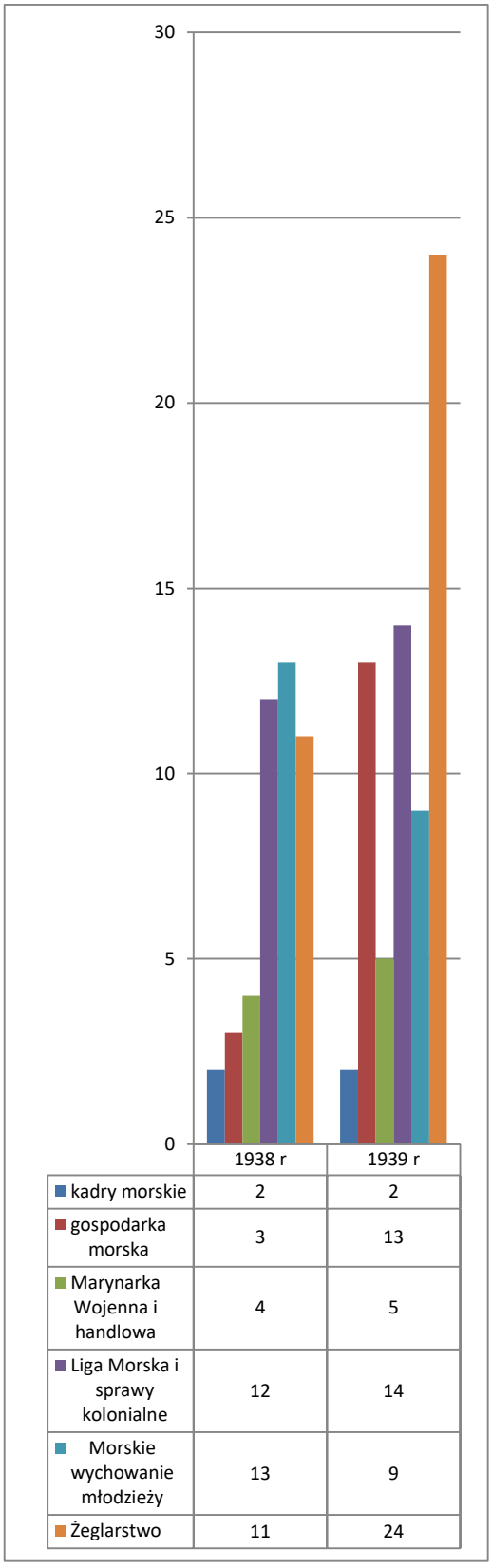
Liczba wydań oraz liczba stron czasopisma *Polska na Morzu – Wydanie B* w latach 1938 i 1939



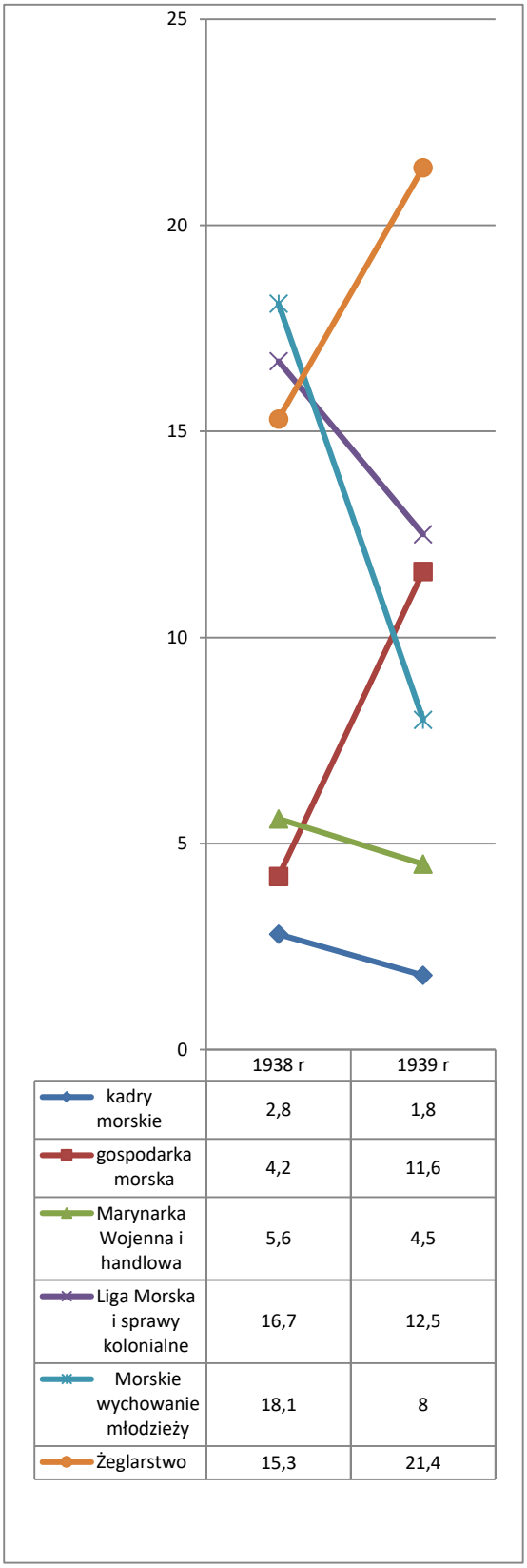
Procentowa zawartość wybranej tematyki w czasopiśmie *Polska na Morzu – Wydanie B* w latach 1938-39

458 (B.K.) „Morskie wychowanie młodzieży", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 4-5/1938, str. 18-20

459 Michał Sklema, „Z wiatrem w zawody", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 1/1938, str. 6-7, (B.M. Bronisław Miazgowski), „Żeglarskie lato", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 3/1938, str. 6, (ba), „*Poleszuk* wyrusza na Atlantyk", tamże, str. 14, Mścisław Wróblewski, „Z pokładu jachtu *Poleszuk*", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 4/1938, str. 7, Jan Mięsowicz, „Jacht *Krzysztof Arciszewski*", *Polska na Morzu – Wydanie B*, nr 5/1939, str. 12, (ba), „Jacht *Grażyna*", *Polska na Morzu – Wydanie B* nr 6-7/1939, str. 26-27



	1938 r	1939 r
kadry morskie	2	2
gospodarka morska	3	13
Marynarka Wojenna i handlowa	4	5
Liga Morska i sprawy kolonialne	12	14
Morskie wychowanie młodzieży	13	9
Żeglarstwo	11	24



	1938 r	1939 r
kadry morskie	2,8	1,8
gospodarka morska	4,2	11,6
Marynarka Wojenna i handlowa	5,6	4,5
Liga Morska i sprawy kolonialne	16,7	12,5
Morskie wychowanie młodzieży	18,1	8
Żeglarstwo	15,3	21,4

Liczba stron poświęconych wybranej tematyce na łamach czasopisma Polska na Morzu – Wydanie B w rozbiciu na poszczególne lata

Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Polska na Morzu – Wydanie B* w rozbiciu na poszczególne lata

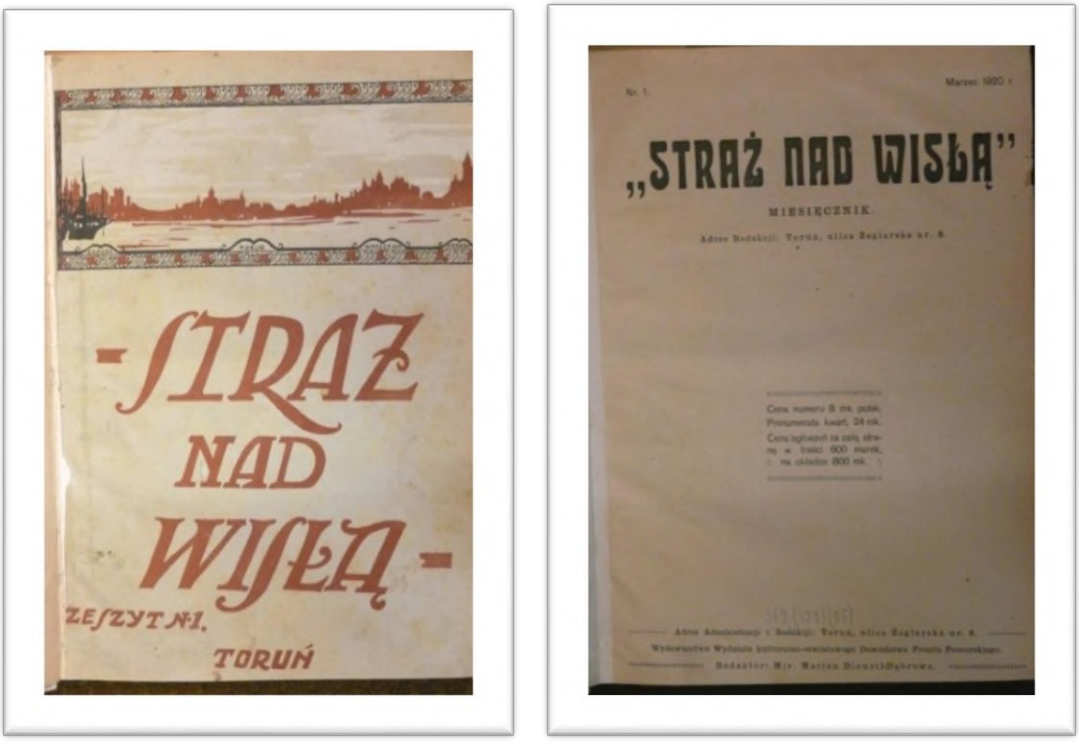
9.15. Prasa młodzieżowa regionu Pomorza

W okresie II Rzeczypospolitej oprócz tytułów niemal w całości poświęconych tematyce morskiej istniało również kilka czasopism dedykujących tym zagadnieniom wprawdzie bardzo wiele miejsca na łamach, choć zajmujących się także inną problematyką, najczęściej społeczną i regionalną. Pamiętać trzeba, że władze bardzo duży nacisk kładły na problematykę morską i łożono na ten cel niemałe środki finansowe stymulując także publikacje o tej tematyce w tytułach o profilu społecznym. Grupa tytułów o tym charakterze, ze znaczącym udziałem tematyki morskiej, narodziła się na Pomorzu, co nie było zaskakujące, ale zaskakiwać może wyłącznie skala zaangażowania redakcji w nową dla wszystkich tematykę. Morskie problemy znalazły podatny grunt wśród czytelników nowych tytułów. Morze i jego sprawy były czymś nowym w polskim czasopiśmiennictwie toteż pokazywać je można było w różnych formach dziennikarskich i na różnym poziomie, dopasowanym optymalnie do percepcji czytelników. Charakterystycznym rysem tych tekstów był bardzo wyraźnie zaznaczony kontekst agitacyjny, zwłaszcza w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości.

Tworzenie nowych tytułów miało na celu nie tylko związanie miejscowej ludności z morzem i sprawami gospodarki morskiej, ale także miało na celu kreowanie postaw patriotycznych na ziemiach od niedawna włączonych do granic Polski. Niektóre z pism powstały wówczas, gdy granice kraju dopiero się kształtowały i niepewny był ostateczny ich zarys. Czasopisma te adresowane były przede wszystkim do młodego czytelnika, dla którego był to pierwszy kontakt z tematyką morską, a ponadto łatwiej było zainteresować problematyką morza czytelnika młodego, jeszcze nieukształtowanego i podatnego na wpływy.

Ewolucja tytułu i podtytułów:

- **1920**: *Straż nad Wisłą – miesięcznik*
- **1920**: *Straż nad Wisłą – miesięcznik wydawnictwa Wydziału Kulturalno-Oświatowego Dowództwa Frontu Pomorskiego*
- **1920**: *Straż nad Wisłą – miesięcznik*
- **1920**: *Straż nad Wisłą – miesięcznik poświęcony wybrzeżu polskiemu*
- **1920**: *Straż nad Wisłą – miesięcznik poświęcony sprawom narodowym, artystycznym i kulturalnym*
- **1921**: *Straż nad Wisłą – miesięcznik literacko-naukowy poświęcony łącznie z Banderą Polską sprawom Komitetu budowy floty narodowej*



Okładka i strona redakcyjna numeru 1/1920 czasopisma *Straż nad Wisłą*

Pierwszy w odrodzonej Polsce periodyk popularny poświęcony tematyce morskiej choć problematyka tytułu wykraczała daleko poza ściśle pojmowane sprawy morza. Działo się tak za sprawą miejsca wydawania pisma w pierwszym okresie jego istnienia, Grudziądz i Toruń były ważnymi ośrodkami polskimi na odradzającym się Pomorzu, stąd też tematyka pomorska zdominowała łamy tego periodyku. *Straż* była tytułem o bardzo niestabilnej pozycji, w ciągu pierwszego roku istnienia na rynku zmieniał on podtytuł aż sześciokrotnie, co wynikało z bieżących potrzeb redakcji oraz braku silnego rynkowego umocowania pisma. Redakcja także często zmieniała swoją siedzibę, co nie sprzyjało ustabilizowaniu zawartości i utrudniało

Przykłady okładek czasopisma *Straż nad Wisłą* z 1920 roku

współpracę z autorami zewnętrznymi.[460] Redaktorem *Straży* był major Marian Dienstl-Dąbrowa, okazjonalnie w stopce redakcyjnej pojawiał się Edward Ligocki jako kierownik literacki.

W artykule odredakcyjnym została sformułowana idea nowego tytułu i jego misja.[461] Uwagę zwraca nie tylko podniosły ton, ale również dzielenie się redakcji z czytelnikami wątpliwościami nieobcymi wśród obywateli odradzającego się kraju. Redakcja pisma dostrzegała ważną rolę społeczną jaką tytuł miał do odegrania na rodzącym się rynku czytelniczym i zarazem zdawała sobie sprawę z zasięgu ponadregionalnego nowego tytułu.

> *„Straż nad Wisłą" pozyskała i zjednoczyła najwybitniejsze pióra pomorskich naszych uczonych i stała się niezbędnem nie tylko dla samego Pomorza wydawnictwem.*[462] (pis. oryg.)

W numerze styczniowym z 1921 roku redaktor naczelny uzasadniał ideę połączenia tytułu z pismem *Bandera Polska.*[463] Tematyka pisma była bardzo eklektyczna, można było odnieść wrażenie, że tytuł nie ma sprecyzowanej linii programowej. Poruszano aktualne zagadnienia polityczne związane z sąsiedztwem Gdańska, ale publikowano też materiały historyczne odwołujące się do dziejów Słowian aby przybliżyć ich życie na terenach Pomorza.[464] W piśmie często odwoływano się do historii Polski przypominając lata chwały

---

460 Początkowo pracowano w Toruniu, gdzie zlokalizowane było dowództwo Frontu Pomorskiego, wydawcy tytułu, następnie od maja 1920 roku redakcję przeniesiono do Grudziądza, aby od numeru 5-6/1920 pismo wydawać w Warszawie przy ulicy Moniuszki 3/8. Numer kolejny wydano już w redakcji znajdującej się przy ulicy Świętojańskiej 2, a od numeru 2/1921 redakcja została przeniesiona na ulicę Marszałkowską 63.

461 Marian Dienstl-Dąbrowa, bez tytułu, *Straż nad Wisłą* nr 1/1920, str. 8

462 (ba, Marian Dienstl-Dąbrowa), Od Redakcji, *Straż nad Wisłą* nr 1/1921, str. 3

463 tamże

464 Rajmund Bergel, „Wojny i wojskowość u starożytnych Słowian", *Straż nad Wisłą* nr 2/1920, str. 15, ks. D. Czaplewski, *Stosunek Gdańska do Polski,* tamże, nr 2/1920, str. 3-5, tamże, nr 3/1920, str. 3-5,

oręża i stabilną pozycję króla.[465] Władcy polscy pokazywani byli również jako bohaterowie sag islandzkich, co było warte uwagi, choć nie znajdowało potwierdzenia w literaturze.[466] Tematyka stricte morska pojawiała się w stałej rubryce „Z polskiego morza", która pojawiła się na stałe w numerze 2/1920, a w której zamieszczano materiały związane głównie z pracą portów. Stałe miejsce miały także zagadnienia organizacyjne Ligi Żeglugi Polskiej, z którą po połączeniu redakcji z „Banderą Polską" łączyła nie tylko umowa, ale także bliskość ideowa.[467] Pisano tam o technicznej stronie tworzenia oddziałów terenowych organizacji, a także radzono jak działać w początkowej fazie funkcjonowania organizacji. Poza tym publikowano także teksty odnoszące się do kwestii morskich, z których najobszerniejsze były materiał poświęcone Zatoce Puckiej i genezie nazwy miasta Sopot .[468] Redakcja chętnie sięgała także po materiały kulturalne, drukowano na przykład fragmenty utworów dramatycznych oraz teksty poświęcone kulturze ludowej Pomorza.[469] Wskutek zmian składu osobowego redakcji zmiana profilu była naturalną konsekwencją, jednak późniejsze funkcjonowanie tego tytułu nie przyniosło istotnych zmian w tym zakresie. Kolejne wydania *Straży* były więc zagadką dla czytelników, ponieważ był to tytuł niespójny, w redagowaniu którego dominował bardziej, jak się wydaje, przypadek i bieżąca zawartość redaktorskich teczek niż jasno określona długofalowa strategia. Eklektyczna tematyka mogła być postrzegana jako zaleta, ponieważ takie pismo mogło mieć szerszy zasięg, jednak dla bardziej wyrobionych czytelników, o sprecyzowanych zainteresowaniach, stanowiła pewne obciążenie. Mimo tych słabości *Straż nad Wisłą* odegrała niezwykle ważną rolę w kształtowaniu patriotyzmu na Pomorzu w pierwszym okresie po odzyskaniu niepodległości i cieszyła się uznaniem wśród czytelników.

[465] Władysław Ścibor-Rylski, „Bolesław Chrobry jako wódz", *Straż nad Wisłą* nr 1/1920, str. 13-17, Tadeusz Kruszyński, „Jak przyjmowano w Gdańsku królów polskich", tamże, nr 3/1920, str. 8-9

[466] Kazimierz Wachowski, „Mieszko I i Chrobry w sagach islandzkich", *Straż nad Wisłą* nr 4-5/1921, str. 26-27

[467] „Dział Organizacyjny Ligi Żeglugi Polskiej", *Straż nad Wisłą* nr 4-5/1921, str. 26-27

[468] Ks. Dr Tadeusz Kruszyński, „Zatoka w Pucku w połowie XVII wieku", *Straż nad Wisłą* nr 2-3/1921, str. 14-15, J. Lange, „Pierwotne znaczenie nazwy Sopotu", *Straż nad Wisłą* nr 4-5/ 1921, str. 21-22

[469] (ba), „Kaszubskie zdobnictwo ludowe", *Straż nad Wisłą* nr 2/1920, str. 11-14

Ewolucja tytułu i podtytułów:

- **1930**: *Dziecko Pomorza – czasopismo ilustrowane dla dzieci i młodzieży Pomorza*
- **1930**: *Od Naszego Morza – czasopismo ilustrowane o morzu i Pomorzu*
- **1931**: *Od Naszego Morza – ilustrowany dwutygodnik dla młodzieży Polski*

Okładka pierwszego wydania czasopisma *Dziecko Pomorza* przekształconego następnie w tytuł *Od Naszego Morza*

> *„Cała Polska frontem do morza" – takie hasło rzucił w społeczeństwo polskie Minister Kwiatkowski, chcąc zwrócić uwagę wszystkich Polaków na ważność posiadania własnego dostępu do morza i na stąd wynikające skutki i konieczności. Poznać je i do nich się zastosować jest obowiązkiem każdego Polaka, nie tylko dorosłego, ale już nawet najmniejszego, który winien zrozumieć, że sprawy morskie należą do najważniejszych każdego wolnego narodu i potężnego państwa.(...) „Od Naszego Morza" chce oddziaływać na Wasz rozum, na Wasze uczucia i Waszą wolę.*[470]

[470] (ba), „I póki kropla jest w Bałtyku", *Od Naszego Morza* nr 13-14/1930, str. 1

Tymi słowami redakcja definiowała znaczenie nowego czasopisma skierowanego do młodzieży pomorskiej, która dotąd nie miała własnego tytułu. Dziecko Pomorza było ważnym punktem na mapie prasy odradzającej się Polski. Wydawane w Grudziądzu przez Pomorski Oddział Okręgowy Stowarzyszenia Chrześcijańsko-Narodowego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych (S.CH.N.N.S.P.) przez parę redaktorów Mieczysława Burka i Albina Nowickiego. Reklamowało się jako „jedyne pismo poświęcone młodzieży Pomorza", co podkreślono na czwartej stronie okładki, gdzie wspomniano także drukowane miało być na najlepszym gatunku papieru, a sprawy czysto techniczne, wielkość i odstępy czcionek i odstępy pomiędzy literami „zgodne będą z zasadami higieny czytania".[471] Redakcja mieściła się w Grudziądzu przy Rynku. Pismo miało niewielki format i stałą rycinę na okładce, choć ta drukowana była na różnokolorowym papierze. Cenę periodyku skalkulowano na poziomie 20 groszy, a tytuł ukazywał się jako dwutygodnik. Pierwszy numer ukazał się z datą 5 stycznia 1930 roku, ale pismo od początku swego rynkowego bytu napotykało duże trudności ze sprzedażą. 7 września wydano numer łączony pisma, 13-14, już z nowym tytułem, *Od Naszego Morza*, a redakcja tak uzasadniała tę metamorfozę:

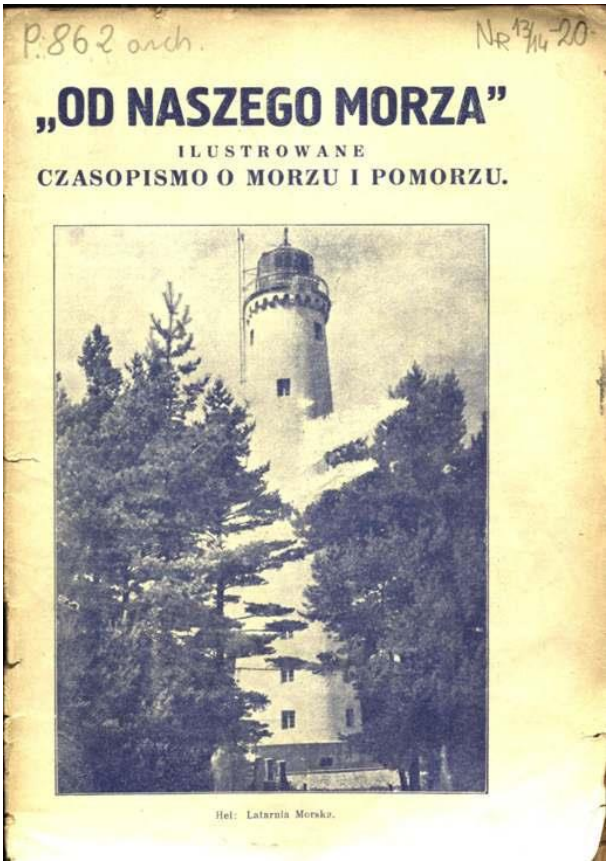
> *Dotąd wydawane przez nas czasopismo „Dziecko Pomorza" ukazuje się od niniejszego numeru począwszy pod nową nazwą. „Od Naszego Morza. Już nie tylko – jak dotąd – dziatwa i młodzież Pomorza, ale młodzież całej Polski, młodzież szkół powszechnych, średnich i zawodowych oraz młodzież pozaszkolna ma stanowić grono czytelników naszego ilustrowanego dwutygodnika. I póki kropla jest w Bałtyku „Od Naszego Morza" ma oddziaływana wasz rozum, na wasze uczucia i na waszą wolę.*[472]

Zmiana tytułu i formuły wydawniczej spowodowała podniesienie ceny do 40 groszy, a zmiana formuły polegała na przeorientowaniu pisma w kierunku spraw morskich kosztem tematyki dziecięcej. Wskutek tego na łamy periodyku trafiało więcej informacji na tematy związane z morzem, gospodarką morską i zbrojeniami, zniknęła natomiast niemal całkowicie tematyka adresowana do najmłodszego czytelnika, wiersze, opowiadania, porady w zakresie zabaw i gier oraz dykteryjki. Logotyp i układ graficzny okładki pisma, który był stały w czasie, gdy tytuł ukazywał się jako *Dziecko Pomorza*, tym razem był zmienny zarówno w przypadku ilustracji okładkowych jak i samego znaku identyfikacji i pozostał zmienny aż do ostatniego wydania pisma. Redakcja konsekwentnie też stosowała zmienną tematykę okładek, co podnosiło atrakcyjność pisma.

Pismo ukazywało się regularnie tylko przez rok, później napotkało problemy finansowe zmuszające wydawcę do łączenia numerów. W roku 1930 wydano łącznie 19 numerów, a zatem nie dotrzymano dwutygodniowego harmonogramu, w 1931 roku wydano 22 edycje, ale już rok później pojedyncze wydania publikowano tylko do 12 numeru, a później wydano pięć łączonych numerów, od 13-14 do 21-22. Redakcja ujawniła, że pismo miało przestać ukazywać się już w wakacje 1932 roku, ale pozyskano jeszcze dodatkowe środki finansowe pozwalające na kontynuowanie działalności.[473] Rok 1933 był ostatnim rokiem wydawania pisma; po łączonym wydaniu 1-2 ukazały się tylko trzy numery, a następnie numer 6-7 i ostatni, ósmy w sierpniu, po czym tytuł zniknął z rynku.

---

[471] (ba), *Dziecko Pomorza*, nr 1, strona okładki
[472] (ba), bez tytułu", *Od Naszego Morza* nr 13-14/1930, str. 176-177
[473] (ba), Od Redakcji", *Od Naszego Morza* nr17-18/1932, str. 1, tamże, nr 21-22, str. 596-597



Okładka pierwszego wydania pisma po zmianie tytułu we wrześniu 1930 roku

Pismo miało stałe rubryki w postaci „Kroniki Pomorza", „Opowiadania wędrowca", w których publikowano patriotyczne teksty powstałe na kanwie historii Polski, a także liczne konkursy dla czytelników, które znajdowały plon w postaci publikacji na łamach prac konkursowych z odpowiednią adnotacją.[474] W ten nurt wpisywały się również materiały patriotyczne o silnym zabarwieniu agitacyjnym mające, w zamierzeniu redakcji, kształtować charakter i patriotyzm młodego pokolenia.[475]

Szczególną pozycję w piśmie zyskał generał Mariusz Zaruski, który był częstym gościem na łamach. Od Naszego Morza publikowało jego wiersze i sonety, a w następnych wydaniach także teksty odwołujące się do spraw morskich w kontekście nie tylko umiłowania morza i jego walorów krajoznawczych, ale także w odniesieniu do Komitetu Floty Narodowej, którym, jako sekretarz generalny, kierował w latach 1929-32. Opublikowano treść słynnej ulotki „Znaczenie morza dla Polski" zamieszczonej także w innych tytułach, a następnie cykl tekstów generała o silnie patriotycznym zabarwieniu z morzem w tle.[476] Często na łamach periodyku publikowano

474 „Dlaczego pragnę ujrzeć polski Bałtyk i jak go sobie wyobrażam?", *Od Naszego Morza* nr 1/1931, str. 13-18

475 Kazimierz Tymieniecki, „Nauka przeszłości dla polskiej polityki morskiej", *Od Naszego Morza* nr 1/1932, str. 8-9, (ba), „O znaczeniu morza dla Polski", *Od Naszego Morza* nr 1/1932, str. 10-11, Mariusz Zaruski, „Apel do społeczeństwa Pomorza o zjednoczenie wysiłków", *Od Naszego Morza* nr 2/1932, str. 46-47

476 Mariusz Zaruski, „Słuchaj Polsko", *Od Naszego Morza* nr 5/1931, str. 105-108, Zdzisław Dębicki, „Życiorys generała Mariusza Zaruskiego", *Od Naszego Morza* nr 23/1931, str. 594-595, tenże,

artykuły o zabarwieniu patriotycznym, a także teksty traktujące o sprawach gospodarczych, głównie poruszające sprawę budowy portu w Gdyni oraz sprawę niezależności młodego państwa w sprawach gospodarczych.[477] W tym kontekście należy wspomnieć także o publikacji fragmentów książki Stefana Żeromskiego *Wiatr od morza* poświęconego portowi gdyńskiemu.[478]

Innym ważnym wyróżnikiem tytułu były materiały związane z turystyką wodną, w tym także podróżami po polskich rzekach. Propagowano spływy Wisłą, bardzo dużo pisano o regularnych połączeniach wodnych z Krakowa i Warszawy do Gdańska publikując nie tylko opisy statków czy relacje z podróży czytelników, ale także rozkłady rejsów i szczegółowe cenniki.[479] Ale ważne miejsce zyskała także turystyka morska, której poświęcano miejsce w kontekście oferty firm żeglugowych czy też opisów statków.[480] W czasopiśmie publikowano często teksty odnoszące się do Kaszub i ich mieszkańców, były to obyczaje, zajęcia, porzekadła czy legendy związane z tym regionem, a także materiały odnoszące się do historii dawnej.[481] Nie stroniono wszakże od najnowszej historii, pokazywanej w sposób uproszczony, dostosowany do percepcji czytelnika. Pisano o zdobyciu Pomorza przez Armię generała Hallera oraz o początkach floty.[482]

Na łamach pisma prezentowano także artykuły poświęcone żeglarstwu. Sprzyjała temu inicjatywa redakcji powołująca do życia, począwszy od nr 4/1933, stały kącik poświęcony sportom wodnym, w którym pisano o turystyce żeglarskiej i kajakowej, ale także o pływaniu, bardzo wówczas popularnym.[483] Najwięcej miejsca poświęcono relacjom z wyprawy statku szkolnego *Dar Pomorza*, pióra Tadeusza Meissnera, ale pisano także o nowych jachtach

---

„Godzinka u generała Marjusza Zaruskiego", *Od Naszego Morza* nr 23/1931, str. 632-636, (ba), „Dział Komitetu Floty Narodowej w roku zeszłym", *Od Naszego Morza* nr 23/1931, str. 637-638, Mariusz Zaruski „Apel do społeczeństwa o zjednoczenie wysiłków", *Od Naszego Morza* nr 2/1932, str. 46-47,

477 (ba), „Budowa Wielkiej Gdyni", *Od Naszego Morza* nr 8/1931, str. 168-170, (ba), „Aby nie powtórzyły się błędy przeszłości" *Od Naszego Morza* nr 22/1931, str. 594-595, Kazimierz Tymieniecki, „Nauka przeszłości dla polskiej polityki morskiej", *Od Naszego Morza* nr 1/1932, str. 8-9, (ba) „O znaczeniu morza dla Polski", *Od Naszego Morza* nr 1/1932, str. 10-11, Telesfor Kubicki, „ Jak powstała polska flota handlowa", *Od Naszego Morza* nr 6/1932, str. 195-196

478 Stefan Żeromski, „Budowa portu gdyńskiego", *Od Naszego Morza* nr 6/1931, str. 134-136

479 (ba), „Wisłą do morza", *Od Naszego Morza* nr 12/1931, str. 279-284, *Od Naszego Morza* nr 13/1931, str. 302-308, (ba) Ze stolicy Wisłą do grodu wawelskiego", *Od Naszego Morza* nr 14/1931, str. 340-344, Maciej Piotrowicz, „Wisła do morza – wspomnienia z wakacyj", *Od Naszego Morza* nr 15/1931, str. 366-370, kontynuacja w numerach: 16/1931, str. 394-397, nr 17/1931, str. 423-427, nr 18/1931, str. 462-464, A. Schedlin-Czarliński, „Srebrnym szlakiem Wisły", tamże, nr 17/1931, str. 423-427, *Od Naszego Morza* nr 18/1931, str. 462-464,

480 (ba), Turystyka morska po Bałtyku", *Od Naszego Morza* nr 10/1931, str. 230-231, (ba), „Jakim statkiem jedziemy w świat", *Od Naszego Morza* nr 10/1931, str. 232-233, (ba), „Pod banderą polską po słońce Afryki", *Od Naszego Morza* nr 6-7/1933, str. 277-307

481 (ba), Śmierć i pogrzeb – zwyczaje i obyczaje na Kaszubach", *Od Naszego Morza* nr 21/1938, str. 558-559. R. Lutman, „Osadnictwo niemieckie na Pomorzu", *Od Naszego Morza* nr 1/1933, str. 33-35, (ba), „Monarchów polskich podróże morskie", *Od Naszego Morza* nr 4/1931, str. 80-82, Leon Kony, „Normanowie na Pomorzu na przełomie X i XI stulecia", *Od Naszego Morza* nr 5/1933, str. 242-246,

482 (ba), „Haller. Jak wojska polskie zajęły Pomorze", *Od Naszego Morza* nr 3/1932, str. 79-82, Telesfor Kubiak, „Jak powstała polska flota handlowa", *Od Naszego Morza* nr 6/1932, str. 196-196, (ba), „Polska marynarka wojenna – zarys historyczny", *Od Naszego Morza* nr 3/1933, str. 99-103

483 „Kącik kajakowca, kącik żeglarza i yachciarza, kącik pływaka

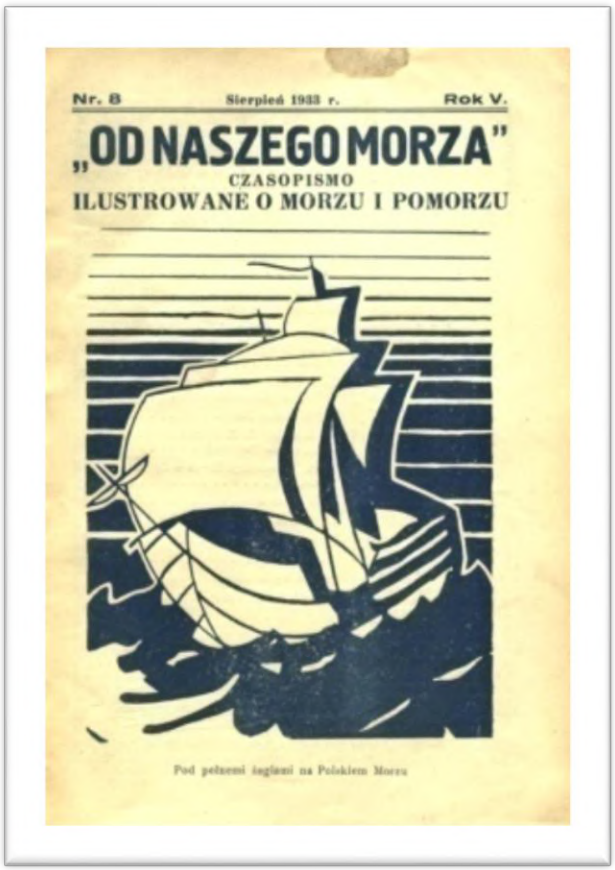
pływających pod polską banderą, a także relacje z innych, mniej spektakularnych wypraw.[484] Uwagę zwracają także materiały poświęcone technice morskiej, pisane z uwzględnieniem zróżnicowanego poziomu odbiorcy, opisujące różne aspekty działania człowieka na morzu.[485] Pismo aktywnie promowało zawody związane z morzem, publikowano corocznie artykuły mające w zamyśle zachęcić młodych czytelników do podejmowania pracy na morzu.[486]

Okładki czasopisma *Od Naszego Morza* ilustrujące zmianę logotypu

484 (ba), „Poświęcenie statku *Dar Pomorza*, *Od Naszego Morza,* nr nr 13-14/1930, str. 187-189, Telesfor Kubicki, „Sport żeglarski", *Od Naszego Morza* nr 15-16/1932, str. 270-274, (ba), „Dwa nowe jachty żaglowo-motorowe", tamże, nr 17-18/1932, str. 596-597, Towarzystwo Popierania Turystyki w Chojnicach, „Na rozpoczęcie sezonu turystycznego", tamże, nr 8/1932, str. 270-274, Tadeusz Meissner, „Wigilja na Darze Pomorza, *Od Naszego Morza* nr 21-22/1932, str. 697-698, Tadeusz Meissner, „Pod polską banderą na skrzydłach Passatu" tamże, nr 4/1933, str. 169-196

485 (ba), Łódź podwodna dla celów handlowych", *Od Naszego Morza* nr 1/1933, str. 38-40

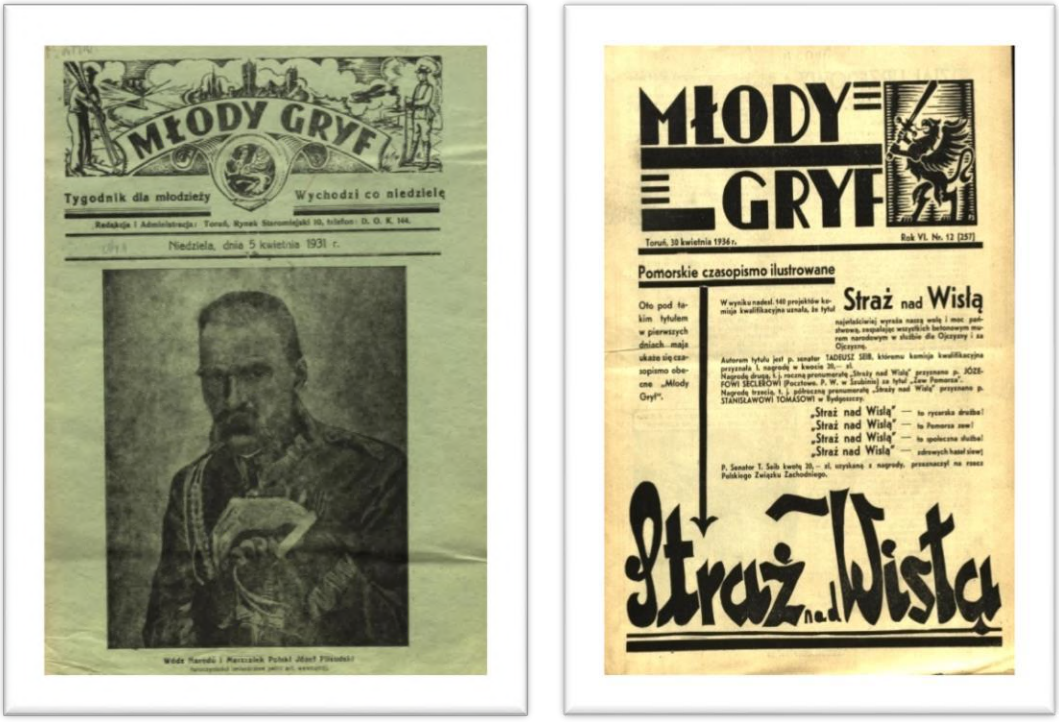
486 (ba), „Warunki przyjęcia do oficerskiej szkoły marynarki wojennej w Toruniu, *Od Naszego Morza* nr 15/1931, str. 360-361, (ba), „Informacja o Państwowej Szkole Morskiej na rok 1931, *Od Naszego Morza* nr *Od Naszego Morza* nr 15/1931, str.361-365



Okładka numeru 8/1933 roku, ostatniego wydania pisma

Tytuł odegrał istotną rolę w kształtowaniu świadomości morskiej młodzieży Pomorza, cieszył się dużym zainteresowaniem odbiorców, jednak po roku 1932, wskutek kryzysu ekonomicznego zniknął z rynku wydawniczego z uwagi na spadek zainteresowania reklamodawców i odpływ czytelników. Jego rolę wkrótce przejęły inne tytuły, o charakterze ogólnopolskim, które lepiej trafiały w gusta czytelnicze.

- 1931: *Młody Gryf – tygodnik dla młodzieży, wychodzi co niedzielę*
- 1936: *Młody Gryf, morze i Pomorze*
- 1938: *Straż nad Wisłą - Pomorskie czasopismo ilustrowane*



Okładka pierwszego numeru toruńskiego czasopisma Młody Gryf z 5 kwietnia 1931 roku i okładka numeru 12/1936 z kwietnia 1936 roku z informacją o zmianie tytułu pisma

Geneza tego tytułu była oczywista. W pierwszym wydaniu nowego tytułu redakcja zwróciła się do czytelników:

> *Od dawna daje się odczuwać brak takiego organu prasowego dla młodzieży, który docierając do szerokich rzesz tej młodzieży, przynosiłby zdrową wiadomość, uczył, podnosił kulturalnie i realizował współczesne ideały wychowawcze. Pomorze specjalnie odczuwa brak takiego czasopisma, gdyż pomorska młodzież ma do spełnienia specjalne zadania natury ogólnopaństwowej. Celem zadośćuczynienia tej palącej potrzebie Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza w Toruniu podejmuje wydawanie z dniem 4 kwietnia 1931 r. tygodnik dla młodzieży"*[487]

Pismo reklamowało się jako tygodnik dla młodzieży w wieku 12-18 lat, spełniający marzenia czytelników i wypełniający potrzebę informacji dla czytelników mieszkających zarówno w mieście jak i na wsi.[488] Redakcja pisma mieściła się w Toruniu przy Rynku

[487] (ba), „Od wydawnictwa", *Młody Gryf* nr 1/1931, str.1
[488] tamże

Staromiejskim 10, a redaktorem był Witold Mężnicki. Skład Komitetu Redakcyjnego wskazywał, że w każdym z numerów znajdzie się wiele materiałów związanych z przysposobieniem wojskowym, skoro na siedmioro wymienionych jego członków aż trzy były wojskowymi. Cena egzemplarzowa nie została podana, roczna prenumerata kosztowała 12 złotych, a ogłoszenia całokolumnowe skalkulowano na poziomie 200 złotych. Tytuł nie był atrakcyjny wizualnie; dwuszpaltowe łamy na słabej jakości papierze, czarno-biały druk, słabej jakości ilustracje okładkowe i niewiele ilustracji wewnątrz. W tej formule czasopismo wytrwało przez pięć lat, a w roku 1936 redakcja informowała czytelników na okładce jednego z numerów kwietniowych:

> *Straż nad Wisłą – pomorskie czasopismo ilustrowane" oto pod takim tytułem w pierwszych dniach maja ukaże się czasopismo obecne „Młody Gryf"*[489] Zmianę tytułu motywowano następująco: *Straż nad Wisłą najwłaściwiej wyraża naszą moc państwową, zespalając wszystkich betonowym murem narodowym w służbie dla Ojczyzny i za Ojczyznę.*[490]

Okładki numeru 1/1938 oraz 15/1939 z 15 sierpnia 1939 roku, ostatniego wydania pisma

Tytuł nawiązywał do pisma istniejącego na Pomorzu we wczesnych latach dwudziestych, ale nie był jego kontynuacją ani w kwestiach personalnych ani też merytorycznych. W pierwszym okresie istnienia *Młodego Gryfu* dużo miejsca poświęcano materiałom poradnikowym, pomocnym w przygotowaniu sobie przez czytelników różnorodnych pomocnych przedmiotów.[491] Publikowano także teksty informacyjne związane z codziennym życiem oraz inspirowane przysposobieniem wojskowym, bardzo wówczas

[489] (ba), „Od redakcji", *Młody Gryf* nr 12/1936, str. 1
[490] tamże
[491] (ba), „Jak sobie zrobić kostjum sportowy", *Młody Gryf* nr 2/1931, str. 13

rozpowszechnionym wśród młodzieży.[492] Prezentowano także artykuły nawiązujące do tematyki morskiej w ujęciu historycznym, sławiące dokonania polskich marynarzy.[493] Charakterystyczne dla tego czasopisma było publikowanie stałych rubryk porządkujących treści zamieszczone na jego łamach, koncentrujące się wokół problematyki wychowania w duchu wojskowym, akcji związanych z obronnością i kroniką ilustrującą działania szczebli lokalnych Ważną rolę odgrywał *Bezpłatny dodatek do Straży nad Wisłą* dla komendantów, instruktorów i referentów wychowania obywatelskiego w organizacjach przysposobienia wojskowego", w którym zamieszczano artykuły problemowe, analizy zjawisk i materiały metodyczne dla czytelników sprawujących funkcje szkoleniowo-instruktorskie. Ponadto stałe miejsce zajmował kącik sportowy, poświęcony wszelako nie tylko sportom wodnym oraz kącik kobiecy z praktycznymi poradami na temat mody, higieny i gospodarstwa domowego. Pismo podejmowało tematykę kolonialną, ale nie była ona dominująca. Jej zakres to stałą rubryka, ale pojawiały się również materiały problemowe, znacznie obszerniejsze, podejmujące te zagadnienia w sposób pogłębiony.[494]

Wiele natomiast miejsca zajmowała problematyka rosnącego zagrożenia ze strony Niemiec, którą redakcja traktowała bardzo poważnie poświęcając artykułom temu poświęconym wiele miejsca.[495] Okazjonalnie na łamy *Straży* trafiały teksty nawiązujące do historii w celu pokazania wagi spraw morskich i ich znaczenia dla kraju.[496] Wiele miejsca oddano na sprawy gospodarki morskiej i transportu wodnego. Pisano o planowanych magistralach wodnych łączących morza Bałtyckie i Czarne, co miało przyczynić się do rozwoju gospodarczego Polski.[497] Rzeki pokazywano w kontekście historyczno-kulturowym uwypuklając ich znaczenie dla życia narodów.[498] Tematyka żeglarska nie była częstym gościem na łamach pisma, jednak okazjonalnie drukowano tam teksty poświęcone rejsom, głównie wyprawom harcerskim.[499]

---

492 (K), „ Alkohol naszym wrogiem", *Młody Gryf* nr 3/1931, str. 7-9, kontynuacja w kolejnych numerach: 5/1931, str. 10-11, nr 8/1931, str. 9, (ba), „Gawędy o gazach trujących", *Młody Gryf* nr4/1931, str. (ba), „Pływanie", *Młody Gryf* nr 9/1931, str. 11

493 (J.M.), „Kaprowie Zygmunta Augusta", *Młody Gryf* nr 11/1931, str. 2, (J.M.), „Wyprawy morskie królewskich kaprów" , *Młody Gryf* nr 12/1931, str. 3-4, (J.M.), „Flota wojenna Zygmunta III", *Młody Gryf* nr 14/1931, str. 3-4, Alfred Świerkosz, „Jak przysięgali pierwsi polscy marynarze", *Straż nad Wisłą* nr 5/1939, str. 11, Alfred Świerkosz, „Polscy żeglarze i podróżnicy – Wacław Sieroszewski, Beniowski, ocean", *Straż nad Wisłą* nr 6/1939, str. 13, (R.L.), „Jak kształtowały się dzieje Gdańska", *Straż nad Wisłą* nr 9/1939, str. 4-5

494 (ba), „Co każdy obywatel winien wiedzieć o dziejach naszych na morzu i o potrzebie dla nas kolonii", *Straż nad Wisłą* nr 10/1937, str. 15-16, Wiesław Zawida, „Polska myśl morska i kolonialna", tamże, nr 19/1937, str. 4-5, Stanisław Wałęga, „Historyczne prawo Polski do Kolonii", tamże, nr 10/1938, str. `8-20, Henryk Wierniński, „Polska koniecznie potrzebuje dostępu do morza", *Straż nad Wisłą* nr 14/1939, str. 5

495 (ba), Armia nasza potrzebuje dozbrojenia", *Straż nad Wisłą* nr 11/1937, str. 3, „W.Z., „Niemieckie związki tajne na zachodnich ziemiach Rzplitej", tamże, nr 20/1937, str. 5, St. Mszczuj-Koterba, „Niemcy planują nowy rozbiór Polski", tamże, nr 21/1937, str. 4-5, St. Ołogoszcz, „Rasizm Trzeciej Rzeszy", tamże, nr 22/1937, str. 6-7, (ba), „Niemcy poza granicami Niemiec", tamże, nr 26/1937, str. 5, (ba), „Co innego mówią, co innego robią", tamże, nr 26/1937, str. 6-7

496 Stanisław Wałęga, „Nasi przodkowie na morzu", *Straż nad Wisłą* nr 19/1937, str. 5, (ba), „Nasze dziś i wczoraj na morzu", tamże, nr 19/1937, str. 27

497 Stanisław Wałęga, „Kanał Bałtyk – Morze Czarne", *Straż nad Wisłą* nr 23/1937, str. 3-4

498 William J. Rose, „Rola Wisły w polskiej kulturze", *Straż nad Wisłą* nr25/1937, str. 33-35,

499 F. Zahora, „Na *Zawiszy Czarnym*", *Straż nad Wisłą* nr 23/1937, str. 6-7, Wanda Karczewska, „*Poleszuk* na dalekich wodach", *Straż nad Wisłą* nr 1/1939, str. 10-11

Pismo próbowało wypełnić swoje zadania niesienia informacji do środowisk pomorskich, w tym także informacji związanych z morzem, choć ta tematyka powoli ustępowała miejsca na rzecz problematyki poświęconej obronności. Szersze zaistnienie tytułu okazało się bardzo trudne do zrealizowania z uwagi na lokalny charakter treści i niedostatki kolportażowe. Do zakupu pisma nie zachęcała także mało atrakcyjna strona wizualna, a także zdecydowanie mało wyrazista publicystyka zamieszczana na łamach tygodnika, rażąca swym infantylizmem, jednostronnością, zbyt prostym przekazem oraz małym zróżnicowaniem poglądów. Tytuł nie miał stabilnej sytuacji finansowej, borykał się z problemem słabej sprzedaży, ostatecznie zniknął z rynku po wydaniu czterech numerów w 1939 roku, z czego ostatni, 4-5/1939, miał charakter łączony.

Rozdział 10. Prasa poświęcona Gdyni

Gdynia w odrodzonej Polsce zajmowała miejsce szczególne. Była symbolem odbudowy państwa polskiego po 123-letynim okresie zaborów, kiedy to kraj pozbawiony był państwowości, a jego los wydawał się przesądzony. Kiedy w 1918 roku Polska odzyskała niepodległość, jedną z pierwszych decyzji nowych władz była budowa od podstaw gospodarki morskiej, a więc floty handlowej i wojennej oraz portów. Gdańsk nie wypełniał pokładanych w nim nadziei, konieczne stało się zbudowanie zupełnie nowego portu, który stałby się wizytówką kraju i wziął na siebie ciężar wymiany handlowej z zagranicą. Wraz z rozbudową portu rosło miasto, które w ciągu zaledwie 16 lat, od roku 1920 do 1936 zwiększyło liczbę mieszkańców aż trzydziestokrotnie.

Rozwój miasta i spektakularny wzrost liczby jego mieszkańców pociągnął za sobą konieczność rozwoju infrastruktury, ale także wpłynął na rozwój prasy lokalnej, której powstanie datuje się na rok 1926, a więc wówczas, gdy miasto przestało być kurortem, a stało się znaczącym ośrodkiem przemysłowym. Oprócz tytułów ogólnokrajowych w ciągu dwudziestu lat między wojnami wydawano aż 12 tytułów poświęconych miastu, jego mieszkańcom, ich potrzebom i specyfice miejsca. Większość z pism gdyńskich redagowana była na miejscu, zdarzały się jednak tytuły wydawane w Warszawie, co było możliwe dzięki rozwojowi systemów łączności i wdrażaniu nowych technologii w komunikacji. Wiele tytułów miało charakter gospodarczy, ich uwaga koncentrowała się na pracy portu i rodzącego się przemysłu stoczniowego, ale nie brakowało również prasy obejmującej swym zainteresowaniem spraw społecznych, istotnych dla lokalnej społeczności, podglądającej życie miasta, funkcjonowanie miejskiego organizmu i patrzeniu na ręce nowej władzy.

- „Głos Bałtycki – Pismo bezpartyjne poświęcone sprawom morza” 1926 – 1927

Cena 15 groszy

GŁOS BAŁTYCKI

Pismo bezpartyjne, poświęcone sprawom morza.

Wychodzi w każdy wtorek, czwartek i niedzielę.

Abonament: Ogłoszenia:

Rok I. | Gdynia, wtorek, dnia 15 czerwca 1926 r. | Nr. 1.

Od Redakcji.

Z dniem dzisiejszym rozpoczynamy wydawnictwo „Głosu Bałtyckiego", pisma, poświęconego idei rozbudowy wybrzeża polskiego oraz powołania do życia polskiej floty morskiej, która zaniosłaby banderę polską do dalekich krajów zamorskich i przyczyniła się do ugruntowania mocarstwowej potęgi Rzeczypospolitej. Przeświadczeni o tem, że szybki rozwój naszego handlu morskiego leży w interesie całego narodu, prowadzić będziemy pismo nasze w duchu narodowym, oświetlając sprawy morza oraz kwestje z niemi związane z punktu widzenia interesu Państwa Polskiego. Spodziewamy się, że społeczeństwo Pomorza, a szczególnie wybrzeża, poprze nasze usiłowania i nie odmówi nam swej współpracy w tym kierunku.

Zmiany w rządzie.

Piłsudskiego mianowano przewodniczącym ścisłej Rady Wojennej. Kto będzie ministrem kolei i wicepremierem skarbu?

Warszawa, 14. 6. (Tel. wł.) Pan Prezydent podpisał dekret, mianujący Piłsudskiego przewodniczącym ścisłej Rady Wojennej. W ten sposób przywrócono moc obowiązującą dekretowi o ogólnej nadzwyczajnych władz wojskowych, wydanemu dnia 7 stycznia 1921 roku przez ówczesnego Naczelnika Państwa, Piłsudskiego.

Warszawa, 14. 6. (Tel. wł.) W ciągu nadchodzącego tygodnia oczekuje się zmian w rządzie. Mianowicie Ministerstwa, prowadzone narazie przez kierowników, mają objąć ministrowie. Kierownik Ministerstwa Spraw Zagranicznych, p. Zaleski, będzie mianowany ministrem. Równocześnie musi być odsadzona teka ministra kolei, ponieważ pan Bartel wskutek nadzierania pracy postanowił ustąpić z tego stanowiska. Kogo mianują ministrem kolei narazie nie wiadomo.

Warszawa, 14. 6. (Tel. wł.) Opowiadają, że wicepremierem skarbu, p. August Popławski, ma niebawem ustąpić i że czyni się usiłowania, aby na jego miejsce powołać p. Gliwica.

W Berlinie wre.

Walka o wywłaszczenie rodziny b. panujących. Wzrost bezrobocia.

Berlin, 13. 6. (Tel. wł.) Dzień dzisiejszy jest pierwszem zmierzeniem się przeciwników w walce o wywłaszczenie b. książąt. Obie bowiem strony walczące, zapowiedziały na dzień dzisiejszy demonstracje z pochodami: narodowi-socjaliści Związek t. zw. „Vaterländische" wiec pod gołem niebem, urządzony na największym placu w Berlinie, t. zw. Lustgarten, komuniści zapowiadają 5 demonstracji z pochodami w różnych dzielnicach miasta. Również i socjaliści wyruszają na miasto ze sztandarami w pochodzie za wywłaszczeniem. Niewątpliwie nie obejdzie się bez ostrych starć. Wobec tego policja jest w zbrojnem pogotowiu. Nacjonaliści mimo „zapowiedzianych zbrojnych demonstracyj", czują się niepewni i przyznają sami w dzisiejszej porannej prasie, że wbrew oczekiwaniom stwierdzili w swych szeregach „nastrój letni" i brak porywu, który cechuje stronę przeciwną.

Berlin, 13. 6. (Tel. wł.) Liczba bezrobotnych w Berlinie wzrosła w bieżącym tygodniu o 5 000 osób, w szczególności w branży konfekcyjnej i przemyśle budowlanym. Ogólna ilość bezrobotnych w Berlinie wynosi 234 023 osób.

Echa pobicia hr. Bethlena.

Budapeszt, 13. 6. Sąd budapeszteński za pośrednictwem Ministerstwa Sprawiedliwości zażądał wydania Justha. Zgłoszenie wydania uzasadnia rząd tem, że Justh zamordował był przed 6-ma laty w Budapeszcie za sprzeniewierzenie na 2 lata więzienia, uniknął jednak kary przez ucieczkę do Wiednia i Paryża. Policja budapeszteńska wdrożyła dochodzenie, mające na celu stwierdzenie, czy zamach na prezesa Rady Ministrów nie był przygotowany w Budapeszcie lub w Wiedniu.

Pierwsza strona wydania inauguracyjnego z dnia 15 czerwca 1926 roku

Gdynia pod koniec lat dwudziestych była ważnym organizmem gospodarczym na mapie Polski. 15 czerwca 1926 roku na lokalnym rynku prasowym ukazał się pierwszy numer miesięcznika *Głos Bałtycki* – tytułu adresowanego do środowisk robotniczych miasta i regionu. Profil pisma najdobitniej zdefiniowano w numerze pierwszym, w którym redakcja przedstawiła swoje zamierzenia.

> *Z dniem dzisiejszym rozpoczynamy wydawnictwo „Głosu Bałtyckiego”, pisma poświęconego idei rozbudowy wybrzeża polskiego oraz powołania do życia polskiej floty morskiej, która zaniosłaby banderę polską do dalekich krajów zamorskich i przyczyniła się do ugruntowania mocarstwowej potęgi Rzeczypospolitej. Przeświadczeni o tem, że szybki rozwój naszego handlu morskiego leży w interesie całego narodu, prowadzić będziemy pismo nasze w duchu narodowym, oświetlając*

sprawy morza oraz kwestje z nim związane z punktu widzenia interesu Państwa Polskiego.[500] (pis. oryg.)

Pismo miało mało atrakcyjną szatę graficzną, wydawane było w formacie i na papierze gazetowym, pojedynczy egzemplarz kosztował 15 groszy, a zasięg określono jako region Gdyni. Wydawcą była Bałtycka Agencja Prasowa z siedzibą w Gdyni, nowoutworzona firma o lokalnych ambicjach. Tytuł o ograniczonym zasięgu i działający na silnym konkurencyjnym rynku napotkał silne bariery rozwoju i niemal od początku swej rynkowej drogi miał problemy finansowe. Kolejne numery miały nierówną liczbę stron (8, 4, 8, 4), co wskazywało na kłopoty wydawcy.

Głos poruszał zagadnienia ważne dla mieszkańców miasta, ich problemy w zaopatrzeniu w wodę, trudności mieszkaniowe, a także sprawy związane z burzliwym rozwojem Gdyni. Stałe rubryki, „Co dzień niesie", „Dział Gospodarczy" czy „Kraj i świat" uzupełniały materiały doraźne, które nie układały się według określonego klucza. Ważne dla redakcji były sprawy Gdyni: *Nietrudno bowiem dostrzec brak zaniedbania formy, brak prawdziwego poczucia piękna i dostrojenie się do darów natury, brak gustu artystycznego w planie rozbudowy, w ustrajaniu budynków w zieleń, w pomysłach tworzenia miłych dla oka fragmentów. A przecież czynnika tego nie wolno pomijać, nie wolno oddać się materialnej tylko eksploatacji szczęśliwego położenia Gdyni, zapominając zupełnie o konieczności kultu piękna*.[501]

Cechą charakterystyczną materiałów publikowanych na stronach *Głosu* była doraźność, wynikająca z charakteru gazety. Skoncentrowana na sprawach lokalnych walczyła o poprawę codziennych bolączek szybko rozwijającego się miasta, nie mając ambicji wykraczających poza lokalny rynek.

Formuła przyjęta przez redakcje miała swoje uzasadnienie, ale pomimo to pismo nie przetrwało. Źle przygotowany projekt wydawniczy, nie mający dostatecznego wsparcia wydawcy, spowodował, że gazeta potrzebna na lokalnym rynku prasowym zniknęła z niego po wydaniu zaledwie czterech numerów. Przyczyną były trudności finansowe, ale niefortunny był też moment startu nowego projektu, rok 1926 to czas braku stabilizacji Gdyni i narastających trudności ekonomicznych w skali makro.

[500] (ba), „Od Redakcji" *Głos Bałtycki nr* 1/1926, str. 1
[501] (Rit.), „Czynnik estetyczny w rozbudowie Gdyni", *Głos Bałtycki* nr 1/1926, str. 3

• **1928**: *Express Portowy – niezależny organ demokratyczny*

Okładka pierwszego wydania Expressu Portowego z kwietnia 1928 roku i okładka z roku 1930, po zmianie logotypu

Pismo ukazywało się na terenie Gdyni przez ponad dwa lata i doskonale wpisywało się w pejzaż prasy o charakterze lokalnym, adresowanej do klasy robotniczej. Miało charakter czasopisma nieperiodycznego, ukazującego się w nieregularnych odstępach czasu, co nie było zamierzeniem redakcji, ale wynikiem trudności finansowych wydawcy, które ujawniły się już od pierwszego numeru gazety. *Express* liczył sobie 4-6 stron dużego formatu, pojedynczy egzemplarz kosztował 20 groszy, ale już od numeru 2/1928 cenę podniesiono o 5 groszy. Wydawcą i redaktorem był Stanisław Bender, znany gdyński dziennikarz i wydawca, postać kojarzona z poglądami lewicowymi. Redakcja nowego pisma mieściła się w Gdyni przy ulicy Portowej 4. Charakterystyczną cechą tytułu było gazetowe łamanie kolumn oraz niepodpisywanie nazwiskiem autorów większości tekstów bądź też sygnowanie ich pseudonimami. Materiały zamieszczane na łamach miały charakter krótkich newsowych informacji, tematyka publicystyczna była traktowana podobnie. Styl tekstów odpowiadał poziomowi percepcji odbiorcy, nie stosowano wyszukanych metafor i kwiecistego języka, przekaz by prosty i nieskomplikowany, często odwoływano się do emocji czytelników, zarówno w tytułach jak i w samej treści publikowanych artykułów. Krótkie teksty o emocjonalnym zabarwieniu, odwoływanie się do doświadczeń czytelników, poruszanie się w dość wąskiej grupie zagadnień było charakterystyczne dla tego typu prasy, wypełniała ona funkcje informacyjne nie roszcząc sobie pretensjo do kreowania opinii w poważniejszych

kwestiach światopoglądowych. Numer pierwszy przynosi opis strategii pisma kreślonej piórem redaktora naczelnego:

> *Przystępując do wydawnictwa czasopisma „Express Portowy" chcieliśmy powołać do życia pierwsze polskie pismo portowe, które by w należyty sposób informowało społeczeństwo polskie o specyficznych przejawach życia portowego, a za cel i zadanie miało jak najszersze popularyzacje Gdyni, wybrzeża morskiego i polskich portów morskich. W zrozumieniu ciężkiego zadania jakiegośmy się podjęli będziemy dokładali wszelkich starań, ażeby wydawnictwo nasze postawić na odpowiednim poziomie.*[502]

Autor tego tekstu charakteryzując *Express* jako pierwsze polskie pismo portowe pominął milczeniem *Głos Bałtycki* i *Przegląd Bałtycki*, choć ten drugi tytuł wciąż funkcjonował na gdyńskim rynku prasowym.
Ze znanych numerów pisma wynika, że ukazywać się ono miało w odstępach dwutygodniowych i tygodniowych, jednak harmonogram wydań nie był przestrzegany z powodów trudności finansowych. W numerze trzecim z 1928 roku redakcja zapowiadała wprawdzie, że gazeta świetnie się sprzedaje i planuje ekspansję na inne regiony, ale nie znalazło to odzwierciedlenia w późniejszych działaniach.

> *Dwa pierwsze wydania „Expressu Portowego" wywołały zrozumiałe zainteresowanie wśród nie tylko mieszkańców Gdyni i wybrzeża morskiego, ale i w całym kraju, o czem świadczą liczne listy nadsyłane do redakcji. W gwałtownem tempie, z dnia na dzień, rosnąca ilość abonentów „Expressu Portowego" umożliwi nam już w najbliższym czasie reorganizację wydawnictwa w stałe, regularnie wychodzące pismo tygodniowe.*[503](pis. oryg.)

W rzeczywistości tytuł ukazywał się coraz bardziej nieregularnie, co zaowocowało odpływem czytelników i zwiastowało rychły jego upadek. Redakcji nie udało się przywiązać czytelników do nowego tytułu, otwarte manifestowanie lewicowych poglądów nie było wówczas popularne, a nawet zdarzały się szykany aktywistów kojarzonych z lewicą.

Express koncentrował się na zagadnieniach pracy marynarzy i robotników portowych, prezentował walkę klasy robotniczej o swoje prawa wspierając ich w walce z przedsiębiorcami zajmując w swojej publicystyce silnie pozycje lewicowe.[504] Pisał także o zaniedbaniach w zakresie opieki socjalnej mieszkańców Gdyni i złych warunkach mieszkaniowych.[505] Dużo uwagi poświęcił także problematyce niedostatecznego rozwoju floty polskiej i komplikacjom ekonomicznym dla kraju stąd wynikającym.[506] Niemało miejsca zajmowały także materiały poświęcone miastu, w których pisano zarówno o porcie jak i o samym organizmie miejskim.[507]

---

[502] (ba), Od Wydawnictwa, *Express Portowy* nr 1, str. 1
[503] (ba), bez tytułu, *Express Portowy* nr 3/1928, str. 1
[504] (ba), „Zamach Federacji Pracy na socjalne prawa marynarzy", *Express Portowy* nr 1/1930, str. 10
[505] (ba), „W kleszczach wyzysku mieszkaniowego jęczą tysięczne rzesze pracowników", *Express Portowy* nr 2/1928, str. 1, (ba), „Bezrobotni! Nie przyjeżdżajcie do Gdyni", *Express Portowy* nr 5/1928, str. 1
[506] (ba), „Głos rozpaczy marynarza polskiego. Na polskich statkach buńczucznie rządzi się Duńczyk. Błędy kierownika departamentu morskiego aż nadto widoczne", *Express Portowy* nr 30/1930, str. 1, (A.M.) „Organizacja władz polskiej marynarki handlowej", *Express Portowy* nr 2/1928, str. 2
[507] Stanisław Bender, „Miasto jutra – Gdynia", *Express Portowy* nr 1/1928, str. 3, Jerzy Koczorowski, „Kronika budowy portu w Gdyni", *Express Portowy* nr 2/1928, str. 2

Okazjonalnie pisywano także o wpływie portu gdyńskiego na port gdański, z reguły były to materiały o zabarwieniu propagandowym, akcentujące zbawienny wpływ decyzji o budowie portu polskiego, dzięki któremu młode państwo mogło przeciwstawić się zakusom niemieckim.[508] Akcentowano zwłaszcza ogromną dynamikę wzrostu obrotów handlowych nowego portu i wzrost jego znaczenia w wymianie handlowej Polski, co pozwoliło na gospodarcze uniezależnienie się Polski od gdańskiego portu, w którym władzę sprawowały instytucje nieprzychylne naszemu krajowi. Redakcja okazjonalnie sięgała po tematykę szerszą, czego przykładem były teksty o możliwości ekspansji gospodarczej w Brazylii czy też o rosnącym zainteresowaniu Gdynią kapitału obcego.[509] Pisano także na tematy techniczne, ale na poziomie zrozumiałym nawet dla czytelnika bez żadnego przygotowania.[510]

Pismo popadało regularnie w konflikt z władzami z powodu zbyt lewicowych poglądów i borykało się z groźbą zamknięcia. Ostatecznie zostało zdelegalizowane w 1931 roku i mimo odwołań nie udało mu się powrócić na rynek prasowy.[511]

---

508 (ba), „Gdańsk obawia się Gdyni", *Express Portowy* nr 5/1928, str. 11

509 St. Bender, „Olbrzymie dziewicze lasy w Brazylii czekają na polski kapitał i eksploatację", *Express Portowy* nr 3/1928, str. 2, (ba), „Zainteresowanie Gdynią wzrasta", Express Portowy nr 5/1928, str. 1

510 (ba), „Jak powstaje choroba morska", *Express Portowy* nr 1/1928, str. 5, W. Włodarczyk, „Praca nurków na dnie morskim", *Express Portowy* nr 2/1928, str. 5,

511 Donald Steyer, „Problemy robotnicze Gdyni, Gdańsk, 1959, str. 9

- **1928**: *Przegląd Bałtycki – the Baltic Review - dwutygodnik gospodarczy poświęcony sprawom morskim*

Okładka i strona redakcyjna pierwszego wydania *Przeglądu Bałtyckiego* z 1 września 1928 roku

We wrześniu 1928 roku na rynku wydawniczym ukazał się pierwszy numer pisma *Przegląd Bałtycki*, które definiowało swój profil jako popularne pismo gospodarcze. Redakcja mieściła się w willi „Janek" znajdującej się przy ulicy 10 Lutego, a redaktorem był Henryk Wawrzyniak, znany gdyński dziennikarz. Nowa gazeta kosztowała 50 groszy, wydawana była na solidnym papierze, w grubej okładce, która nie zmieniała się w kolejnych wydaniach pomimo, że od numeru 5/1928 gruby papier zastąpiono papierem gramatury takiej samej, jak reszta numeru. Swoje credo redakcja sformułowała w artykule wstępnym adresowanym do nieco zaskoczonych debiutem czytelników.

> *Żyjemy dzisiaj pod znakiem silnego rozwoju gospodarczego Państwa Polskiego uwydatniającego się we wszystkich jego dziedzinach. Troską z nich bodaj najważniejszą jest rozbudowa i rozwój portu polskiego Gdynia. Postaramy się podawać czytelnikom naszym źródłowy i wszechstronny materiał informacyjny i mamy niezłomną nadzieję, że usiłowania nasze zdobędą nam przyjaciół, dla których kwestja morska nie będzie tylko czczem słowem, lecz czynnikiem, który przyczynić się mado ustalenia potęgi gospodarczej naszego państwa, a nad którym dla dobra ogółu popracować warto. W tej myśli idziemy.*[512]

[512] (ba), „Od Wydawnictwa", *Przegląd Bałtycki* nr 1/1928, str. 1

Pismo zajmowało się sprawami gospodarczymi, znaczna część zawartości to tematy pracy portu, kwestie przeładunkowe, poprawa pracy oraz warunki życia robotników gdyńskich. Bardzo wiele miejsca poświęcano sprawom konieczności przyspieszenia budowy portu w kontekście narastającej niechęci władz Wolnego Miasta Gdańska, które posuwały się do utrudniania pracy polskiego portu i nieuczciwej konkurencji.[513] Tematyka niemiecka i gdańska to kolejny wątek silnie reprezentowany na łamach nowego tytułu. Zajmowano się aspektami handlu pomiędzy Polską a Niemcami i alarmowano opinię publiczną z uwagi na rosnący niekorzystny bilans handlowy z wielkim sąsiadem.[514] Pisano także o potrzebie wzmocnienia kapitałowego portu gdyńskiego w obliczu narastającego spowolnienia gospodarczego, co skutkować mogłoby, zdaniem autorów, nawet zaniechaniem kontynuowania wielkiej budowy.[515] Z drugiej jednak strony wzywano władze portowe do ujednolicenia spontanicznie czasem nadawanych nazw basenów portowych, które to nazwy często wprowadzały w błąd słabiej zorientowanego przybysza.[516] Okazjonalnie podejmowano również problematykę polityczną, przy czym redakcja starała się nie zajmować określonego stanowiska w omawianych sprawach ograniczając się do bezstronnej prezentacji zagadnienia. Z negatywnym zabarwieniem pisano natomiast o kwestiach związanych z działaniami organizacji komunistycznych działających zarówno na terenie miast jak i samego portu widząc w rozwoju tych organizacji źródło niepokojów społecznych.[517]

Pismo nie cieszyło się dużą popularnością, wskutek czego szybko popadło w kłopoty finansowe. O ile w początkowym okresie, do końca listopada, ukazywało się zgodnie z harmonogramem, co dwa tygodnie, to już począwszy od grudnia załamał się cykl wydawniczy i nastąpiła przerwa w wydawaniu dwutygodnika. Numer pierwszy z 1929 roku ukazał się dopiero 1 lutego i był to ostatni numer pisma, które nie zdołało zdobyć czytelników i musiało zniknąć z rynku.

Przegląd Bałtycki pomimo, że ukazywał się krótko i zdołał wydać zaledwie 6 numerów w pierwszym roku swego istnienia i jeden w drugim, charakteryzował się niezmiennym profilem i konsekwencją w utrzymywaniu linii redakcyjnej, co wskazuje, że redakcja wierzyła w powodzenie swego projektu. Unikał taniej sensacji, zajmował wyważone stanowisko w sprawach ważnych dla społeczności lokalnej Gdyni i przemysłu portowo-stoczniowego miasta. Przyczyną upadku była niestabilna sytuacja gospodarcza, relatywnie wysoka cena pisma, a także zbyt wąski zasięg, co uniemożliwiło rozwój tytułu.

---

513 (ba) „dodatnie i ujemne strony rozwoju portu w Gdyni", *Przegląd Bałtycki* nr 1/1928, str. 6, (ba), „Kampanja niemiecka przeciw portom", tamże, nr 3/1928, str. 3

514 (ba), „Brak rozwagi czy zła wola – na marginesie polsko-niemieckiego bilansu handlowego", tamże, nr 2/1928, str. 5

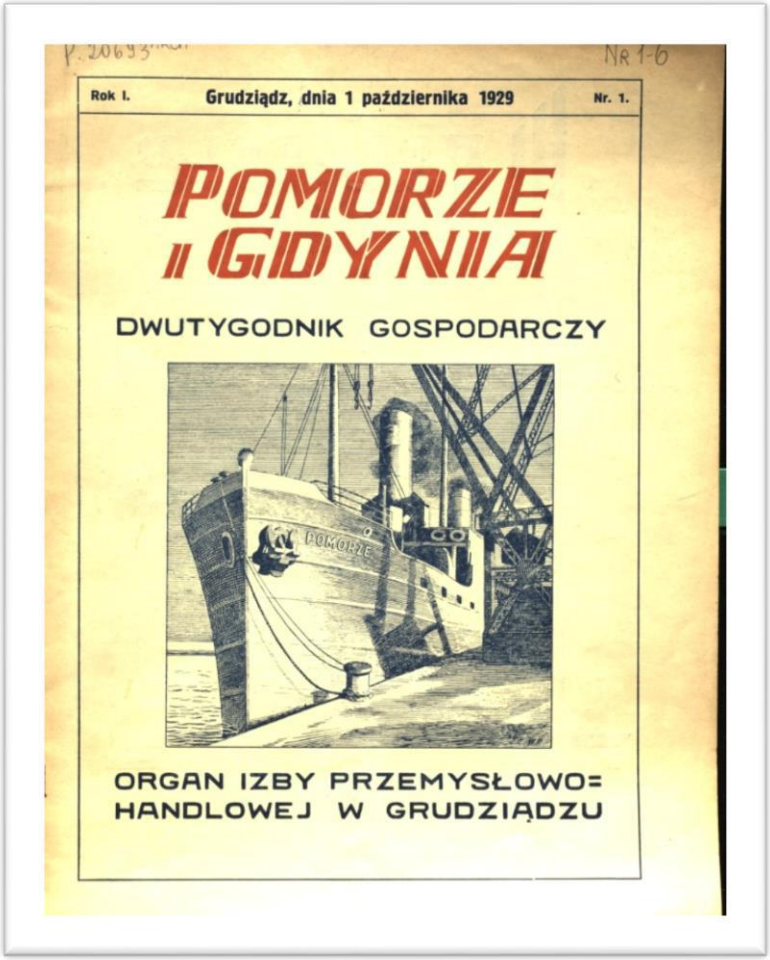
515 (ba), „O inicjatywę prywatnego kapitału polskiego w Gdyni", *Przegląd Bałtycki* nr 2/1928, str. 7

516 (ba), „Urzędowe nazwy basenów i nadbrzeży w porcie gdyńskim", *Przegląd Bałtycki* nr 6/1929, str. 6

517 (ba), „Walka z komunizmem w porcie hamburskim", *Przegląd Bałtycki* nr 5/1928, str. 6

Ewolucja podtytułów:

- **1929**: *Pomorze i Gdynia – dwutygodnik gospodarczy, organ Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu*
- **1930**: *Pomorze i Gdynia – Czasopismo gospodarcze, organ Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu, wychodzi dwa razy w miesiącu*



Okładka pierwszego wydania czasopisma *Pomorze i Gdynia* z 1 października 1929 roku

Pomorze i Gdynia to tytuł o charakterze lokalnym i będący na wskroś fachowym. Stworzono je w celu dotarcia z informacją na temat rozwoju Pomorza do kręgów gospodarczych i decyzyjnych. W artykule redakcyjnym zawarto przesłanie nowego tytułu:

> *Podejmując wydawnictwo dwutygodnika Pomorze i Gdynia Izba Przemysłowo-Handlowa w Grudziądzu dąży do zapełnienia luki w piśmiennictwie polskiem przez stworzenie organu, obrazującego specjalne warunki rozwoju gospodarczego Pomorza i Gdyni. Przy podjęciu tego zamierzenia kierowała się Izba przede wszystkiem tem, że pismo gospodarcze na Pomorzu, oświetlające odrębne warunki bytu tutejszych sfer przemysłowo-handlowych jest nieodzownie potrzebne, gdyż*

przyczyni się do bliższego zaznajomienia opinji publicznej i sfer miarodajnych z pomorskiemi stosunkami.[518]

Na łamach pisma nie publikowano stopki redakcyjnej, trudno zatem poznać osoby stojące za tym tytułem. Nie jest także znany w związku z tym adres redakcji oraz nakład pisma. Redakcja bardzo konsekwentnie trzymała się założeń wyrażonych we wstępie do pierwszego numeru, przez trzylatka istnienia pisma było one redagowane niezwykle konsekwentnie i wypełniało swoją misję na wysokim poziomie merytorycznym. Pismo będące z założenia dwutygodnikiem trzymało się harmonogramu zaledwie w pierwszym roku istnienia, kiedy do końca roku wydano 6 numerów. W kolejnych latach nie udało się utrzymać dwutygodniowego cyklu i redakcja uciekała się do publikacji numerów łączonych (6-7, 11-12, 14-15, 16-17 i 23-24 w 1930 roku). W roku następnym po wydaniu numeru 1/1931 pod koniec stycznia, tytuł stał się de facto miesięcznikiem, ponieważ wszystkie kolejne wydania ukazywały się w tym właśnie cyklu. Ostatnie znane wydanie, 14-15/1931, pochodzi z 30 września. Łącznie wydano 32 numery periodyku. Zmienna była także objętość pisma, liczyło ono od 16 do 32 kolumn łamanych dwuszpaltowo.

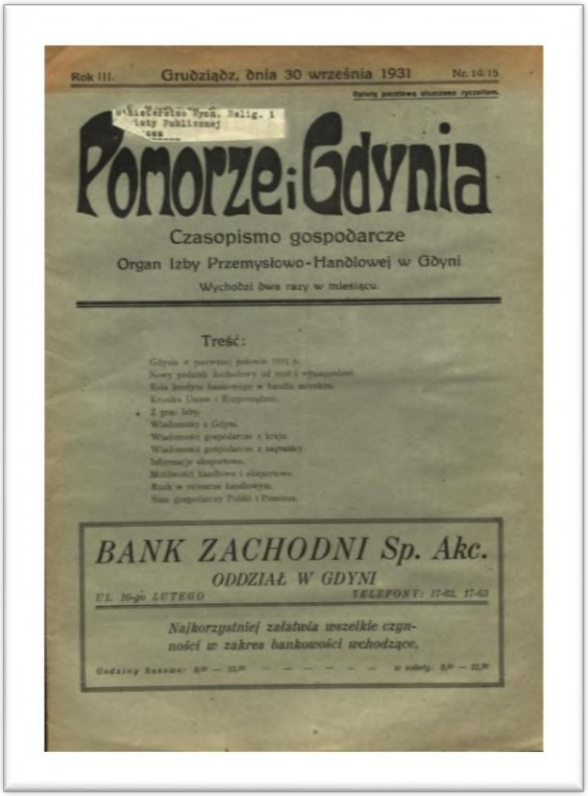
W pierwszym roku ukazywania się tytułu okładka miała stałe elementy graficzne, były nimi logo oraz ilustracja. Od stycznia 1930 roku zmieniono podtytuł pisma, logotyp, oraz zrezygnowano z okładkowej ilustracji. W zamian okładka miała zróżnicowaną kolorystykę przy zachowaniu stałych elementów graficznych.

Tematyka pisma koncentrowała się na zagadnieniach gospodarczych, przy czym patrzono Nanie z punktu widzenia Izby będącej wydawcą dwutygodnika. Stałymi działami pisma były: „Kronika ustaw i rozporządzeń", „Z prac Izby", „Wiadomości gospodarcze z kraju" oraz „Wiadomości z Gdyni" Artykuły miały zazwyczaj bardzo zwarty charakter, były pisane językiem urzędowym, autorzy, zazwyczaj niepodpisani, nie prezentowali swojego punktu widzenia ograniczając się do przekazania suchych komunikatów i sprawozdań z posiedzeń przemysłowych gremiów kolegialnych. Najwięcej miejsca na łamach periodyku zajmowała tematyka związana z działalnością izb handlowych, ich codziennych problemów, sprawozdań i podsumowań, ale także propozycji legislacyjnych. Pomorze i Gdynia było w zasadzie bardziej biuletynem niż czasopismem prasowym, ale okazjonalnie publikowano w nim materiały dziennikarskie nie wychodząc wszelako poza sztywne ramy narzucone przez redakcję. Uwagę zwracał jednak bardzo obszerny materiał poświęcony dziejom Pomorza, politycznym uwarunkowaniem Gdańska i polityce morskiej, publikowany w na łamach kilku numerów w roku 1930.[519] Ich autorem był dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu, który problematykę ujął w sposób bardzo suchy, sprawozdawczy i niezachęcający do lektury. Innym ważnym problemem zaprzątającym uwagę redakcji była kwestia transferu środków finansowych za granicę. Temu zagadnieniu poświęcono materiał informujący o możliwości oferowanej przez banki, co było wówczas pewną nowością na zacofanym jeszcze rynku usług sektora bankowego.[520]

[518] (ba),"Przedmowa", *Pomorze i Gdynia* nr 1/1929, str. 2-3

[519] Henryk Krupski, „Polska polityka morska i rozbudowa portu w Gdyni", „Pomorze i Gdynia" nr 1/1930, str. 9-11, kontynuacja w numerach: 2/1930, str. 17-19, nr 3/1930, str. 33-35

[520] (ba), „Przekazywanie pieniędzy za granicę", „Pomorze i Gdynia" nr 4-5/1931, str. 1-2



Rok III. Grudziądz, dnia 30 września 1931 Nr. 14/15

Pomorze i Gdynia

Czasopismo gospodarcze

Organ Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Wychodzi dwa razy w miesiącu.

Treść:

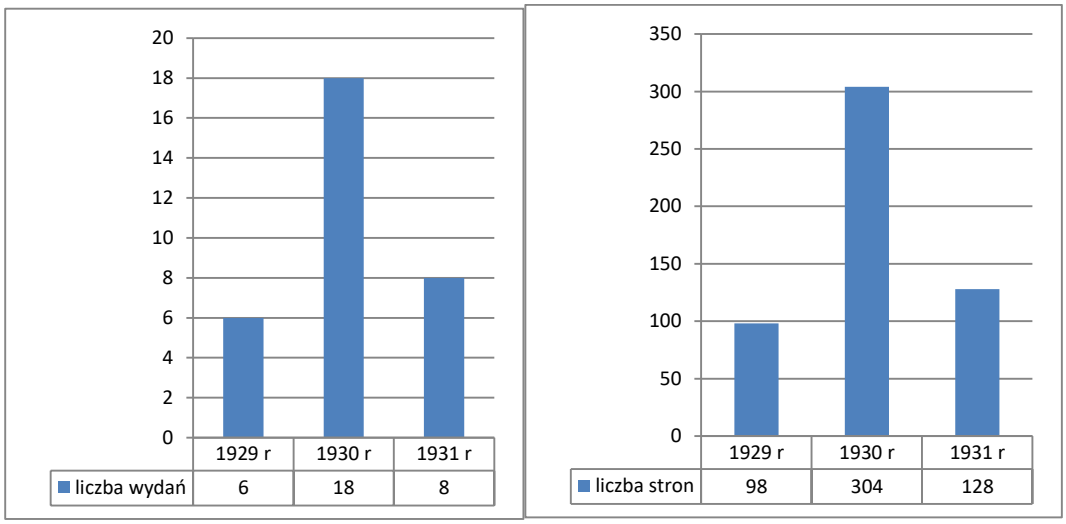
BANK ZACHODNI Sp. Akc.

ODDZIAŁ W GDYNI

UL. 10-go LUTEGO TELEFONY: 17-62, 17-63

Najkorzystniej załatwia wszelkie czynności w zakresie bankowości wchodzące.

Okładka ostatniego wydania czasopisma *Pomorze i Gdynia* z z 30 września 1931 roku



Liczba wydań i liczba stron czasopisma *Pomorze i Gdynia*

Ewolucja podtytułów:

- **1930**: *Głos Morski – bezpartyjny tygodnik poświęcony sprawom Gdyni i Wybrzeża*
- **1930**: *Głos Morski – Niezależny Organ polityczno-społeczny Gdyni i Wybrzeża*

Pierwsze strony czasopisma *Głos Morski*: wydania inauguracyjnego z dnia 4 maja 1930 oraz nr 5 z 13 czerwca

Głos Morski to pismo wydawane w Gdyni w roku 1930. Ukazywało się lokalnie, a skierowane było do czytelnika o niewygórowanych aspiracjach intelektualnych, oczekującego łatwego i skondensowanego przekazu. Redakcja mieściła się w Gdyni przy ulicy Abrahama, nie podano natomiast podstawowych danych na temat tytułu: wielkości nakładu, nazwisk członków zespołu redakcyjnego, nie publikowano nawet stopki. Cenę pisma skalkulowano na poziomie 25 groszy, miesięczna prenumerata kosztowała 1 złoty. Wydawane było w formacie gazetowym na słabej jakości papierze, miało niewiele ilustracji i typowy układ graficzny gazety codziennej.

Pierwszy numer *Głosu Morskiego* ukazał się 4 maja 1930, a w zamyśle jego redakcji miało to być pismo lokalne, poruszające tematykę interesującą mieszkańców Gdyni i będące blisko czytelnika. Skierowane było do warstwy robotników związanych z lokalnym przemysłem i pod kątem odbiorcy dobierano zarówno język artykułów prasowych jak i formę, w jakiej były prezentowane. Dominował więc prosty przekaz o słabym zniuansowaniu, jednoznacznych poglądach wyrażanych bardzo dobitnie w krótkich zdaniach. Artykuły zazwyczaj nie były podpisywane nazwiskami autorów, były krótkie i pozwalały szybko wyrobić sobie opinię czytelnika na temat poruszanych zagadnień. Nie niosły głębszego

przesłania, pokazywały najważniejsze problemy w sposób odpowiedni dla czytelnika. Tytuły były zazwyczaj rozbudowane i miały często charakter objaśnieniowy.

Tytuł nie miał wielkich aspiracji publicystycznych, w zamyśle jego twórców miał informować mieszkańców o życiu swojego miasta, rozstrzygać proste spory, opowiadać się po stronie mieszkańców w konfliktach z lokalnymi szczeblami władzy. *Głos* nie był zależny od władz miasta, nie wzbraniał się przed –ostrymi czasem- atakami kierowanymi pod ich adresem, czynił to w interesie swoich czytelników. To właśnie zarazem stało się jedną z przyczyn porażki tytułu, ponieważ władze Gdyni unikały publikacji materiałów ogłoszeniowych traktując zapewne to jako formę represji wobec niepokornej gazety.

Pismo nie stroniło od wielkiej polityki, ale widzianej z perspektywy miasta portowego.[521] Nie zabrakło także artykułów poświęconych polityce kolonialnej, chociaż nie było ich zbyt wiele.[522] Materiały poświęcone koloniom wpisywały się w nurt gloryfikacji emigracji zamorskiej Polaków prezentując dobre strony osiedlania się za granicą i całkowicie przemilczając ciemniejsze strony emigracji. Zamieszczano w *Głosie* także materiały na temat Gdyni, jej bolączek głównie w sprawach społecznych.[523] Tytuł stanowił w jakiejś mierze kontynuację podobnych pism wydawanych w przeszłości, nie różnił się od nich zarówno formą jak i treścią, niestety szybko też podzielił los swoich poprzedników znikając z rynku jeszcze w tym samym, 1930 roku.

---

521 (ba), „Pan Dmowski w roli Rejtana", Głos Morski nr 1/1930, str. 2, (ba), „Brednie endeckie o wypadkach majowych w Gdyni", *Głos Morski* nr 2/1930, str. 1, (ba), „Obrona Polski przez obóz Wielkiej Polski", *Głos Morski* nr 3/1930, str. 1, (ba), „Posłowie BBWR w Gdyni", tamże, str. 1

522 (F. Łyb.), „Nasze prawa do kolonij", *Głos Morski* nr 3/1930, str. 2

523 (ba), „ Gdynia we właściwem oświetleniu", „Głos Morski" nr 1/1930, str. 2, J. Bartczak, „Prawda o zajściach w Gdyni", *Głos Morski* nr 2/1930, str. 3, J. Maciejewski, „Pijany dom", tamże, (ba), „Prezydent miasta o bezrobociu", *Głos Morski* nr 4/1930, str. 1, (ba), „Protest ludności gdyńskiej", tamże, str. 1, (ba), „Kiedy będzie otwarta biblioteka miejska?", tamże, str. 3

- **1930**: *Przegląd Gdyński – organ dla spraw społecznych, gospodarczych i morskich*

Nr. 1 Gdynia, dnia 1 września Rok 1930

Przegląd Gdyński

Organ dla spraw społecznych, gospodarczych i morskich

Wychodzi w każdą sobotę. Cena numeru 25 gr.

Frontem do morza

Kto powoduje ruinę Gdańska?

Niemiecki głos o Gdyni

Kupcy i przemysłowcy hamburscy w Gdyni

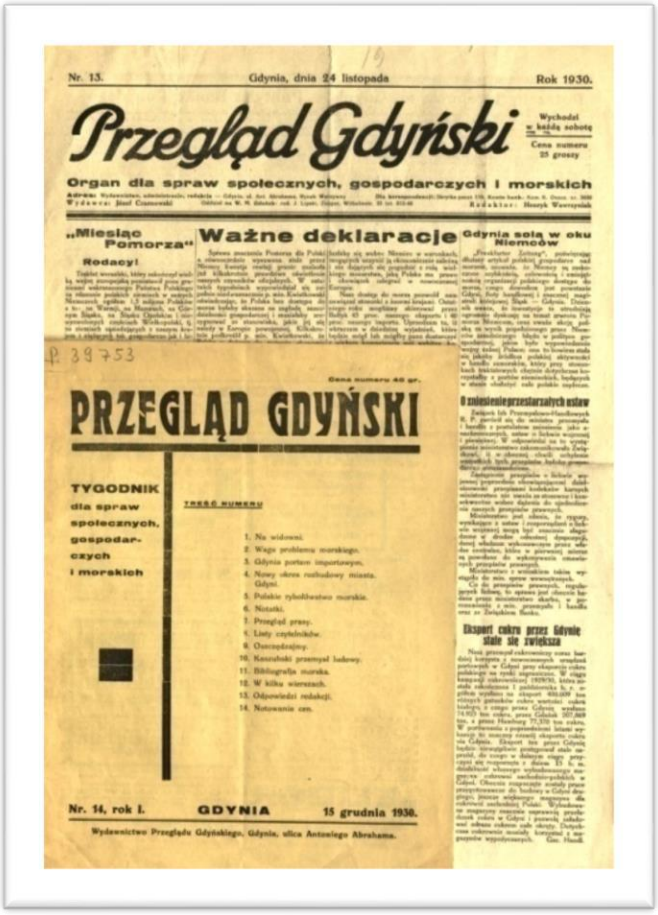
Z ruchu budowlanego

Pierwsze wydanie *Przeglądu Gdyńskiego* z 1 września 1930 roku

1 września 1930 roku ukazał się pierwszy numer tygodnika *Przegląd Gdyński* Tytuł pozostawał w rękach prywatnych, właścicielem był Jan Gerstenberger, a następnie, od numeru 7/1930, Józef Czarnowski. Redaktorem odpowiedzialnym był znany gdyński dziennikarz, Henryk Wawrzyniak. Pismo miało nieustabilizowaną pozycję rynkową, zmieniało format, częstotliwość ukazywania się, a także formułę wydawniczą. W roku 1930 wydano łącznie 15 numerów jako tygodnik, od stycznia roku 1931 *Przegląd* ukazywał się jako dekada. Ogółem ukazało się 19 numerów pisma i aż trzykrotnie zmieniało ono format tylko w pierwszym roku istnienia. Egzemplarz kosztował początkowo 25 groszy, ale po zmianie formatu w grudniu cena wzrosła do 40 groszy aby od nowego roku wzrosnąć jeszcze o 10 groszy. Początkowo tematyka pisma koncentrowała się wokół zagadnień lokalnych, miejskich, dotykających mieszkańców miasta. Redakcja dokładała starań aby uczynić z *Przeglądu* tytuł dla zwykłego czytelnika, bez głębszych aspiracji intelektualnych. Teksty były krótkie, zwarte, unikano ogólnych odniesień

koncentrując się na prostym przekazie adresowanym do mniej wyrobionego czytelnika. Autorzy materiałów publikowanych załamach zazwyczaj nie byli podpisani, a teksty bardzo często miały charakter interwencyjny.

Od numeru 14/1930 pismo radykalnie zmieniło format z gazetowego na A4 równocześnie wprowadzając okładkę. W zamyśle redakcji ten zabieg miał ułatwić lekturę czytelnikom, ale też pozycjonować tytuł jako pismo z nieco wyższej półki, zawierające nie tylko informacje o charakterze newsowym, ale przede wszystkim pogłębione analizy i obszerne artykuły problemowe autorstwa znanych gdyńskich i krajowych postaci życia politycznego i gospodarczego. Zmiany radykalnie przyczyniły się do zmiany profilu czytelnika, który w piśmie nie znalazł już wielu informacji bieżących w zamian otrzymując pogłębioną wiedzę na tematy lokalne, zarówno w ujęciu historycznym jak też politycznym i gospodarczym. Tytuł po przeobrażeniach zupełnie zmienił charakter i stał się poważnym opiniotwórczym czasopismem poruszającym zagadnienia Gdyni i regionu.


Nr. 13. Gdynia, dnia 24 listopada Rok 1930.

Przegląd Gdyński

Wychodzi w każdą sobotę

Cena numeru 25 groszy

Organ dla spraw społecznych, gospodarczych i morskich

„Miesiąc Pomorza"

Rodacy!

Ważne deklaracje

Gdynia solą w oku Niemców

P. 39753

Cena numeru 40 gr.

PRZEGLĄD GDYŃSKI

TYGODNIK dla spraw społecznych, gospodarczych i morskich

TREŚĆ NUMERU

1. Na widowni.
2. Waga problemu morskiego.
3. Gdynia portem importowym.
4. Nowy okres rozbudowy miasta. Gdyni.
5. Polskie rybołówstwo morskie.
6. Notatki.
7. Przegląd prasy.
8. Listy czytelników.
9. Oszczędzajmy.
10. Kaszubski przemysł ludowy.
11. Bibliografja morska.
12. W kilku wierszach.
13. Odpowiedzi redakcji.
14. Notowanie cen.

O zniesienie przestarzałych ustaw

Eksport cukru przez Gdynię stale się zwiększa

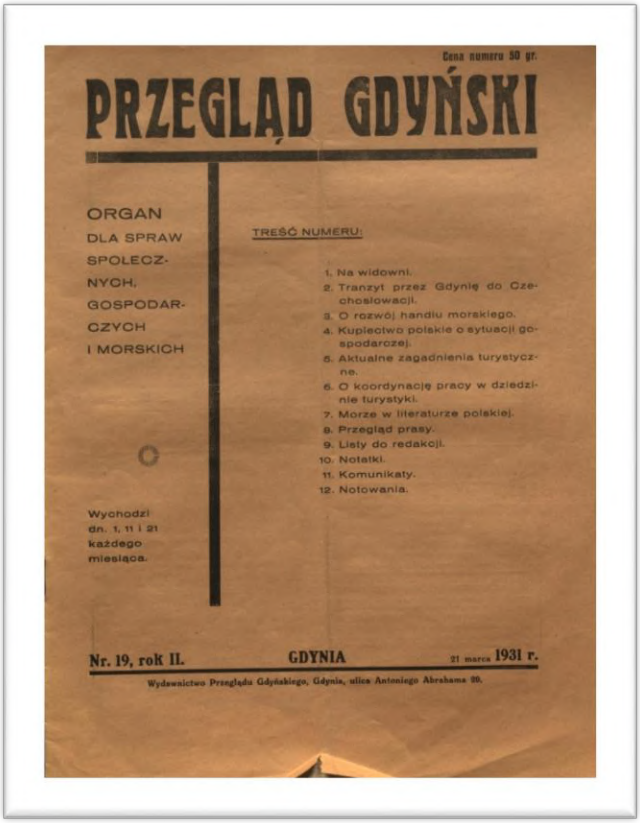
Nr. 14, rok I. GDYNIA 15 grudnia 1930.

Wydawnictwo Przeglądu Gdyńskiego, Gdynia, ulica Antoniego Abrahama.

Porównanie formatu pisma sprzed zmiany formuły wydawniczej i po dokonaniu zmian od nr 14/1930

Roczna prenumerata kosztowała 12 złotych. Niestety, zmiana przeprowadzona radykalnie, prawie z dnia na dzień, zaskoczyła nieco czytelników, którzy w nowej formule nie znajdowali dla siebie interesujących treści, co skończyło się zmniejszeniem nakładu. Ostatecznie w nowym, 1931 roku, ukazały się zaledwie cztery wydania *Przeglądu*, a łącznie sześć w nowej formule wydawniczej. Zapotrzebowanie na tego rodzaju tytuł okazało się jednak

mniejsze niż zakładano i ostatecznie tytuł zniknął z rynku po wydaniu zaledwie 19 numerów. W pejzażu tytułów gdyńskich zachował się jednak jako tytuł wyważony, nie zajmujący jasnego stanowiska w sprawach politycznych, zdystansowanego od wielkiej polityki i skupiający swą uwagę na treściach lokalnych, ważnych dla zwykłego mieszkańca. Wobec narastających problemów finansowych nie mógł utrzymać się na rynku i zniknął dzieląc los kilku poprzedników ukazujących się w poprzednich latach.



Cena numeru 50 gr.

PRZEGLĄD GDYŃSKI

ORGAN DLA SPRAW SPOŁECZNYCH, GOSPODARCZYCH I MORSKICH

Wychodzi dn. 1, 11 i 21 każdego miesiąca.

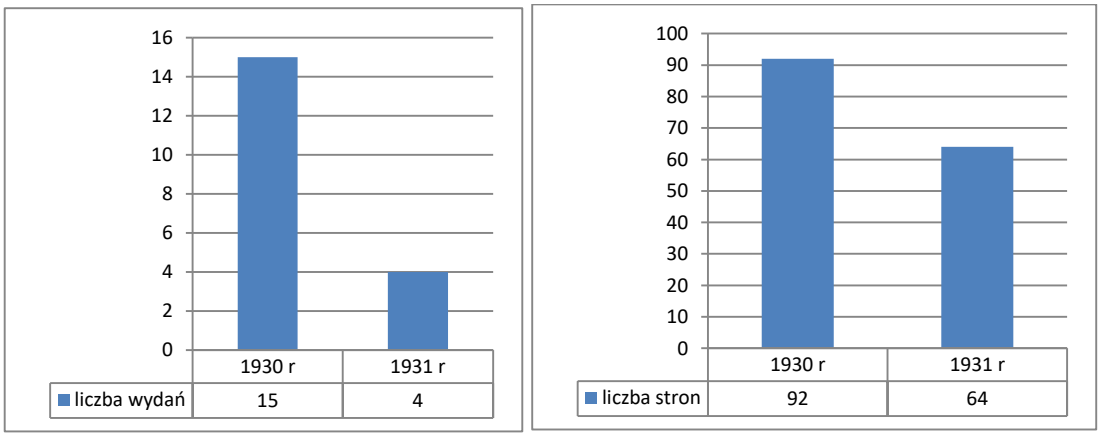
TREŚĆ NUMERU:

1. Na widowni.
2. Tranzyt przez Gdynię do Czechosłowacji.
3. O rozwój handlu morskiego.
4. Kupiectwo polskie o sytuacji gospodarczej.
5. Aktualne zagadnienia turystyczne.
6. O koordynację pracy w dziedzinie turystyki.
7. Morze w literaturze polskiej.
8. Przegląd prasy.
9. Listy do redakcji.
10. Notatki.
11. Komunikaty.
12. Notowania.

Nr. 19, rok II. GDYNIA 21 marca 1931 r.

Wydawnictwo Przeglądu Gdyńskiego, Gdynia, ulica Antoniego Abrahama 99.

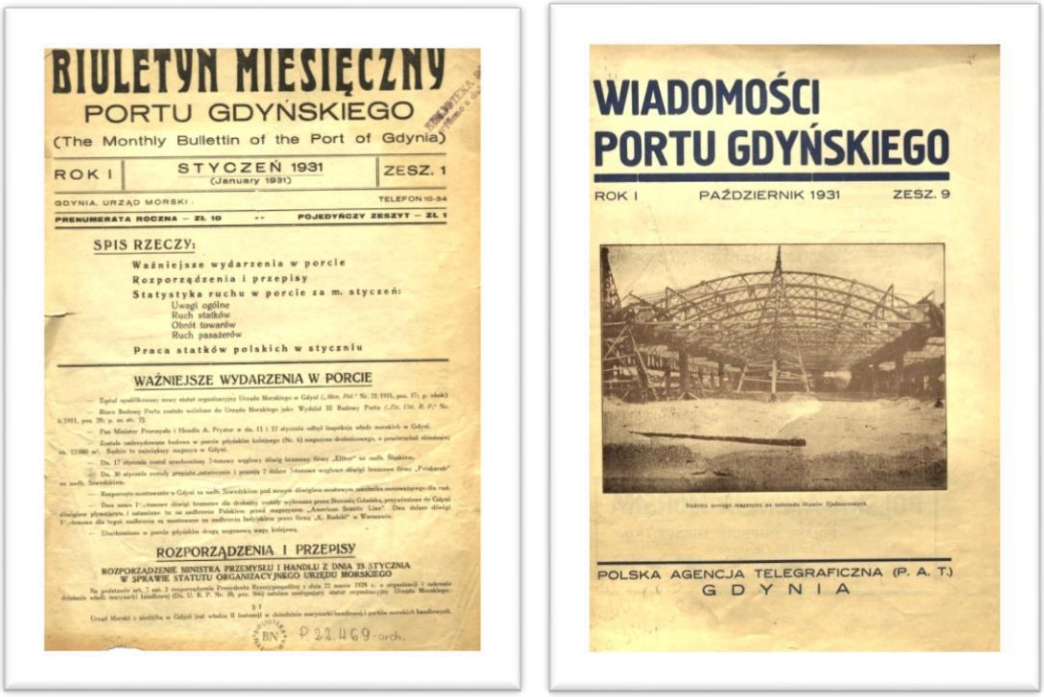
Ostatnie znane wydanie *Przeglądu Gdyńskiego* z 21 marca 1931 roku



Liczba wydań i liczba stron czasopisma *Przegląd Gdyński*

Ewolucja tytułu i podtytułów**:**

- **1931**: *Biuletyn Miesięczny Portu Gdyńskiego – The Monthly Bulletin of the Port of Gdynia"*
- **1931**: *Wiadomości Portu Gdyńskiego*
- **1939**: *Wiadomości Portowe*


BIULETYN MIESIĘCZNY
PORTU GDYŃSKIEGO
(The Monthly Bullettin of the Port of Gdynia)
ROK I | STYCZEŃ 1931 (January 1931) | ZESZ. 1
GDYNIA. URZĄD MORSKI. TELEFON 10-34
PRENUMERATA ROCZNA — ZŁ. 10 -- POJEDYŃCZY ZESZYT — ZŁ. 1
SPIS RZECZY:
Ważniejsze wydarzenia w porcie
Rozporządzenia i przepisy
Statystyka ruchu w porcie za m. styczeń:
Uwagi ogólne
Ruch statków
Obrót towarów
Ruch pasażerów
Praca statków polskich w styczniu
WAŻNIEJSZE WYDARZENIA W PORCIE
ROZPORZĄDZENIA I PRZEPISY
ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU Z DNIA 19. STYCZNIA W SPRAWIE STATUTU ORGANIZACYJNEGO URZĘDU MORSKIEGO
BN P 22.469 arch.
WIADOMOŚCI
PORTU GDYŃSKIEGO
ROK I PAŹDZIERNIK 1931 ZESZ. 9
POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
G D Y N I A

Okładka pierwszego numeru z lutego 1931 roku oraz okładka numeru październikowego z tegoż roku, po zmianie formuły wydawniczej pisma i jego układu graficznego.

Geneza tytułu wywodzi się z sukcesu podobnego periodyku, *Żeglarza Polskiego* kierowanego przez Józefa Klejnot-Turskiego, które informowało o pracach portu gdańskiego w latach 1927-32. Wydawane było w latach 1931-38 pod tytułem „Wiadomości Portu Gdyńskiego", a od stycznia 1939 jako *Wiadomości Portowe* po dołączeniu do periodyku zagadnień związanych z pracą portu w Gdańsku. Początkowo wydawcą pisma o charakterze typowego biuletynu był Urząd Morski i miał bardzo skromną szatę graficzną. Na siedmiu stronach papieru gazetowego zamieszczono informacje na temat ważniejszych wydarzeń w porcie, statystyki ruchu portowego, obrotu towarów oraz tabele ilustrującą ruch pasażerów i pracę polskich statków w minionym miesiącu. Te tematy w kolejnych miesiącach stały się tytułami poszczególnych rubryk, co porządkowało nieco układ graficzny biuletynu. Pismo kosztowało 1 złoty, a prenumerata roczna została ustalona w wysokości 10 złotych. Już od października tytuł przeszedł zasadniczą metamorfozę. Na jej temat wypowiedziała się redakcja w tekście zapowiadającym zmiany:

> *Od początku roku bieżącego Urząd Morski w Gdyni wydaje „Biuletyn Miesięczny Portu Gdyńskiego", w którym ogłasza statystyki portowe i podaje ważniejsze informacje o*

porcie. Wydawnictwo to spotkało się z żywem zainteresowaniem w całym kraju, ze względu zaś na dodatkowy tekst angielski i tabele statystyczne zdobyło czytelnika również zagranicą. Dlatego też obecnie władze portowe weszły w porozumienie z Państwową Agencją Telegraficzną celem rozszerzenia wydawnictwa, dzięki czemu odtąd będzie ono ukazywać się w nowej szacie oraz pod nowym tytułem „Wiadomości Portu Gdyńskiego". Celem bezpośrednim „Wiadomości" jest informowanie społeczeństwa o porcie gdyńskim i jego pracy, która staje się coraz bardziej różnostronna. Cel ostateczny – to oparcie stosunku społeczeństwa do Gdyni nie na samym tylko sentymencie, lecz przedewszystkiem na poznaniu i zrozumieniu roli i znaczeniu własnego portu.[524] (pis. oryg.)

Pismo zwiększyło nieco format, zyskało sztywną oprawę z kartonowego papieru o wysokiej gramaturze, a ponadto okładkę, na której drukowano teraz ilustracje nawiązujące do tematyki periodyku. Ukazywało się bardzo regularnie, a do końca swego istnienia wydrukowano 114 wydań, co pokazuje, że był to tytuł o stabilnej pozycji na rynku i silnym wydawcy gwarantującym regularność publikacji. Wydawcą *Wiadomości* została Polska Agencja Telegraficzna, co może być nieco zaskakujące wziąwszy pod uwagę profil jej działania. Tematykę poświęconą pracy portu gdyńskiego dalej opracowywał miejscowy Urząd Morski, natomiast część publicystyczno-informacyjną PAT, co początkowo rodziło nieco komplikacji, ale ostatecznie uporano się z tym problemem dość szybko. Siedziba redakcji do roku 1939 znajdowała się w Warszawie przy ulicy Miodowej 22, aby następnie zostać przeniesioną do Gdyni. Redaktorami tytułu byli kolejno: Oskar Stempel, do końca roku 1936, Jerzy de Nisen, który swą misję pełnił bardzo krótko, bo zaledwie przez trzy miesiące 1937 roku, Henryk Tetzlaff kierujący redakcją od kwietnia do grudnia 1937 roku oraz Waldemar Downarowicz pracujący na tym stanowisku do końca kolejnego roku. Po zmianie tytułu kierownictwo redakcji objął Edward Harptman, ale od wiosny 1939 roku na fotel redaktora powrócił Waldemar Downarowicz.

Tytuł powołano do życia w celach stricte informacyjnych i nie miało ono ambicji opiniotwórczych ani publicystycznych. Adresowane było do kręgów biznesowych związanych z gospodarką morską, a w szczególności do firm działających w porcie gdyńskim. Ukazywało się w wersji dwujęzycznej, część materiałów była publikowana także po angielsku, co ułatwiało korzystanie z pisma przez przedstawicieli zagranicznych kompanii żeglugowych. Wybrane numery koncentrowały się na wymianie handlowej dokonywanej drogą morską z wybranymi krajami, i tak w roku 1934 opisano relacje handlowe z Łotwą, Szwecją i Finlandią.

Pismo miało tradycyjny i bardzo zachowawczy układ, a większość każdego numeru wypełniały komunikaty związane z pracą portu, statystyki ruchu portowego, kronika portowa, wiadomości celne i transportowe. Od drugiego numeru dodano także rubrykę „Ważniejsze wydarzenia w porcie", w której informowano o pracy portu gdyńskiego. Kolejną metamorfozę tytuł przeszedł w 1933 roku, kiedy to od lipca zamieniono kolejność najważniejszych działów. Od tego miesiąca dział nieurzędowy przesunięto na czoło pozbawiając go tytułu, podczas gdy dział urzędowy, zawierający dane na temat pracy portu charakteru przeładowywanych towarów, zepchnięty został na koniec numeru. Dzięki temu pismo nabrało charakteru periodyku bardziej popularnego i zachęcało do czytania, ponieważ tabele, zestawienia i wykresy przesunięto na koniec każdego z wydań. Od 1936 roku zadebiutowała na łamach pisma także gdyńska kronika miejska, co było kolejnym krokiem w kierunku zbliżenia *Wiadomości*

[524] (ba), „Od Redakcji", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 10/1931, str. 1

do rynku czytelniczego i stanowiło próbę zwiększenia zainteresowania specjalistycznym wszak tytułem. Stałe rubryki wypełniały nawet powyżej sześćdziesięciu procent powierzchni, pozostałe miejsce przeznaczano pod materiały o charakterze problemowym lub informacyjnym, ale podawano je w sposób suchy i nieco sprawozdawczy.[525] Okazjonalnie sięgano po materiały publicystyczne, jednak zawsze była to tematyka patriotyczna, związana najczęściej z dorocznymi celebracjami Dni Morza.[526] Po roku 1934 pojawiała się na łamach *Wiadomości* także tematyka kolonialna, jednak w bardzo ograniczonym zakresie i w kontekście bardziej informacyjnym niż agitacyjnym.[527] Dokonywano także zestawień emigracji Polaków z rozbiciem na emigrację europejską i zamorską w celu pokazania jak wiele jeszcze statków będzie potrzebowała marynarka handlowa aby przewieźć rosnącą liczbę polskich emigrantów.[528] W tym kontekście wspominano również o konieczności zwiększenia potencjału przemysłowego wokół portu aby wykorzystać wszystkie atuty Gdyni. Nawoływano także do zacieśnienia współpracy pomiędzy portem gdyńskim a zagranicznymi odpowiednikami widząc w tym szansę na powiększanie potencjału krajowego portu.[529]

Okładka i strona tytułowa numeru pisma z 1934 roku, po zmianie formuły wydawniczej oraz wprowadzeniu koloru na okładkę

525 Bolesław Leitgeber, „ O nowe zamorskie rynki eksportowe dla Polski", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 7/1934, str. 3-4, (ba), „Z życia izb handlowych", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 7/1934, str.8, Bohdan Witwicki, „O usprawnienie pracy portu gdyńskiego", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 3/1934, str. 1-3, B. Koselnik, „Rola Banku Gospodarstwa Krajowego w porcie gdyńskim", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 1/1935, str. 1-2, J.G., „Pierwsza podróż m/s *Piłsudski*", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 9/1935, str. 1 (t.), „O nowe możliwości Polskiej żeglugi przybrzeżnej", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 8/1938, str. 12-13, Z. Adamski, „Port rybacki w Wielkiej Wsi", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 1/1938, str. 8-9, (ba), „Powrót *Daru Pomorza*", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 6/1937, str. 19

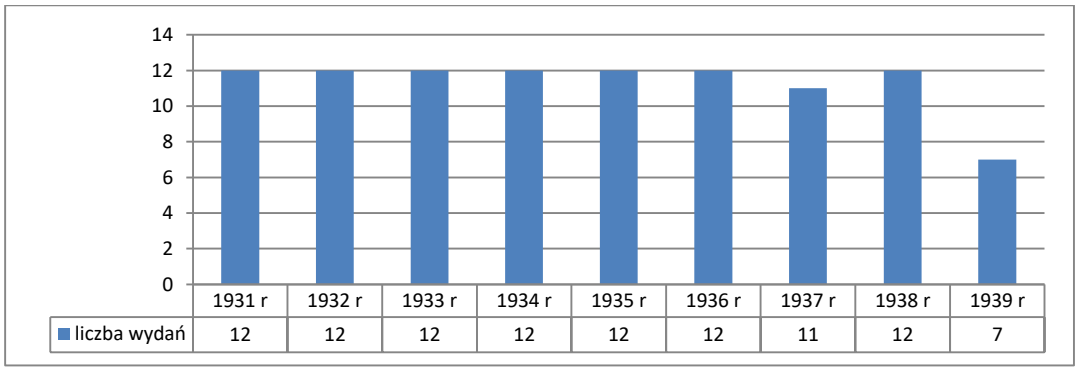
526 (ba), „Hasłem Polski – Dozbrojenie na morzu", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 6/1936, str. 1

527 (ba), „Liga Morska i Kolonjalna", Wiadomości Portu Gdyńskiego, nr 6/1936, str. 16-17

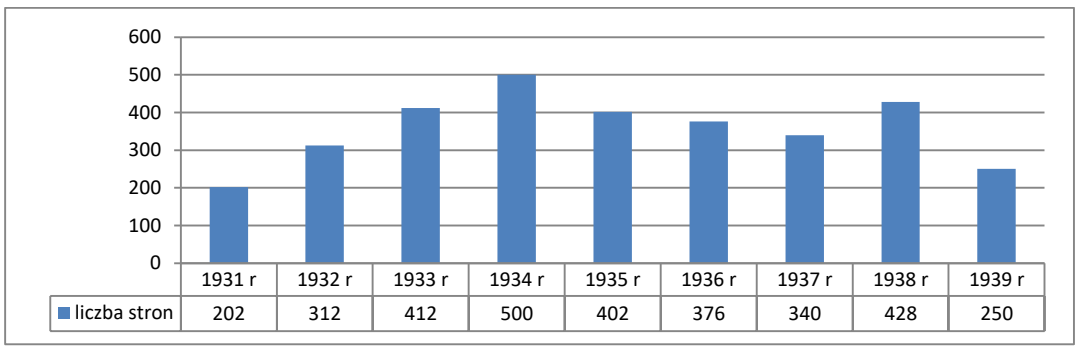
528 (ba), „Polska emigracja zamorska", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 8/1933, str. 1

529 Antoni Marczyński, „Możliwości współpracy Gdyni z portem Casablanca", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 3/1935, str. 3-4

Okładki numerów pisma z 1938 roku oraz –po zmianie tytułu i logotypu- z sierpnia 1939, ostatniego wydania pisma przed wojną



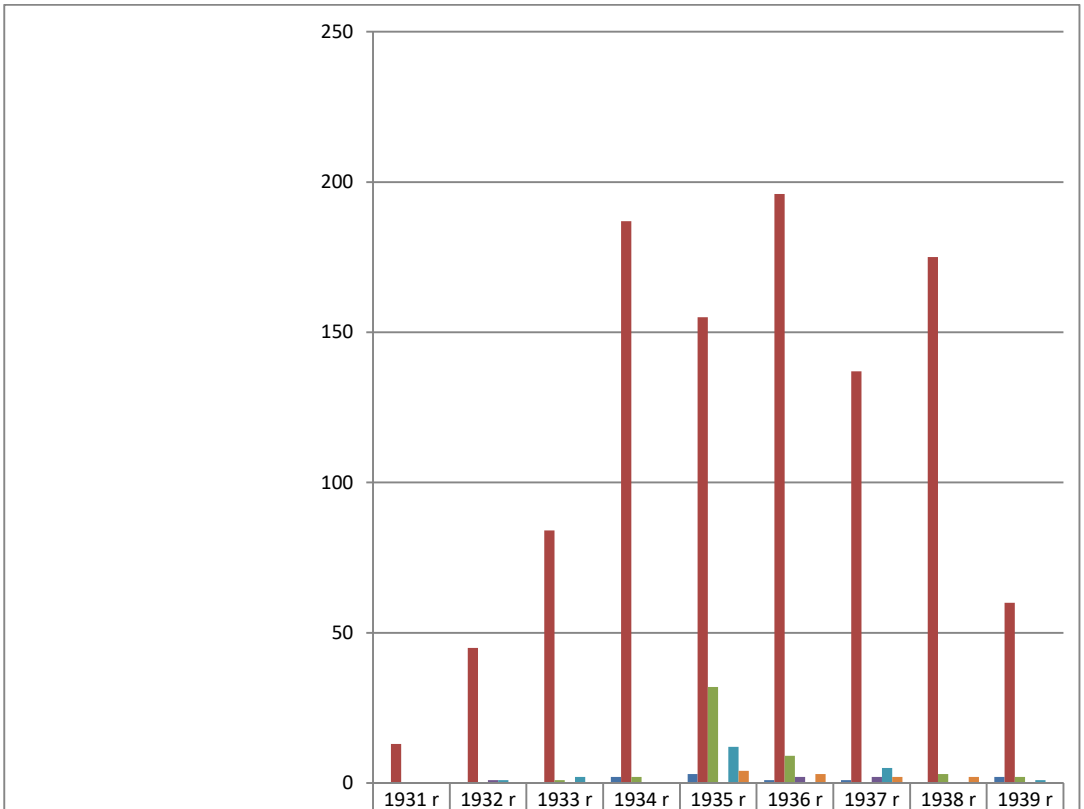
Liczba wydań czasopisma *Wiadomości Portu Gdyńskiego* w poszczególnych latach



Liczba stron czasopisma *Wiadomości Portu Gdyńskiego* w poszczególnych latach

Wielką dyskusję wywołał materiał problemowy poświęcony ładunkom drobnicowym, które zawsze nastręczały portom wielu problemów i kosztów. Skrzynie zbiorowe, czyli kontenery, rozwiązywały większość problemów, ale prowokowały zarazem nowe, głównie wynikające z konieczności dokonania standaryzacji wielkości i wagi.[530]

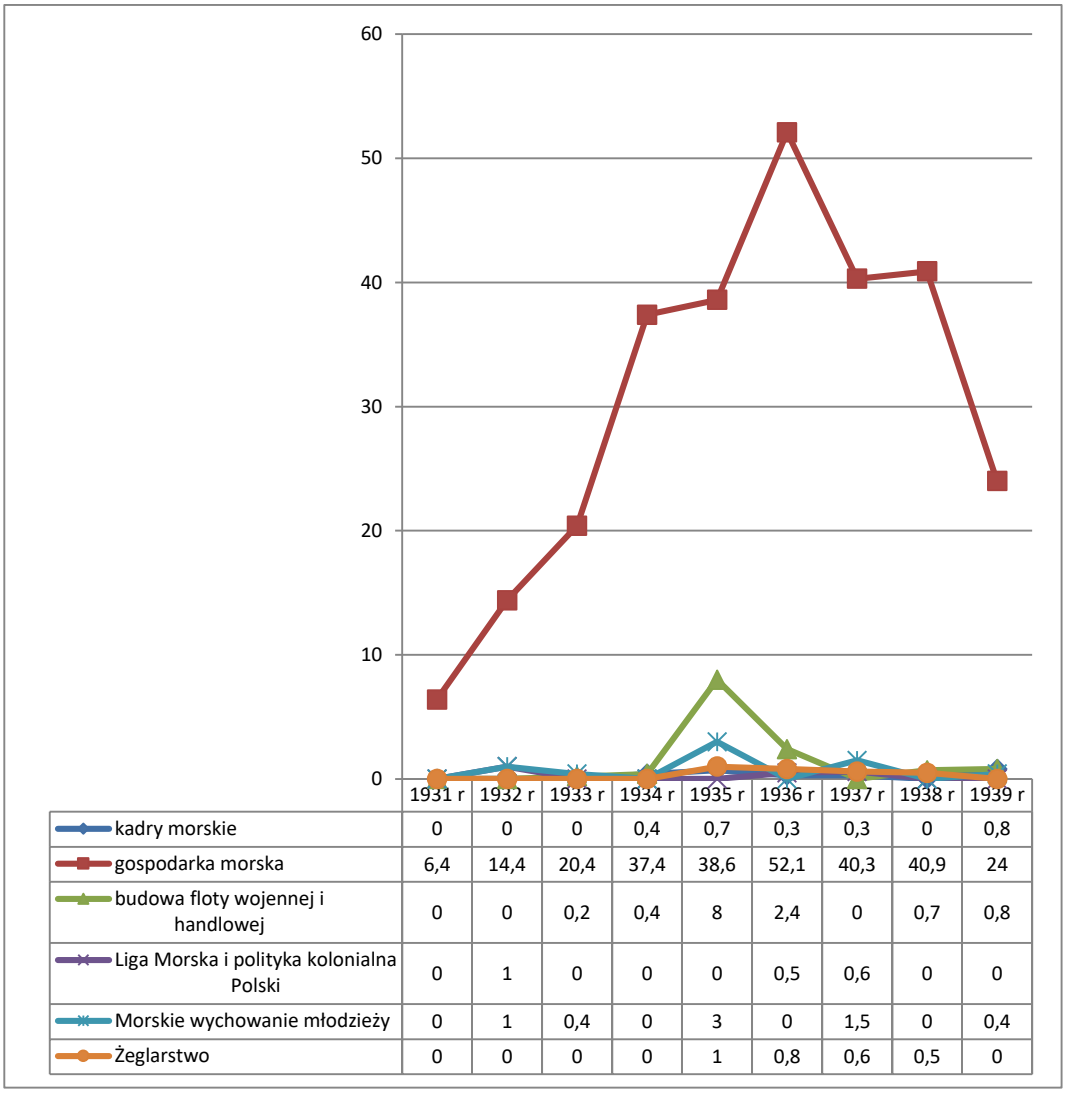
Wiadomości Portu Gdyńskiego to jeden z nielicznych w polskiej prasie międzywojennej tytuł o tematyce morskiej, który mając stabilne podstawy finansowe ukazywał się regularnie i prezentował niezwykle stabilną formułę wydawniczą. Wydawany przez agendę rządową nie borykał się z problemami charakterystycznymi dla większości ówczesnej prasy, ponadto wypełniał lukę informacyjną na temat pracy portu gdyńskiego, a od 1939 roku, także gdańskiego. Jest także przykładem tytułu, który w trakcie rynkowej egzystencji zmienił kategorię stając się z biuletynu branżowego pismem gdyńskim by w roku 1939 stać się tytułem o charakterze ogólnobranżowym informując o pracy całego sektora gospodarki. Prawie nie podejmował bieżącej problematyki morskiej pozostając wąsko sprofilowanym periodykiem skierowanym do określonej grupy zawodowej.



	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	0	0	2	3	1	1	0	2
gospodarka morska	13	45	84	187	155	196	137	175	60
budowa floty wojennej i handlowej	0	0	1	2	32	9	0	3	2
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	0	1	0	0	0	2	2	0	0
Morskie wychowanie młodzieży	0	1	2	0	12	0	5	0	1
Żeglarstwo	0	0	0	0	4	3	2	2	0

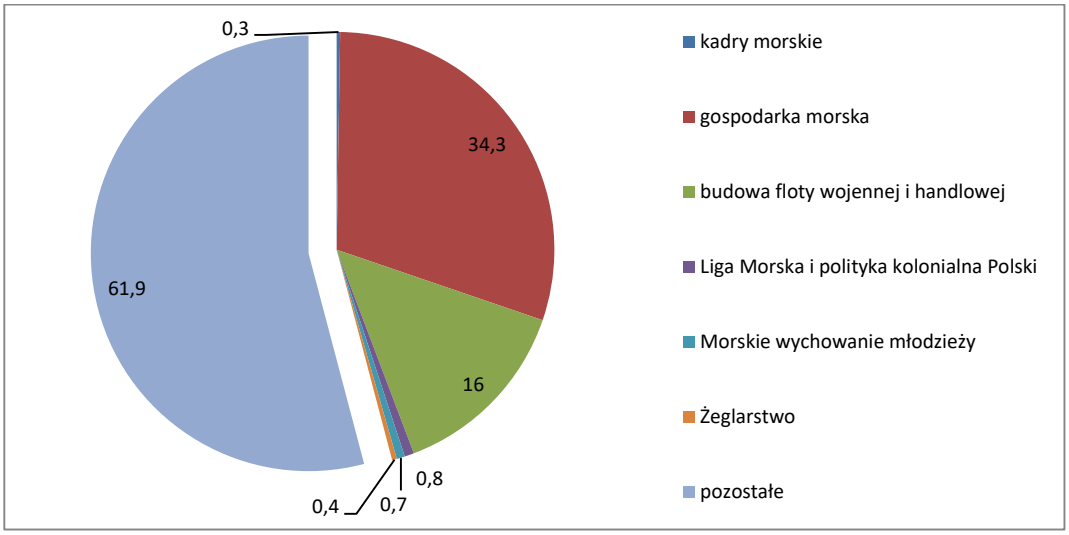
Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w poszczególnych latach

[530] J.J., „Transport towarów w skrzyniach zbiorowych", *Wiadomości Portu Gdyńskiego* nr 5/1938, str. 4-5



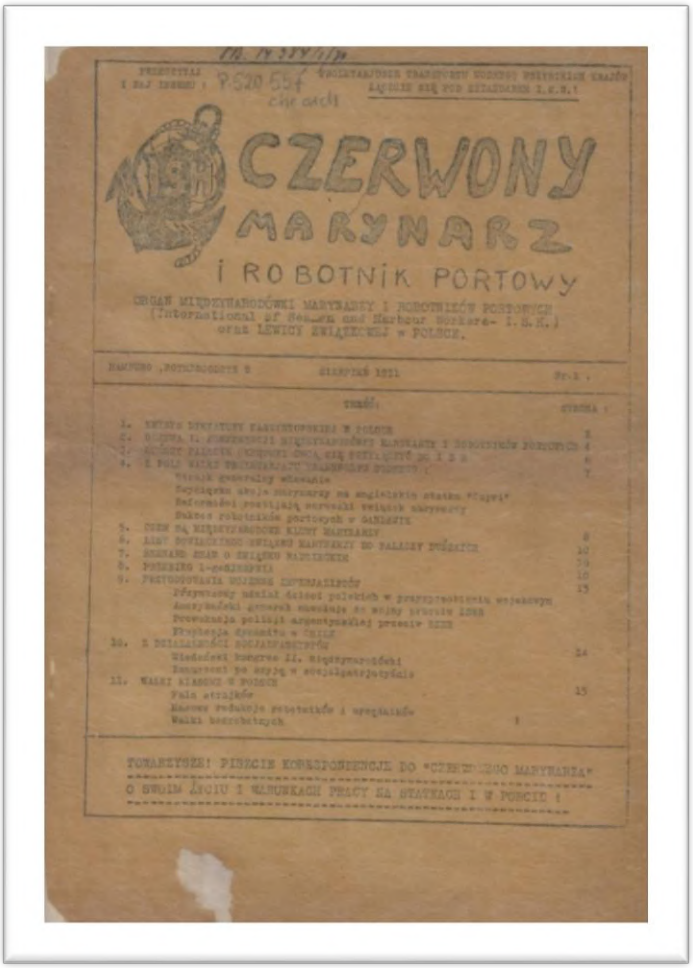
	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
kadry morskie	0	0	0	0,4	0,7	0,3	0,3	0	0,8
gospodarka morska	6,4	14,4	20,4	37,4	38,6	52,1	40,3	40,9	24
budowa floty wojennej i handlowej	0	0	0,2	0,4	8	2,4	0	0,7	0,8
Liga Morska i polityka kolonialna Polski	0	1	0	0	0	0,5	0,6	0	0
Morskie wychowanie młodzieży	0	1	0,4	0	3	0	1,5	0	0,4
Żeglarstwo	0	0	0	0	1	0,8	0,6	0,5	0

Procentowa zawartość wybranej tematyki w poszczególnych latach



Procentowa zawartość wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Wiadomości Portu Gdyńskiego*

• **1931**: *Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy*


CZERWONY
MARYNARZ
I ROBOTNIK PORTOWY

Okładka czasopisma *Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy* z sierpnia 1931 roku

Pismo o szczególnym charakterze, ponieważ wydawane było konspiracyjnie i adresowane do robotników portowych i marynarzy o poglądach lewicowych czy wręcz komunistycznych. Wydawane było w Hamburgu, ale miało także swoją redakcję w Gdyni, pod konspiracyjnym adresem, a redagowała je osoba ukryta za pseudonimem Dalmin. Wydawano je w formie jednodniówek nie trzymając się stałego harmonogramu, a kolportażem z Niemiec zajmowali się głównie marynarze. Od początku swego istnienia pismo było zwalczane przez władze, tropiono ścieżki kolportażu i represjonowano czytelników. Pismo miało zaledwie dwie stałe rubryki: „Z pola walki proletariatu transportu wodnego", w której informowano o strajkach w portach zagranicznych oraz „Walki klasowe w Polsce" poświęconej środowisku robotniczemu w kraju. Tutaj pojawiały się najczęściej informacje na temat strajków w różnych zakładach pracy, nie tylko wybrzeża, a ponadto informowano o tworzeniu struktur związkowych w fabrykach. Poza tym pismo redagowane było na bieżąco i posiadało także zmienną objętość. Numer sierpniowy z 1931 roku miał 16 stron formatu A4, ale okładki

pozostawały niezadrukowane. Pismo było kopiowane techniką powielaczową, miało bardzo nieatrakcyjną szatę graficzną, stałą wielkość czcionek i jednoszpaltowe łamy. Zajmowało się sprawami socjalnymi pracowników portowych, pokazywało protesty robotnicze w innych krajach, co miało stanowić zachętę do podejmowania podobnych akcji protestacyjnych na terenie Polski. Stosunek do ówczesnych władz miało skrajnie negatywny, co poniekąd było przyczyną represji. Ustrój polityczny Polski początku lat trzydziestych określano jako dyktaturę faszystowską, krytykowano posunięcia władz w zakresie obronności i rozwoju gospodarki rskiej.[531] Bardzo krytycznie odnoszono się także do posunięć rządu w sferze socjalnej podnosząc kwestie niskich zarobków i braku perspektyw dla robotników. Publikowano również odezwy środowisk lewicowych nawołujące do zjednoczenia wysiłków walce z przedsiębiorcami.[532] Pismo miało niewielki nakład i do dzisiaj w zbiorach zachowały się zaledwie pojedyncze egzemplarze stąd też trudno wskazać liczbę wydań, a nawet okres ukazywania się tytułu. Z tych samych powodów niemożliwe jest dokonanie bardziej szczegółowej analizy tego tytułu. Ostatni znany egzemplarz pochodzi z października 1933 roku.[533]

[531] (ba), „Kryzys dyktatury faszystowskiej w Polsce", *Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy*, sierpień 1931 r., str. 2

[532] (ba), „Odezwa do wszystkich marynarzy i robotników portowych", *Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy*, sierpień 1931 r., str. 4

[533] Zbigniew Machaliński, *Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1969, str. 190

- **1934**: *Latarnia Morska -tygodnik ilustrowany poświęcony Polsce nad morzem*

Okładka pierwszego numeru pisma z grudnia 1934 roku

Latarnia Morska była tygodnikiem popularnym, ukazującym się w Gdyni przez niecałe dwa lata. Na fali zwiększonego zainteresowania miastem będącym symbolem budowy nowej Polski stworzono dwa periodyki. Pierwszym z nich były *Wiadomości Portu Gdyńskiego* o charakterze gospodarczym, koncentrującym się na pracy portu i adresowane do wąskiego kręgu odbiorców. *Latarnia Morska* miała w założeniu wypełniać lukę w kategorii pism popularnych, magazynowych, informującym o życiu portowego miasta, ale w sposób znacznie lżejszy, dostępny dla przeciętnego czytelnika. W pierwszym numerze, w artykule redakcyjnym, precyzyjnie wyrażono credo nowego pisma:

> „*Nie ulega wątpliwości, że każdy myślący obywatel Polski pragnie wiedzieć, jak się umacnia nasz stan posiadania nad Bałtykiem, aby tem skuteczniej mozolnie i materialnie pomagać Państwu w budowie wielkiego dzieła, które przyszłym pokoleniom ma dać potęgę gospodarczą, a krajowi siłę Mocarstwa.*[534]

Pismo było drukowane na papierze gazetowym, miało ciekawą szatę graficzna i było tanie, cena egzemplarzowa została ustalona na 30 groszy. Od numeru 24/1934 zdrożało do 35

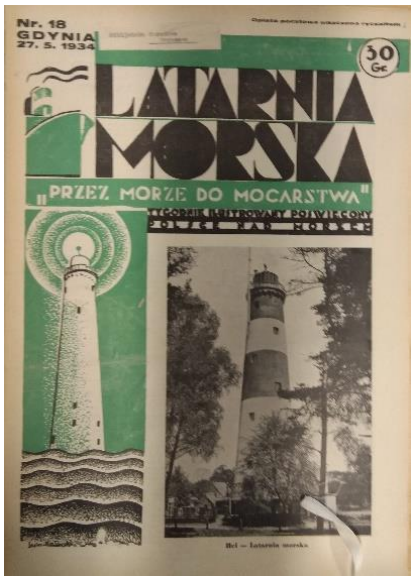
[534] (ba), „Od Redakcji", *Latarnia Morska* nr 1/1934, str. 4-5

groszy, a do 50 groszy podniesiono cenę z końcem roku. Od stycznia 1935 roku cena egzemplarzowa spadła jednak ponownie do 30 groszy.

Wydawcą pisma była lokalna spółka Balto-Polak mająca swoją siedzibę przy ul. Starowiejskiej 35 w Gdyni, a więc w samym centrum miasta. Firma była związana z gospodarką morską, a w wydawaniu tytułu dostrzegła szansę na dodatkowe przychody. Kiedy okazało się, że *Latarnia* nie przynosi spodziewanych dochodów, wydawanie pisma przejęła nowoutworzona firma Wydawnictwo Latarni Morskiej. Kolejnym krokiem w rozwijaniu tytułu było przejęcie druku periodyku, który począwszy od lata 1934 roku był wykonywany we własnej drukarni, co wpłynęło na obniżenie kosztów funkcjonowania wydawnictwa.

Pierwszym redaktorem był J. Przewłocki, który kierował tytułem zaledwie przez dwa miesiące. Po nim w fotelu redaktora zasiadł Augustyn Kryński, który po trzech miesiącach, od numeru 15/1934, został wymieniony przez Jana Krenza. Od numeru 28/1934 pracami redakcji kierował Kazimierz Purwin, aby po trzech miesiącach zostać zastąpionym przez Przewłockiego wracającego do redakcji po przerwie. Tak częsta wymiana redaktora odbiła się na linii wydawniczej, każdy z nich miał bowiem własne pomysły na uatrakcyjnienie pisma, a nie zawsze były to pomysły spójne. W konsekwencji często zmieniano zawartość tytułu, co nie sprzyjało stworzeniu atmosfery przywiązania do pisma i nie budowało jego stabilnej pozycji na rynku wydawniczym. Stałym elementem były wyrażane nadzieje na rozwój Polski w kierunku mocarstwowym i dynamiczny rozwój Gdyni jako okna na świat nowej Polski.[535]

> „*Przez morze do mocarstwa należy płomiennemi literami wypisać na narożnika wszystkich ulic w polskich miastach. Trzeba je głosić wszędzie i wszystkim. Niech małe dzieci uczące się alfabetu znają to zawołanie Polski dzisiejszej, albowiem musi się ono stać jawą żywą – kolosem, w którego żyłach pulsować będzie krew gorąca.”*[536] (pis. oryg.)



Okładka *Latarni Morskiej* po zmianie koloru

[535] (ba), „Znaczenie portu Gdynia”, *Latarnia Morska* nr 1/1934, str. 2-3,, (ba), „Polska polityka morska”, tamże, nr 4/1934. Str. 2

[536] (ba), „Droga do mocarstwa”, *Latarnia Morska*, nr 2/1934, str. 2

W *Latarni* postulowano budowę silnego przemysłu stoczniowego upatrując w tym szansę na rozwój miasta i regionu, tworzenie nowych miejsc pracy i bardziej kompleksową ofertę dla gospodarki morskiej. Dostrzegano ten problem w szerszym kontekście, kryzysu gospodarczego wczesnych lat trzydziestych i będącym jego konsekwencją wzrostu bezrobocia.

> *Kwestja rozpoczęcia budowy okrętów w Gdyni też ma swoje poważne znaczenie. Nie możemy stale kupować naszych statków zagranicą jest to bowiem interesem nieszczególnym. Z całego szeregu przyczyn – a po pierwsze dlatego, iż w ten sposób olbrzymie sumy kapitału płyną do obcych – po drugie nie zatrudniamy własnych bezrobotnych i nie używamy polskiej stali, której pod dostatkiem produkujemy.*[537]

Latarnia nie stroniła od patriotycznych tekstów, wśród których wybijał się bardzo obszerny materiał pióra Andrzeja Wachowiaka odwołujący się do działania młodzieży w nowych realiach Polski po odzyskaniu niepodległości.[538]

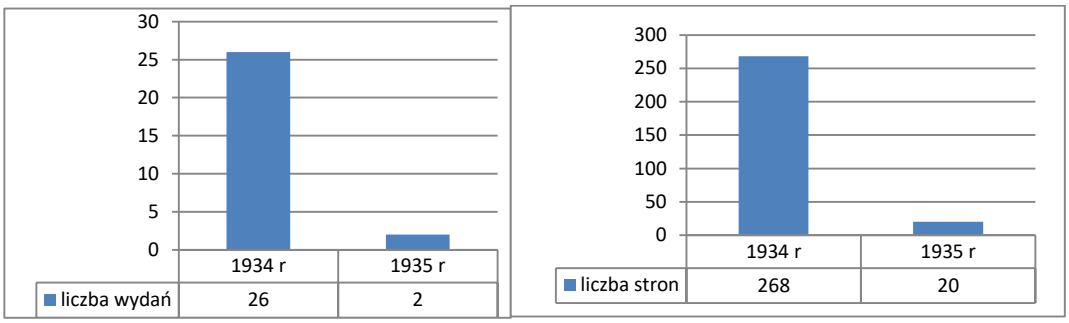
Do wiodących zagadnień poruszanych na łamach pisma należała także sprawa osadnictwa słowiańskiego na ziemiach Pomorza oraz sprawy lokalne, których znaczenie nie wykraczało poza obszar regionu. Pisywano wiele o lokalnych bolączkach mieszkańców, służbie zdrowia, komunikacji, ale też kilka materiałów poświęcono propozycji budowy gmachu dla miejscowej filharmonii. Charakterystyczne dla pisma było niezajmowanie konkretnego stanowiska w przedstawianych sprawach. Dziennikarze pokazywali problemy z różnych punktów widzenia, ale opinię pozostawiali czytelnikowi.

Latarnia nie znalazła społecznego poparcia czytelników wyrażającego się wysokim nakładem, na co złożyły się częste zmiany redaktorów, a ponadto przyjęła formułę pisma lokalnego, co ograniczyło zasięg tytułu do mieszkańców miasta, co nie zagwarantowało rentowności. W 1935 roku zdołano wydać zaledwie dwa numery po czym tytuł zniknął z rynku.

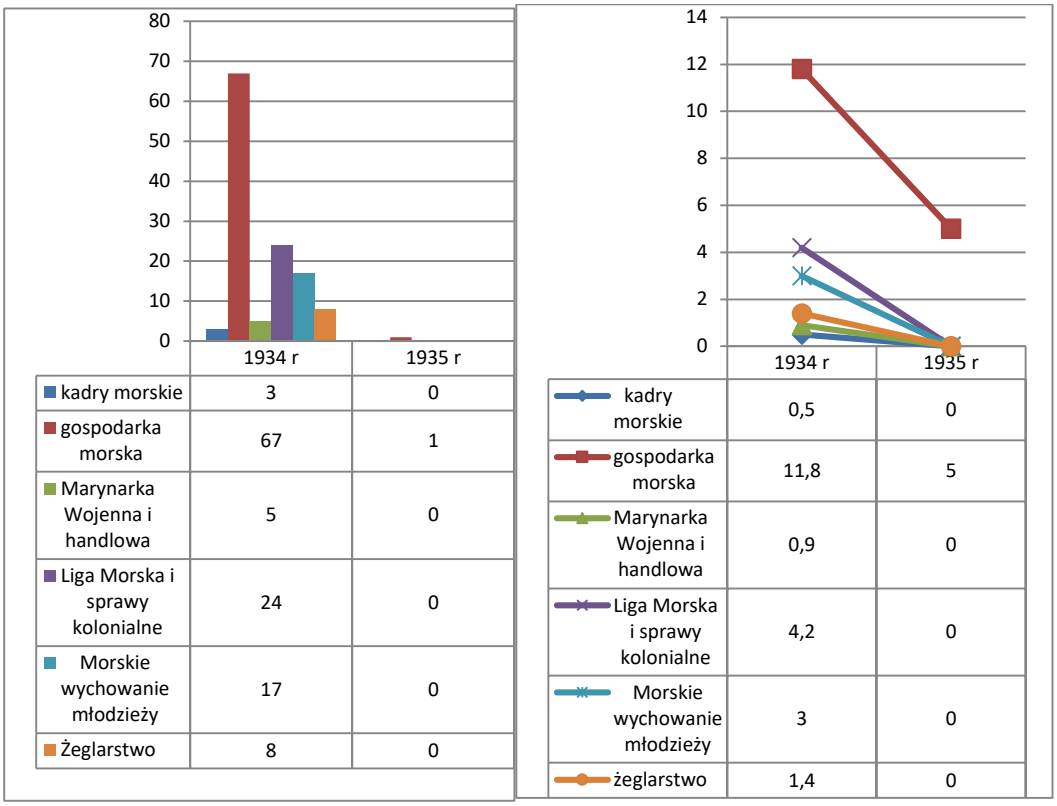
Okładka ostatniego numeru pisma ze stycznia 1935 roku

537 (ba), „Problem Gdyni", *Latarnia Morska,* nr 3/1934, str. 2

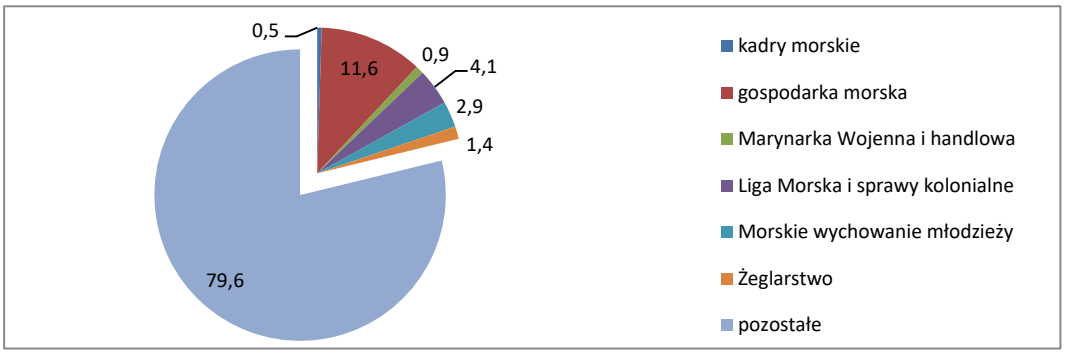
538 Andrzej Wachowiak, „O polski światopogląd morski", *Latarnia Morska* nr 3/1934, str. 4 i 6, tamże, nr 4/1934, str. 3-4, tamże, nr 5/1934, str. 3-4, tamże, nr 6/1934, str.3-4, tamże, nr 7/1934, str. 3



Liczba wydań oraz liczba stron czasopisma *Latarnia Morska* w latach 1934-35



Liczba stron poświęconych wybranej tematyce w rozbiciu na poszczególne lata
Procentowy udział wybranych zagadnień na łamach czasopisma *Latarnia Morska* w rozbiciu na poszczególne lata



Procentowa zawartość wybranej tematyki w całym okresie istnienia pisma

- 1935: Głos Morski – tygodniowe pismo polityczne, gospodarczo-handlowe i społeczne

Cena egz. 20 groszy

GŁOS MORSKI

TYGODNIOWE PISMO POLITYCZNE, GOSPODARCZO-HANDLOWE I SPOŁECZNE

Rok I. Gdynia, 21 kwietnia 1935 Nr. 3.

Protest Polaków w Gdańsku

przeciw gwałtom i szykanom

Adwokat Józef Czuberski Gdynia

Konstytucja z 23 marca 1935 r.

M. A. T. Morska Agencja Techniczna GDYNIA

Cena egz. 20 groszy

GŁOS MORSKI

TYGODNIOWE PISMO POLITYCZNE, GOSPODARCZO-HANDLOWE I SPOŁECZNE

Rok I. Gdynia, 19 maja 1935 Nr. 7.

Pamięci

Wskrzesiciela i Budowniczego Odrodzonej Polski

Pierwszego Marszałka

JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

w hołdzie Morze Polskie

Uroczystości żałobne w Gdyni

Wydania *Głosu Morskiego* z 21 kwietnia (nr 3) oraz z 19 maja (nr 7) 1935 roku

Pismo ukazujące się w Gdyni w 1935 roku, które skromnie zaznaczyło swoją obecność na rynku prasowym, ponieważ wydano zaledwie 8 numerów. *Głos* nie był kontynuatorem pisma o tym samym tytule i ukazującym się w Gdyni w latach 1930 wydawanego z podtytułem „bezpartyjny tygodnik poświęcony sprawom Gdyni i Wybrzeża". Nowy *Głos* ukazywał się także jako tygodnik, ale w podtytule zaznaczono: „tygodniowe pismo polityczne, gospodarczo-handlowe i społeczne".

Gazeta kosztowała 20 groszy, a redaktorem był Józef Krynicki, a siedziba redakcji mieściła się przy ulicy Warszawskiej 44 w Gdyni. Charakter lokalny tytułu był aż nadto widoczny, praktycznie tylko nieliczne informacje o charakterze krajowym znalazły miejsce na łamach, szczególnie dużo miejsca poświęcono śmierci i uroczystościom pogrzebowym Józefa

Piłsudskiego.[539] Podobnie było także z ważnymi wydarzeniami w skali kraju jak omówieniem nowej konstytucji.[540]

Nowy periodyk na rynku gdyńskim miał charakter pisma lokalnego, tematyka morska, choć ważna, pojawiała się w dziale handlowo-gospodarczym. Spośród ośmiu numerów wydanych w tym roku na uwagę zasługuje problematyka morska reprezentowana przez zapowiedzi wycieczek morskich do Norwegii, Szwecji, Danii i Anglii, które reklamowano jako sposób na doskonały wypoczynek oraz kwestie związane z procedurami handlowymi pomiędzy Polską i Szwecją.[541] Opublikowano również bardzo interesujący materiał na temat żeglugi śródlądowej, opisujący warunki ruchu pasażerskiego na Wiśle i rywalizacją pomiędzy towarzystwami żeglugowymi.[542] Pisano również o relacjach Gdyni i Gdańska, trudnym sąsiedztwie i wzajemnej rywalizacji obu portów.[543] Okazjonalnie publikowano także historyczne ciekawostki morskie, w ten nurt wpisuje się materiał o połowach Zygmunta III.[544] Zbyt krótki czas istnienia pisma nie pozwala na dokonanie bardziej szczegółowej analizy, pismo jednak nie przyjęło się na rynku i po wydaniu zaledwie kilku numerów zniknęło z punktów sprzedaży na terenie Gdyni.

---

539 (ba), „pamięci wskrzesiciela i Budowniczego Odrodzonej Polski, Pierwszego Marszałka Józefa Piłsudskiego w hołdzie Morze Polskie", *Głos Morski* nr 7/1935, str. 1, (ba), „Józef Piłsudski", *Głos Morski* nr 8/1935, str. 1, (ba), „Po pogrzebie", tamże, str. 1, (ba), „Jaki powinien stanąć pomnik Marszałka na Helu", tamże, str. 2

540 Józef Czodrowski, „Konstytucja z 23 marca 1935 roku", *Głos Morski* nr 2/1935, str. 1 oraz nr 3/1935, str. 1-2

541 (ba), „Wycieczki morskie", *Głos Morski* nr 5, str. 1. Kontynuacja w kolejnych numerach: nr 6, str. 6, (ba), „Handlowe klauzule zwyczajowe przy wymianie towarów ze Szwecją", *Głos Morski* nr 6/1935, str. 3

542 (ba) „komunikacja rzeczna z głębi kraju do Gdyni", *Głos Morski* nr 6/1935, str. 2

543 (ba), „Protest Polaków w Gdańsku", *Glos Morski* nr 3/1935, str. 1

544 Stanisław Zetowski, „Jakie dziwotwory morskie złapano w Bałtyku w czasach Zygmunta Starego", *Głos Morski* nr 3/1935, str. 2, Stanisław Bodniak, „Ordynacja dla kaperskiej floty Polski z r. 1571", *Głos Morski* nr 7/1935, str. 2

Ewolucja tytułu i podtytułów:

- 1936: *Torpeda – oczy i uszy Gdyni*
- 1936: *Torpeda –gazeta tygodniowa - oczy i uszy Gdyni*
- 1937:*Torpeda – ilustrowana gazeta tygodniowa - oczy i uszy Gdyni*
- 1937: *Torpeda – niedzielny dodatek do Kuriera Bałtyckiego*

12 stron NUMER OKAZOWY

Gdynia, 1936

Cena egz. 26

№1

TORPEDA

oczy i uszy Gdyni

Rok I. Wychodzi w każdą sobotę rano Nr. 1.

Miasto Gdynia

u progu nowego etapu

Nie powtarzajcie tego!

Układ charakter nadaje

Drukarnia Gdańska

Gdańsk, Telefon 247 37

Pierwszy numer tygodnika *Torpeda* z 25 kwietnia 1936 roku

Tygodnik wydawany w Gdyni przez dwa lata, początkowo jako samodzielny byt wydawniczy, a następnie, od czerwca 1937 roku, jako dodatek do *Kuriera Bałtyckiego* Wydawcami byli dwaj dziennikarze gdyńscy: Józef Dobrostański i Mikołaj Arciszewski. Funkcję redaktora pełnił Arciszewski publikując jednocześnie wiele swoich rysunków i karykatur. W artykule wstępnym redakcja zwraca się do czytelników:

> *Kierunek nasz nie jest ani opozycyjny ani sensacyjny. Nasz kierunek jest po prostu gdyński i w dodatku kierunkiem całkowicie niezależnym, opartym na opinii publicznej. W samym słowie Gdynie mieści się cały program ideowy, dlatego za zbyteczne uważamy rozwodzenie się nad tym programem. Pragniemy informować gdynian i cały kraj o Gdyni, o tym wszystkim, co się w niej dzieje. (...) Chcemy po prostu pod kątem*

widzenia Gdyni omawiać te wszystkie sprawy, które obchodzą przeciętnego gdynianina. (...) Staramy się wydawać „Torpedę" nie dla pewnej warstwy czy grupy, lecz dla tych wszystkich, którzy z Gdynią się związali, Gdynię budują i Gdynię kochają. [545]

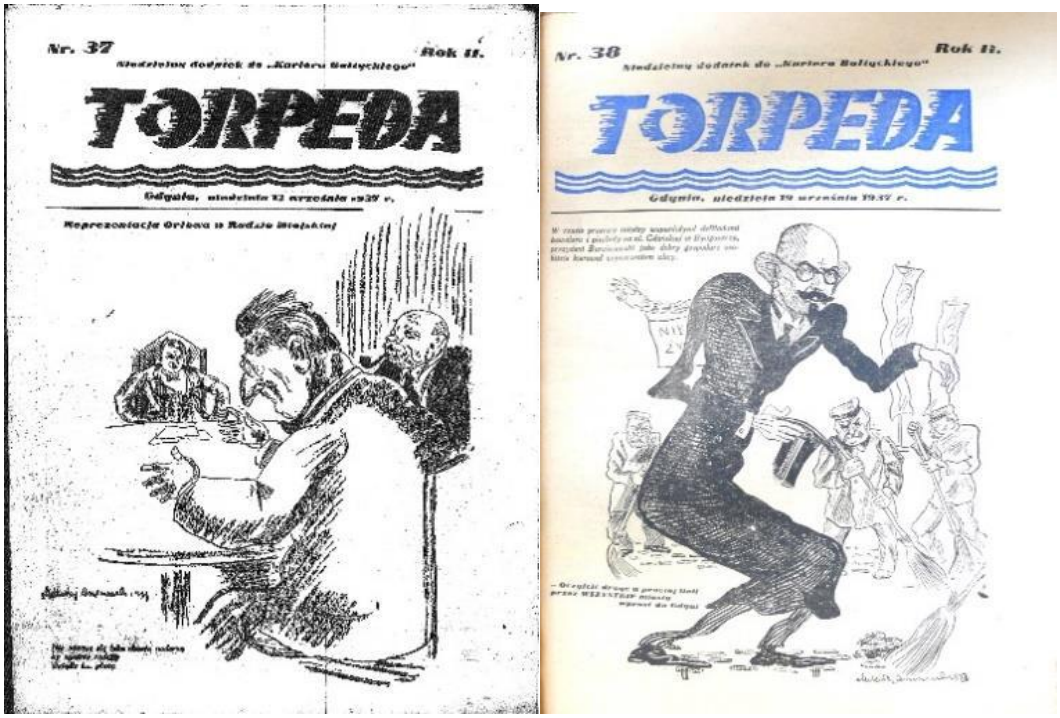
Pismo było bardzo eklektyczne, zajmowało się wszystkim, ale bardzo powierzchownie, sprawiało wrażenie nieuporządkowanego i niekonsekwentnego. Jego zawartość pozostawała zagadką dla czytelnika, sięgano bowiem z tygodnia na tydzień po krańcowo różne tematy choć obracające się wokół szeroko rozumianej problematyki gdyńskiej i regionalnej. Było jednak bardzo konsekwentnie redagowane i wyróżniało się, mimo słabej szaty graficznej, na tle konkurencyjnych tytułów. Łamanie pisma było charakterystyczne dla ówczesnej prasy robotniczej; wąskie cztery szpalty na kolumnie, krótkie materiały o jasnym przesłaniu, pozwalające czytelnikowi natychmiast wyrobić sobie zdanie, a także brak podpisów autorów pod większością tekstów. Całość drukowana była jako czarno-biała, kolor w ogóle się nie pojawiał. Duży format uzupełniał wrażenie czytania gazety codziennej, choć *Torpeda* z założenia była tygodnikiem, ukazywała się w każdą sobotę.

W *Torpedzie* dominowały materiały krótkie, newsowe, dotykające problemów zwykłego mieszkańca Gdyni, dla którego lektura pisma miała stanowić przede wszystkim zaspokojenie potrzeby posiadania informacji i rozrywkę. Było drukowane na słabej jakości papierze, ale miało bardzo charakterystyczny układ graficzny. Redakcja wykorzystując duży talent rysowniczy Arciszewskiego, publikowała jego prace ilustrujące rozmaite artykuły, a mając w zanadrzu taki atut mogła drukować znacznie mniej zdjęć bez straty jakości pisma. Rysunki i karykatury znajdowały się w każdym numerze, w sposób nieco ironiczny komentowały rzeczywistość i nadawały pismu lekkości i wyrazistości. Gazeta kosztowała 25 groszy, nie wyróżniała się więc ceną na tle konkurencji.

Drugi numer pisma z 2 maja 1936 roku (reprodukcja wykonana z mikrofilmu)
Okładka pisma z 20 czerwca 1937 roku z informacją na temat przyłączenia tytułu do *Kuriera Bałtyckiego*. Był to zarazem ostatni samodzielnie wydany numer pisma

[545] (ba), „Torpeda o sobie", *Torpeda* nr 3/1936, str. 1

Pierwsze wydanie dodatku do *Kuriera Bałtyckiego* z dn 27 czerwca 1937 roku. (reprodukcja wykonana z mikrofilmu)
Numer z 15 sierpnia 1937 roku wydany po raz pierwszy z całostronicowym rysunkiem na okładce.



Okładka jednego z ostatnich numerów tygodnika *Torpeda* - nr 37/1937 z 12 września 1937 roku, wydany jako dodatek do „Kuriera Bałtyckiego" (reprodukcja wykonana z mikrofilmu)
Okładka jednego z ostatnich numerów tygodnika *Torpeda* - nr 38/1937 z 19 września 1937 roku, wydany jako dodatek do *Kuriera Bałtyckiego*

Bardzo dużo miejsca poświęcono przemysłowi stoczniowemu i portowi, ale materiały nie układały się w całość i były zamieszczane nieco przypadkowo.[546] Większość miejsca poświęcona była życiu codziennemu miasta, problemom mieszkańców i perspektywom rozwojom w kontekście rozbudowy portu i stoczni. Zajmowano się więc problemem bezrobocia, konieczności budowy infrastruktury miejskiej, finansami miasta, problemem dostarczania wody pitnej, a także zagadnieniami planowania przestrzeni miejskiej. Pismo miało niemal od początku istnienia kłopoty finansowe. Jako tytuł niezależny, pozostający w rękach prywatnych, nie mógł liczyć na wsparcie instytucjonalne, jedyną drogą do zwiększenia przychodów pozostawał wzrost sprzedaży i pozyskiwanie reklam. Barierą wzrostu sprzedaży pozostawał lokalny charakter tygodnika, dla którego najważniejsze były problemy lokalne, a tematyka poruszana na łamach nie zawsze była interesująca dla czytelnika w głębi kraju. Drugim czynnikiem negatywnym pozostawała słaba dystrybucja na terenie kraju; tytuł był nieznany praktycznie w głębi Polski, a charakter lokalny nie zachęcał dystrybutorów do kolportażu na terenie całego kraju.

Od 20 czerwca 1937 tytuł, wskutek trudności finansowych, został wchłonięty przez lokalny dziennik *Kurier Bałtycki* i zyskał status cotygodniowego dodatku do tego tytułu ukazując się w niedzielę. Został osobnym grzbietem, ale pozostał przy swojej charakterystycznej szacie graficznej i publicystyce kreowanej przez redaktorów i nieliczne grono współpracowników. W jednym z wydań uzasadniano tę decyzję względami nie finansowymi, a planowaną od początku fuzją wynikającą z podobnego profilu obu tytułów i znacznie większego potencjału dziennika w postaci zaplecza redakcyjnego, wydawniczego i własnej drukarni.[547] W tym kontekście mówiono o połączeniu obydwu tytułów, jednak w praktyce oznaczało to wchłonięcie słabszego partnera przez tytuł dominujący.

Pod koniec egzystencji pisma zmieniono układ graficzny pierwszej strony wprowadzając całokolumnowe rysunki odwołujące się do aktualnych wydarzeń ważnych dla miasta. Szybko jednak uznano, że materiały poświęcone Gdyni pozostają w sprzeczności z linią *Kuriera* pozycjonowanego jako opiniotwórczy tytuł miejski i po dwóch miesiącach tytuł *Torpeda* został zlikwidowany, a jego twórcy zostali włączeni w skład redakcji *Kuriera*.

---

[546] (ba), Tylko inicjatywa prywatna dźwignie przemysł okrętowy", *Torpeda* nr 4/1936, str. 7, Juliusz Rummel, „ System zarządzania portu gdyńskiego trzeba poddać rewizji", *Torpeda* nr 6/1936, str. 6, (emar), Czy stocznia gdyńska może być złotym interesem?", *Torpeda* nr8/1936, str. 8, S. Łęgowski, „Port gdyński w 1936 roku, *Torpeda* nr 12/1937, str. 4-5,

[547] (ba), „Torpeda" łączy się z „Kurierem Bałtyckim", *Torpeda* nr 20/1937, str. 1

- **1936**: *Bałtyk - organ poświęcony zagadnieniom handlu morskiego, polskiego wybrzeża i wielkiej Gdyni*

Okładki czasopisma *Bałtyk* z 18 i 29 czerwca 1936 roku

Skromne pismo o zasięgu lokalnym wydawane w Gdyni w 1936 roku. Było to czasopismo ukazujące się na rynku wydawniczym najkrócej ze wszystkich tytułów o tematyce morskiej i gdyńskiej. Dwutygodnik, który zniknął ze sprzedaży po wydaniu zaledwie dwóch numerów, co oznacza, że jego rynkowy byt ograniczył się do zaledwie jednego miesiąca. Pierwszy numer wydano 18 czerwca, a za tytułem stała nieliczna redakcja stworzona przez Bronisławę Librachtową.

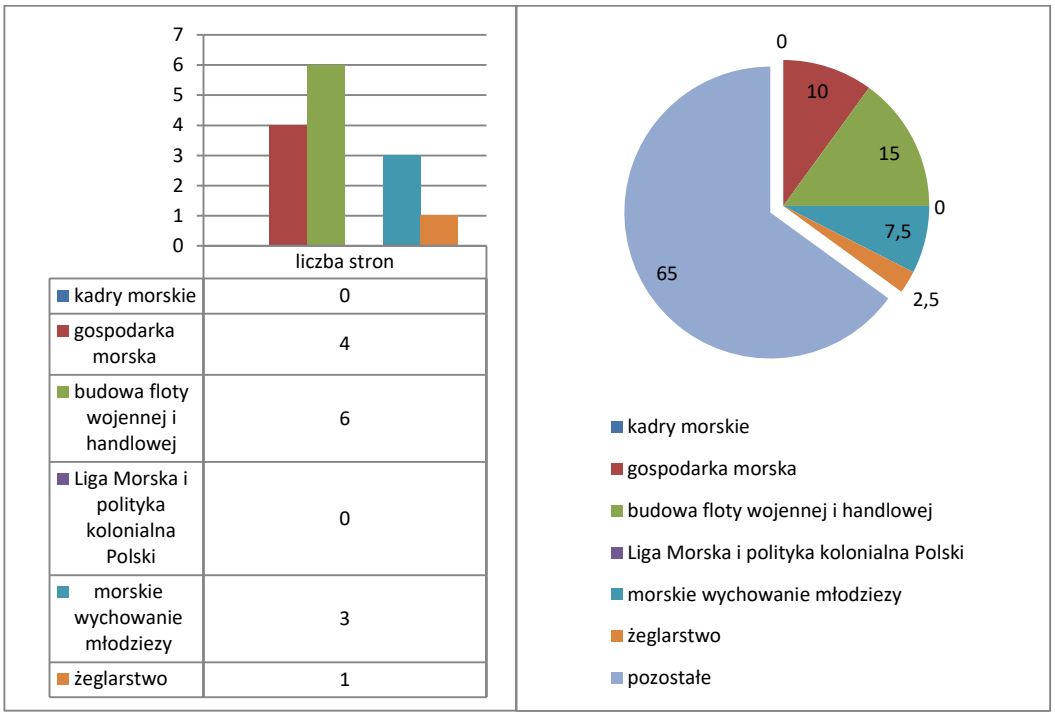
> *Pismo nasze będzie się starać uzupełnić lukę istniejącą w prasie wybrzeża. Handel morski oraz żegluga to dwa działy, którym w pierwszym rzędzie Wydawnictwo udzieli swych łamów. „Bałtyk" w stolicy morskiej – Gdyni – służyć będzie sprawom morza i marynarki handlowej".*[548]

Szeroko zakrojone plany wydawnicze powinny mieć oparcie w bogatym zapleczu finansowym, silnej redakcji i licznym gronie współpracowników, podczas gdy „Bałtyk" nie miał żadnego z tych atutów. W cenie 50 groszy czytelnik otrzymywał 20-kolumnowe czarno-białe pismo poruszające tematykę morską w szerokim rozumieniu i bogato ilustrowane. Dwuszpaltowe łamanie, wyraźne tytuły, czytelna czcionka i przejrzysty układ graficzny

[548] Redakcja, bez tytułu, Bałtyk nr 1/1936, str. 1

sprawiły, że tytuł stał się atrakcyjny graficznie. Okładki drukowane na grubym papierze pozostawały niezmienne; fotografia prezentowała statek w doku stoczniowym. Tematyka prezentowana w „Bałtyku" pokazywana była w sposób dość przypadkowy, nawet chaotyczny, co wskazuje, że redakcja nie miała bogatego zaplecza autorów i współpracowników. Dominowały informacje o charakterze newsowym, ale w na łamach pisma często bardzo się one rozrastały. Tekst o powstaniu gdyńskiego oddziału Oficerskiego Yacht Klubu nabrał charakteru nieco publicystycznego[549], ponadto wiele miejsca zajmowała tematyka kulturalna, wiersze i opowiadania.[550] Całość nie układała się w sposób klarowny, często niektóre materiały sprawiały wrażenie, że znalazły się na kolumnach przez zupełny przypadek. Stąd też dochodziło do sytuacji, gdzie znajdowały się informacje mało istotne przy pominięciu ważnych wydarzeń z punktu widzenia miasta i regionu.

Pismo nawiązywało w jakiejś mierze do *Latarni Morskiej* ukazującej się w Gdyni w latach 1934-35, ale prezentowało się mniej atrakcyjnie jako periodyk drukowany bez koloru, o znacznie skromniejszej szacie graficznej i dość przypadkowej zawartości. *Bałtyk* nie cieszył się dużym powodzeniem wśród czytelników, ponieważ było bardzo lokalne w treści, rozprowadzane tylko na Wybrzeżu, a tematyka poruszana w nim była obecna w innych pismach, dostępnych także w tym regionie, prezentowana znacznie szybciej, pełniej i na wyższym poziomie merytorycznym. Słabą stroną pisma były ilustracje, bardzo przypadkowe, nie korespondujące z tekstami, pozbawione walorów artystycznych, a często także – informacyjnych. Pismo od początku miało kłopoty ze sprzedażą egzemplarzową i prenumeratą, i zniknęło z rynku po wydaniu zaledwie dwóch numerów.



Liczba stron poszczególnych numerów czasopisma *Bałtyk*
Procentowa zawartość wybranej tematyki w całym okresie istnienia czasopisma *Bałtyk*

[549] „Oficerski Yacht Klub w Gdyni", *Bałtyk,* nr 1/1936, str. 7
[550] „Ostatnia szalupa", tamże, str. 6

Pośród ponad czterdziestu tytułów poświęconych sprawom morza i gospodarki morskiej w różnych jej aspektach, odnaleziono również kilka czasopism, które nie przynależą do żadnej z wymienionych wcześniej kategorii a z pewnością zasługują na przypomnienie. To tytuły bardzo różne, mające niewiele cech wspólnych, ponieważ ich geneza była krańcowo różna, także odbiorca i okoliczności wydawania bardzo się od siebie różniły. Rodzący się rynek prasy sprzyjał różnorodnym inicjatywom, niestety wiele z nich miała krótkotrwały charakter i dziś niezwykle trudno jest odszukać w archiwach dalsze losy tych pism. Tytułem uzupełnienia panoramy czasopism morskich i żeglarskich okresu II RP należy do katalogu tych tytułów dodać również niniejsze wydawnictwa.

11.1 . *Żeglarz Polski* 1920

- **1920**: *Żeglarz Polski – Organ Związku Zawodowego pracowników na drogach wodnych Rzeczypospolitej Polskiej*

Nr. 1. Warszawa, dnia 1 lutego 1920 roku. Rok 1.

Żeglarz Polski

Organ Związku Zawodowego pracowników na drogach wodnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Miesięcznik.

1 lutego 1920 r.

Pierwszy numer *Żeglarza Polskiego* z 1 lutego 1920 roku

Pismo o bardzo krótkiej historii, które jest stosunkowo mało znane, a z pewnością warte przypomnienia. Wydawał je Zarząd Główny Związku Zawodowego pracowników na drogach wodnych Rzeczypospolitej Polskiej, a redaktorem naczelnym był Józef Gonerko. Pismo kosztowało 1 markę polską, było więc tytułem stosunkowo tanim, choć przyznać trzeba, że nie był to tytuł atrakcyjny. Sześć stron objętości z nielicznymi ilustracjami i format gazetowy nadawały Redakcja mieściła się w Warszawie przy ulicy Nowy Zjazd 6. Tytuł miał charakter miesięcznika, wydawany był w skromnej szacie graficznej na słabej jakości papierze. „Żeglarz Polski" był w istocie pismem branżowym, koncentrującym się na problemach pracowników wodnych, ale podejmował także tematy nieco szersze, interesujące większą grupę czytelników. W zbiorach znany jest tylko numer pierwszy, z 1 lutego 1920 roku, nie udało się ustalić, czy to przedsięwzięcie edytorskie miało dalszy ciąg. W artykule wstępnym redaktor zwracał się do czytelników:

> *Zarząd Główny rozumiejąc doniosłość posiadania własnego organu- postanowił przystąpić do wydawania takiego właśnie pisma Związku i na jednym z posiedzeń zdecydował nadać temu organowi nazwę „Żeglarz Polski".(...) Wydawnictwo pisma w obecnych warunkach bardzo drogo wyniesie i Związek z posiadanych obecnie funduszów w żaden sposób nie mógłby go wydać, jednak przy pomocy Waszej, Koledzy, można będzie przełamać przeszkody materjalne i pokonać wszystkie trudności z wydawaniem pisma. Zarząd Główny Związku w nadziei, iż zrozumienie wielkości faktu posiadania własnego organu zawodowego, wzywa Was, wszystkich do opodatkowania się na rzecz wydawania „Żeglarza Polskiego" i składania pieniędzy na ręce Redaktora tego pisma, prezesa naszego Związku. (...) Gdy wszyscy zechcą współpracować w tej sprawie, to będziemy mieli wkrótce w tym własnym rodzinnym organie potężną broń, którą obracać będziemy tam, skąd nas strzały dochodzą."*[551] (pis. oryg.)

Słowa redaktora pokazują, że pierwszy numer *Żeglarza* wydano nie tylko bez ugruntowanej myśli przewodniej odnośnie linii programowej, ale także bez niezbędnego zaplecza finansowego. Apel redaktora skierowany do czytelników o wspieranie nowego, nieznanego nikomu tytułu, wydawanego ponadto przez centralę tytułu nie mógł budzić zaufania odbiorców, którzy nie musieli wszak podzielać wizji pisma zakreślonej ręką wydawcy będącego zarazem członkiem struktury związkowej.

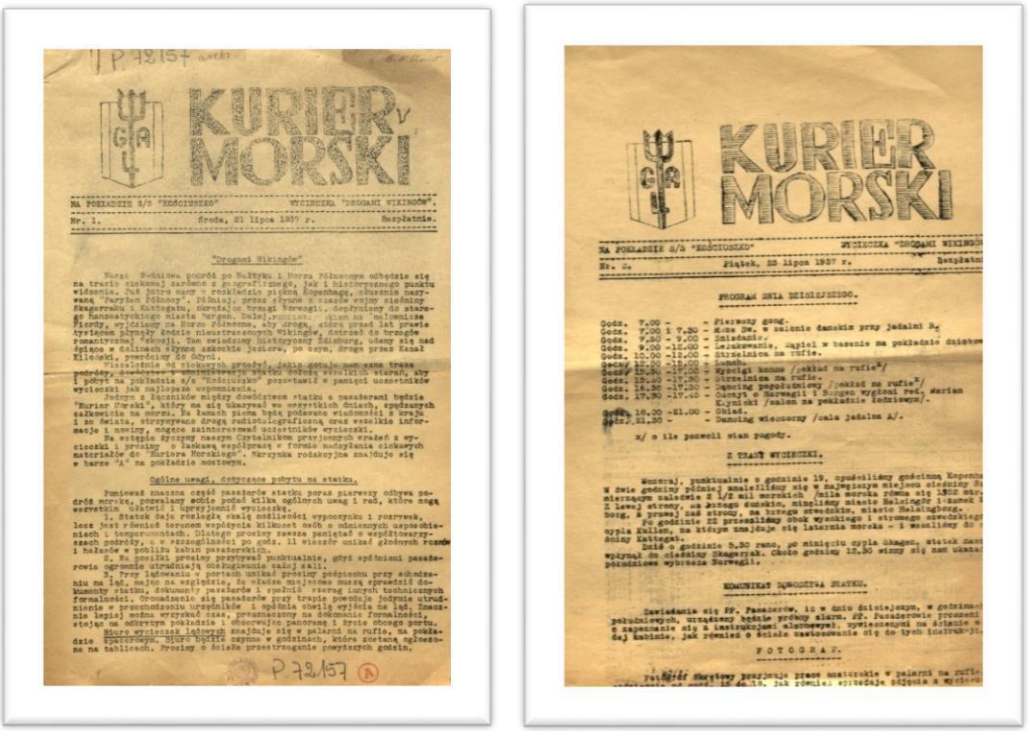
Zawartość pierwszego numeru pokazywała również słabość redakcji w zakresie treści oferowanych czytelnikom. Sprawia wrażenie dość przypadkowego zlepka informacji nie układających się w całość, można nawet odnieść wrażenie, że redakcja miała kłopot z zapełnieniem wszystkich kolumn. W numerze zawarto także apel kierowany do czytelników, którego zadaniem było denuncjowanie kolegów i piętnowanie dostrzeżonych nieprawidłowości, którego wydźwięk był jednoznacznie negatywny. Na temat uchybień w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa donoszono już w prasie wcześniej, jednak po raz pierwszy opublikowano apel mający na celu osobiste zaangażowanie czytelników w rozwiązywanie problemów przedsiębiorstwa: *Żeglugowcy! Brońcie swojej sławy. Komunikujcie Zarządowi*

[551] (ba), „Do członków Związku Zawodowego pracowników na drogach wodnych Rzeczypospolitej Polskiej", *Żeglarz Polski* nr 1/1920, str. 1

Głównemu o wszelkich nadużyciach i postępkach nieetycznych i niemoralnych swoich kolegów, które będą natychmiast publicznie piętnowane.[552]

Uwagę zwracał materiał poświęcony istniejącej od niedawna firmie pod nazwą Żegluga Polska, która powołana została do życia w celu uporządkowania kwestii żeglugowych, ale także infrastrukturalnych związanych z uprawianiem żeglugi.[553] Pokazano w nim niegospodarność i błędną strategię firmy, w funkcjonowaniu której pokładano wielkie nadzieje.[554]

11.2. *Kurier Morski* 1937



KURIER MORSKI

KURIER MORSKI

Pierwsza strona czasopisma *Kurier Morski* wydawanego na pokładzie statku pasażerskiego Kościuszko

Pismo wpisuje się w nurt pism „statkowych", wydawanych w okresie międzywojennym na jednostkach pasażerskich kursujących na regularnych liniach z Gdyni do Stanów Zjednoczonych i portów Ameryki Południowej oraz pływających w rejsy wycieczkowe. Dla uatrakcyjnienia podróży oficerowie odpowiedzialni za kontakty z pasażerami byli obligowani do wydawania gazetek pokładowych, których zadaniem było umilenie gościom pobytu na pokładzie oraz przybliżenie im zasad życia na statku i wskazanie interesujących miejsc w

[552] (ba), bez tytułu, *Żeglarz Polski* nr 1/1920, str. 2
[553] Żegluga Polska została powołana do życia rozkazem marszałka Józefa Piłsudskiego w dn 23 listopada 1918 roku
[554] (ba), „Losy Żeglugi Polskiej", *Żeglarz Polski* nr 1/1920, str. 2

portach etapowych. *Kurier*[555] wydawany był w okresie 21-30 lipca 1937, podczas rejsu nazwanego „Drogami Wikingów" na pokładzie statku pasażerskiego s/s *Kościuszko* do portów Kopenhaga, Bergen i Edynburg. Redaktorem gazetki był członek załogi, Marian Krynicki, a samo pismo drukowane było w niewielkim nakładzie techniką powielaczową. Zawierało od 2 do 4 stron, powielane było na słabej jakości papierze, ale też zakładano, że czas życia pisma dobiega końca wraz z zawinięciem statku do portu macierzystego.

Na treść składały się słowa wstępu, informacje o statku i warunkach podróży, udogodnienia i atrakcje dla podróżnych oraz opis odwiedzanych miejsc. Pisano o odwiedzanych portach, ich dziejach, najważniejszych zabytkach, a także wskazywano na najważniejsze postaci historyczne związane z miastami. Z reguły nie były to pogłębione materiały, ale dostarczały wystarczająco dużo informacji dla pasażerów podróżujących na pokładzie. Ważnym elementem gazetki były „Ostatnie wiadomości telegraficzne", czyli skrót najważniejszych wydarzeń z kraju i ze świata przekazywanych na pokład statku drogą teleksową.

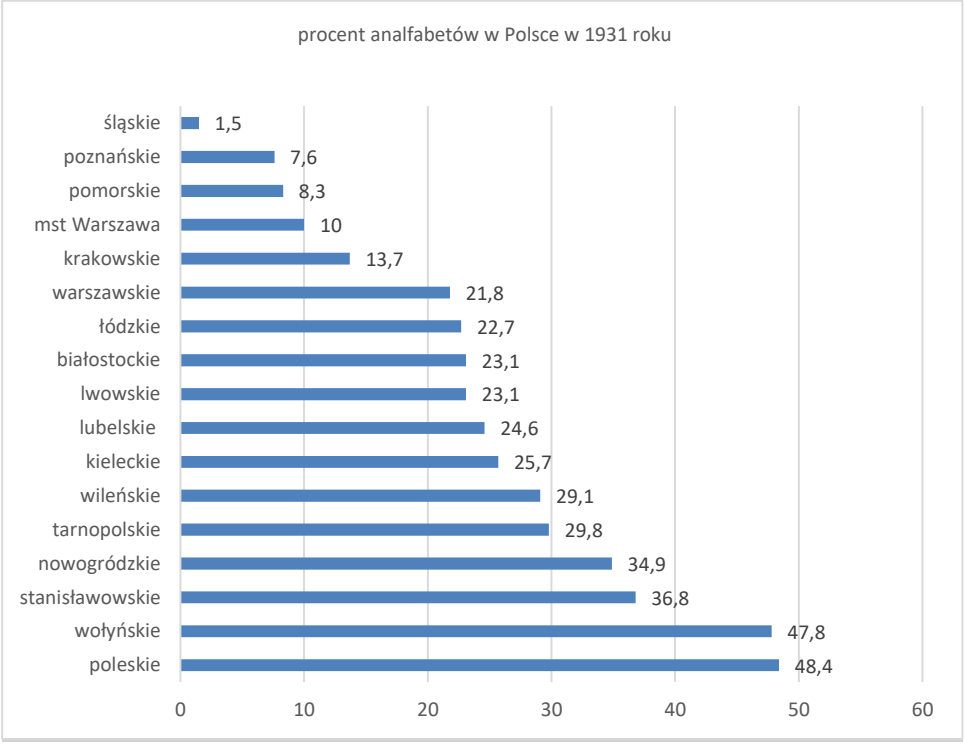
W *Biuletynie Propagandy i Informacji Morskich i Muzeum Morskiego Stanisława hr Ledóchowskiego* wydawanym w okresie 1937-39 znajdują się wzmianki o innych tytułach pokładowych: *Gazecie Morskiej* z s/s *Polonia* wydawanej w roku 1933 oraz *Gazecie Okrętowej* i *Echu z Morza* wydawanych na pokładzie s/s *Kościuszko* w latach 1934 i 1935.[556]

[555] Niektóre źródła podają, że jedynym zachowanym i dostępnym pismem „statkowym" wydawanym w tym okresie był *Kurier Morski* opracowywany na pokładzie statku s/s *Piłsudsk*i. (na podstawie Zbigniew Machaliński, „Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej", Gdańsk, 1969, str. 196

[556] tamże, str. 197-198

W okresie międzywojennym ukazywało się ponad czterdzieści tytułów prasowych poświęconych problematyce morskiej, które drukowane były nie tylko na Wybrzeżu, ale także w głębi kraju. Zaskakująco dużo jak na kraj podnoszony z ruin po wieloletnim okresie braku własnej państwowości, w którym nie brakowało problemów gospodarczych, politycznych, ekonomicznych i społecznych. Aby uzmysłowić sobie co to oznacza, należy przypomnieć kilka faktów z historii. Liczba ludności w 1921 roku kształtowała się na poziomie 27,2 mln, aby w 1939 roku osiągnąć poziom 34,85 mln.[557] Warto jednak zaważyć, że w tej liczbie bardzo wielu Polaków pozostawało analfabetami, a w województwach wschodnich ten odsetek dochodził do prawie 50 procent.[558] W roku 1921 liczba osób nie potrafiących czytać i pisać wynosiła 33,1%, aby w 1931 roku spaść do 23,1%.[559] Drugim problemem była dystrybucja prasy; sieć sprzedaży detalicznej była słabo rozwinięta, większość prasy sprzedawano dzięki prenumeracie, ponieważ kolportaż prasy wobec słabej sieci dróg był słabo rozwinięty i nie nadążał za potrzebami czytelników.

Przed wybuchem wojny łączne nakłady jednorazowe czasopism morskich i żeglarskich wynosiły nawet 700 tysięcy, co pokazuje skalę problemu i polityki państwa zmierzającej do upowszechnienia wiedzy o morzu, jego problemach i wagi, jaką do tych zagadnień przykładano.



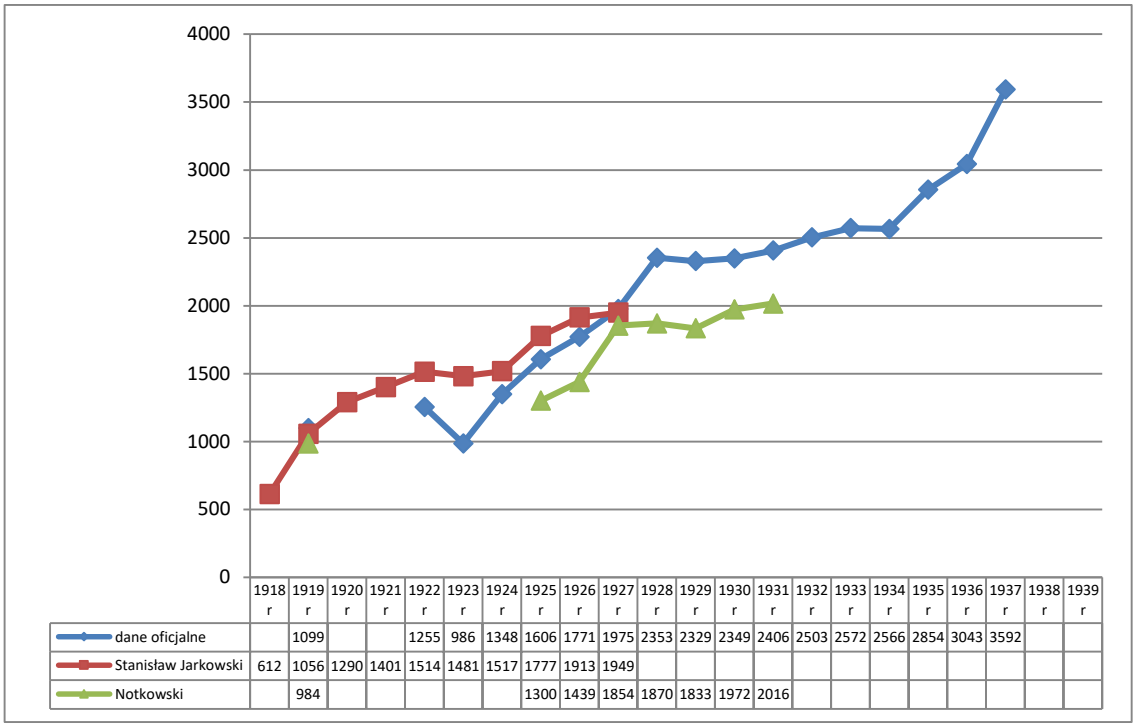
Sytuacja w Polsce była skomplikowana politycznie i bardzo trudna gospodarczo, a mimo to władze zdecydowały się położyć ogromny nacisk na kreowanie polityki morskiej państwa. Narzędziem w tej strategii były media, głównie prasa, nie żałowano środków finansowych na

[557] www.polska1918-89.pl, data dostępu 20.10.2020 r.
[558] Pr. zb. *Historia Polski w liczbach, dane za 1931 r.*, wyd. GUS, Warszawa, 2019
[559] tamże

tworzenie nowych bytów wydawniczych i prowadzenie zorganizowanych działań zmierzających do popularyzacji tej problematyki. Sprawy morskie eksponowano jako klucz do poprawy sytuacji nie tylko gospodarczej, ale także ekonomicznej i społecznej, widziano w niej panaceum na zmianę głęboko zakorzenionych stereotypów związanych z morzem, a nade wszystko dostrzegano konieczność budowy silnego przemysłu morskiego będącego napędem dla całej gospodarki. Celem było wywołanie w Polakach przekonania, że bez morza Polska nie może istnieć, że wraz z odzyskaniem niepodległości otwiera się szansa na stworzenie nowoczesnego państwa, z własną flotą wojenną i handlową, z tysiącami Polaków korzystających z morza na różnorodne sposoby ku wspólnemu pożytkowi.

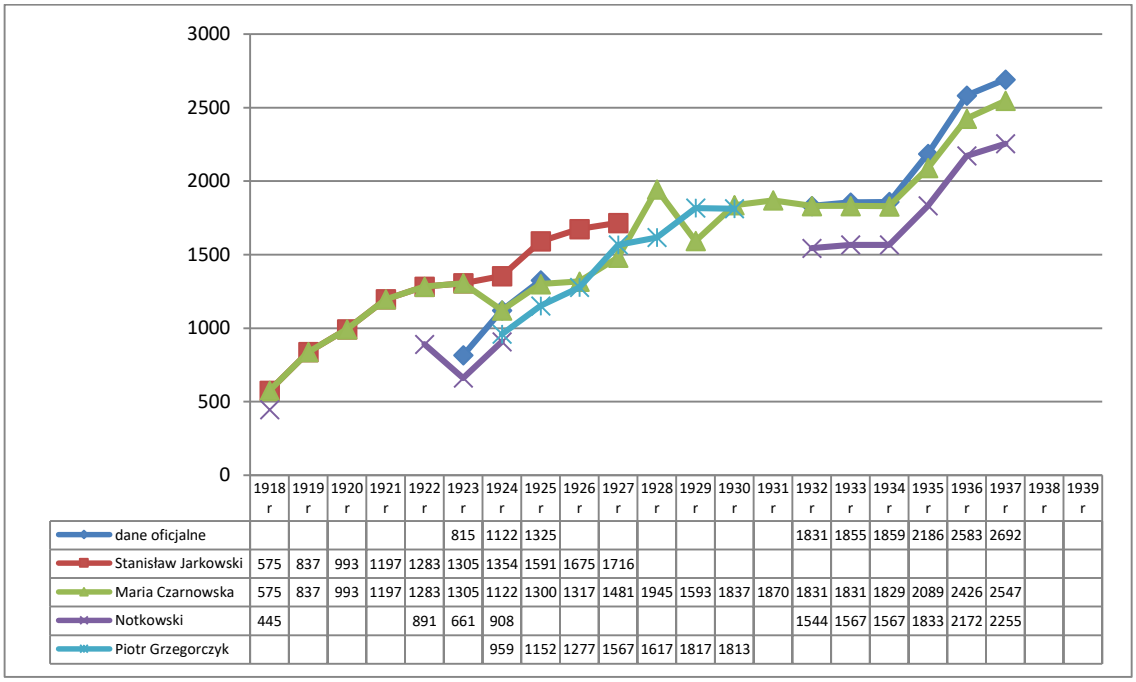
Prasa o tematyce morskiej miała swoją specyfikę. Nie było wówczas bezpośrednich odniesień historycznych, nie można zatem było wykorzystać doświadczeń wcześniejszych. Należało od początku wymyślić prasę, jej zadania, narzędzia, jakimi będzie się posługiwać w promowaniu szeroko rozumianej kultury morskiej, stworzyć ją od podstaw i jak najszybciej uruchomić ku pożytkowi władz. Funkcjonowanie prasy morskiej w Polsce można umownie podzielić na trzy zasadnicze etapy. Pierwszy z nich, siedmioletni, trwający od 1919 do 1925 roku to w sferze politycznej czas obrony państwowości i budowania od podstaw państwa, dla którego problematyka morska była pewną nowością. W mediach był to czas kształtowania się zrębów prasy i nieco przypadkowego powstawania nowych tytułów. Z siedmiu nowopowstałych wówczas czasopism trzy miały charakter fachowy, trzy popularny, a jeden poświęcony był Pomorzu. Nie powstał wówczas ani jeden tytuł o charakterze naukowym, co nie było zaskakujące wobec konieczności zbudowania zaplecza akademickiego, co wymagało czasu. Rynek prasowy tego okresu był nieuporządkowany. Z jednej strony charakteryzowało go tworzenie tytułów na potrzeby gospodarki morskiej, kadr zarządzających oraz sfer rządowych (*Bandera Polska, Żeglarz Polski*), ale to właśnie wówczas powstały też dwa tytuły popularne *(Morze* i *Sport Wodny*), które dzięki determinacji swoich wydawców przetrwały aż do wybuchu wojny i w dużej mierze kształtowały oblicze prasy morskiej i żeglarskiej w tym okresie. Prasę fachową cechował bardzo wyważony i powściągliwy język, skupienie się na gospodarczych problemach kraju i zdystansowanie się od spraw bieżącej polityki. W tym okresie miała ta prasa zdecydowanie silne wpływy, co zbiega się z niedojrzałością rynku czytelniczego i braku zapotrzebowania na czasopisma adresowane do zwykłych czytelników. Nowopowstałe pisma popularne koncentrowały się z natury rzeczy na kwestiach popularyzacji morza, a czyniły to językiem stosunkowo prostym. Okres ten charakteryzował się językiem nacechowanym odniesieniami historycznymi, odwoływał się do minionych dziejów i w błędach przodków upatrywał niedorozwój znaczenia spraw morskich wśród elit politycznych. Dominował język uwzględniający słaby stopień percepcji odbiorcy, silnie nacechowany elementami agitacyjnymi i działający na emocje czytelnika.

Okres drugi, ośmioletni, wyznaczony umownie latami 1926-1933, to czas dużych i dynamicznych zmian na rynku prasy morskiej i jego przewartościowania w kierunku umasowienia prasy popularnej. Po 1926 roku nastąpiła zmiana jakościowa na rynku; pojawiało się coraz więcej tytułów adresowanych do czytelników nie mających przygotowania w tej dziedzinie, a zainteresowanych sprawami morza. Początkowo były to pisma poświęcone budowie Gdyni – miasta i portu, od 1926 roku rozpoczął się tam bowiem okres wielkich inwestycji i nastąpił znaczący wzrost liczebności jej mieszkańców. W tym okresie powstało aż sześć tytułów poświęconym miastu i jego sprawom, co znalazło odbicie w ówczesnej prasie sięgającej do przekazu bardzo uproszczonego, silnie spolaryzowanego na „my" i „oni", odwołującego się do podziałów społecznych o charakterze nierzadko tabloidowym. W



	1918 r	1919 r	1920 r	1921 r	1922 r	1923 r	1924 r	1925 r	1926 r	1927 r	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
dane oficjalne		1099			1255	986	1348	1606	1771	1975	2353	2329	2349	2406	2503	2572	2566	2854	3043	3592		
Stanisław Jarkowski	612	1056	1290	1401	1514	1481	1517	1777	1913	1949												
Notkowski		984						1300	1439	1854	1870	1833	1972	2016								

Prasa polska w latach 1918-1939 – liczba tytułów wydawanych w ciągu każdego roku (na podstawie Andrzej Paczkowski, *Prasa polska 1918-1939*, str. 406)



	1918 r	1919 r	1920 r	1921 r	1922 r	1923 r	1924 r	1925 r	1926 r	1927 r	1928 r	1929 r	1930 r	1931 r	1932 r	1933 r	1934 r	1935 r	1936 r	1937 r	1938 r	1939 r
dane oficjalne						815	1122	1325							1831	1855	1859	2186	2583	2692		
Stanisław Jarkowski	575	837	993	1197	1283	1305	1354	1591	1675	1716												
Maria Czarnowska	575	837	993	1197	1283	1305	1122	1300	1317	1481	1945	1593	1837	1870	1831	1831	1829	2089	2426	2547		
Notkowski	445				891	661	908								1544	1567	1567	1833	2172	2255		
Piotr Grzegorczyk							959	1152	1277	1567	1617	1817	1813									

Prasa polska w latach 1918-1939 liczba tytułów na 31 grudnia każdego roku (na podstawie Andrzej Paczkowski, *Prasa polska* 1918-1939, str. 406)

większości tytuły te miały charakter efemeryczny i nie przetrwały konkurencyjnej walki o czytelnika, aż pięć z nich ukazywało się krócej niż 3 lata, co jest dowodem niespójności rynku wydawniczego, ale pokazuje zarazem jego ogromny potencjał i dużą dynamikę. Obok jednak

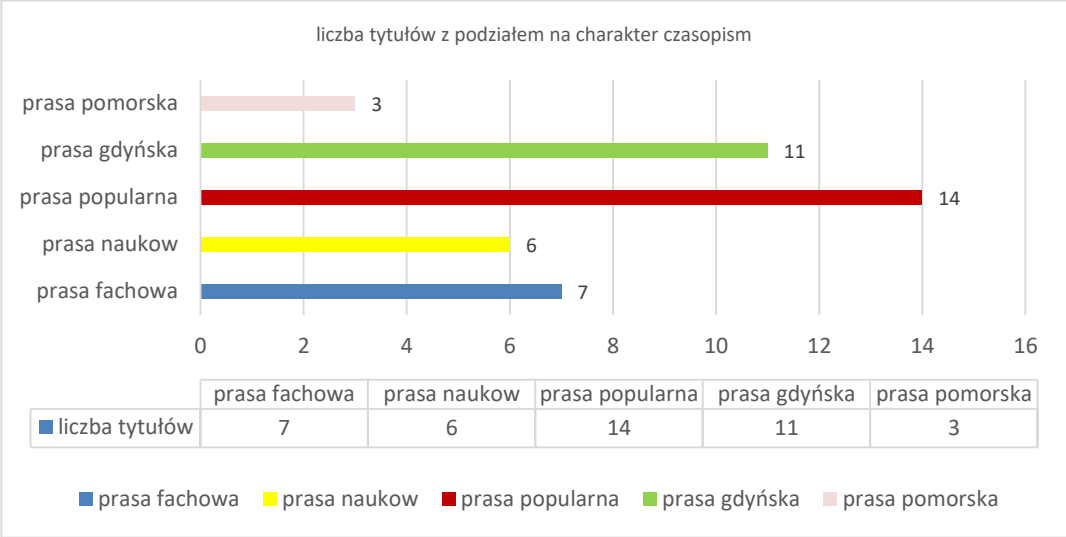
tytułów popularnych rozwijano konsekwentnie ofertę tytułów fachowych i naukowych, kierowanych do hermetycznych grup czytelniczych (*Żegluga, the Navigation, Morskie* Wiadomości Techniczne, *Rocznik Gdański*, *Przegląd Morski*). W tym okresie swój debiut rynkowy odnotowało aż piętnaście tytułów, z czego istotna część należała do grupy pism gdyńskich, wyrosłych wraz z budową portu i na bieżąco śledzących jego powstawanie. Koniec tego okresu to czas kryzysu światowego o zasięgu globalnym skutkujący znacznym spowolnieniem gospodarczym, upadkiem wielu przedsiębiorstw i znaczącym spadkiem dynamiki wymiany handlowej. W prasie akcentowano wówczas silnie czynnik demograficzny w postaci znacznego przeludnienia polskiej wsi, którego rozwiązaniem miała stać się zmasowana akcja kolonizacyjna ratująca kraj przed problemami i wykorzystująca polską siłę roboczą do tworzenia kolonii ściśle współpracujących z krajem i przysparzających mu znacznych ilości dewiz wspomagających rozbudowę kraju.

I wreszcie sześcioletni okres trzeci, obejmujący lata 1934-1939, kiedy to przekaz medialny kreował potrzebę wielkomocarstwowości Polski i będącej jej skutkiem potrzebą posiadania kolonii dla kraju oraz znaczącego rozwoju Ligi Morskiej i Kolonialnej skutkującym spektakularnym wzrostem nakładów prasy wyrażającej idee dostępu do morza. To czas wysokonakładowych debiutów prasowych, umocnienia pozycji Ligi Morskiej jako najważniejszego podmiotu wydawniczego w segmencie prasy morskiej oraz tworzenia innych pism, przede wszystkim żeglarskich. Liga Morska w roku 1937 miała aż 700 tysięcy jednorazowego nakładu wszystkich czasopism morskich. Język ówczesnej prasy nabrał cech profesjonalizacji, był silniej zniuansowany, opisywał rzeczywistość w sposób złożony posługując się przy tym bardzo czystą polszczyzną. Okres lat 1934-1939 to w prasie morskiej zmiana jakościowa; w narracji zaczyna dominować tematyka kolonialna pokazywana początkowo bardzo jednostronnie, jednak w kolejnych latach zyskująca charakter bardziej wszechstronny i różnorodny.

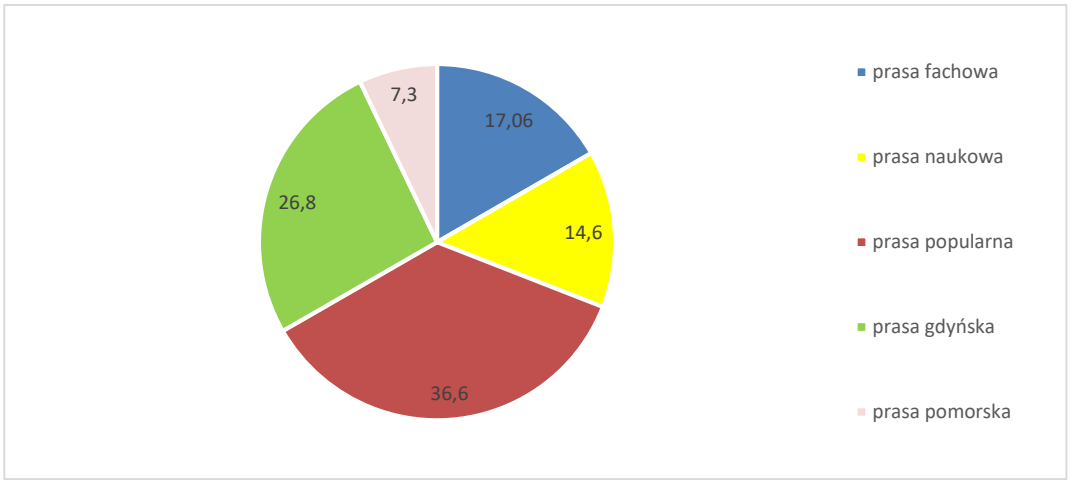
Główne nurty przekazu prasowego w tym zakresie to konieczność rozwoju gospodarczego, ambicje natury politycznej popychające rząd do działania na polu zdobywania kolonii i utrzymywania stałych związków z macierzą oraz problematyka społeczna. Wskazywano liczne przykłady państw europejskich rozwiązujących swe problemy właśnie dzięki posiadaniu kolonii, nakłaniano Polaków do zorganizowanej emigracji pokazując korzyści w skali jednostkowej jak i całej zbiorowości narodowej. Na tym tle wskazywano także konieczność dynamicznej rozbudowy i modernizacji floty handlowej zdolnej sprostać nowym wyzwaniom. Za tą strategiczną wizją państwa szły znaczące nakłady finansowe, a istotnym beneficjentem tych przemian była prasa, subsydiowana za pośrednictwem organizacji społecznych, głównie Ligi Morskiej. W tym czasie stworzono 5 tytułów ligowych w różnorodny sposób podejmujących zagadnienia morskie, ale o wspólnym mianowniku wyrażającym się w postaci konieczności podejmowania wysiłku kolonizacji nowych terenów zamorskich. Tylko w 1934 roku powstały cztery tytuły morskie, podobny przyrost odnotowano w roku 1936, w latach 1937 i 1938 powstały po dwa pisma. Od roku 1934 na rynku funkcjonowało jednocześnie co najmniej czternaście zróżnicowanych tytułów zajmujących się problematyką morską, rekordowym pod tym względem był rok 1939, w którym czytelnik mógł wybierać spośród aż osiemnastu czasopism, zarówno fachowych jak i zgoła popularnych. Gospodarczo to czas pokonywania skutków kryzysu światowego, rozbudowa floty i portów oraz akcentowanie rozwoju marynarki wojennej. W polityce był to okres popiłsudczykowski, charakteryzujący się rosnącym znaczeniem wielkiej floty jako narzędziu kolonizacji, czas rządów sanacyjnych i rosnącego zagrożenia ze strony Niemiec. Poniższe wykresy ilustrują

liczbę gazet i czasopism w ujęciu rocznym oraz według stanu na 31 grudnia każdego roku. Na tym tle prasa morska nie jest potentatem ale wyraźnie zaznaczyła swoją obecność.

Interesująco prezentuje się zestawienie pism w kontekście ich edytorów. Wydawcami prasy morskiej w okresie międzywojennym były bardzo zróżnicowane podmioty. Ich pełne zestawienie ilustruje poniższy wykres, zaskakująca jest bardzo silna pozycja osób fizycznych, dominujących w tym zestawieniu z 14 (34,1%) tytułami. Wytłumaczeniem może być duży potencjał prasy o tej tematyce i chęć szukania zysków czerpanych z działalności prasowej.



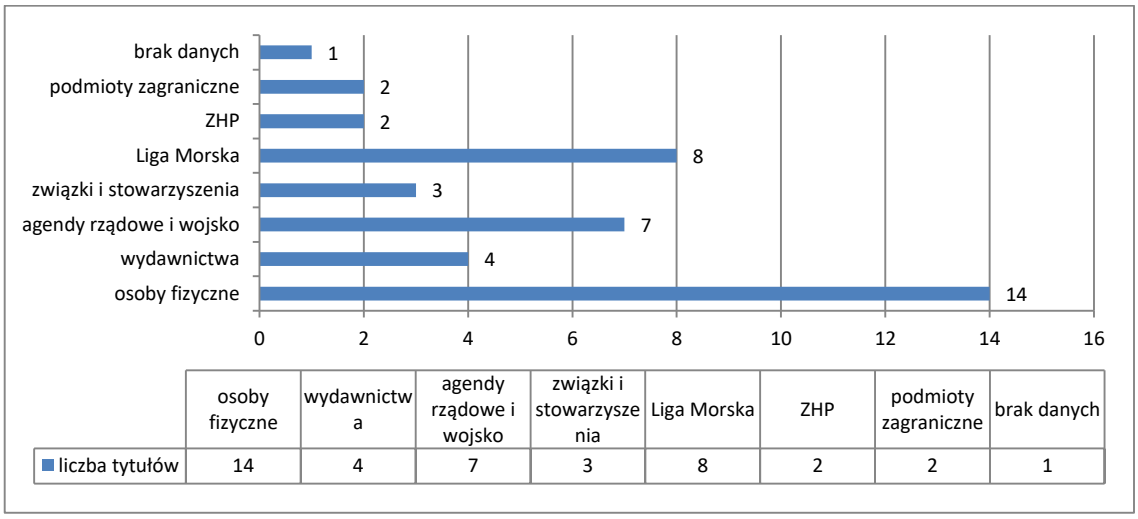
Liczba tytułów prasy morskiej w rozbiciu na rodzaje



Procentowy udział tytułów prasy morskiej w rozbiciu na rodzaje

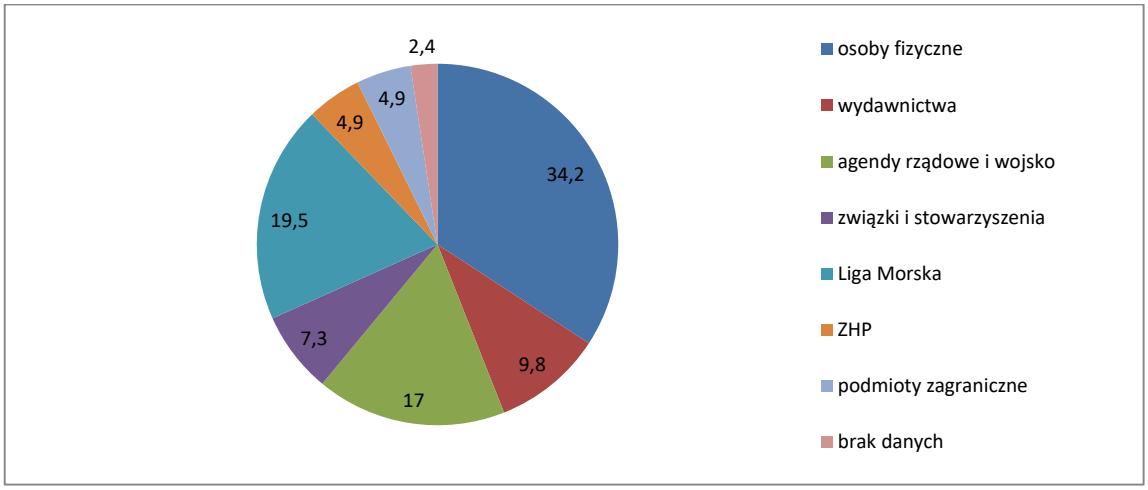
Zauważalny wyraźnie był segment prasy wydawanej przez Ligę Morską wydającą 8 tytułów (19,5%), co oznacza, że prawie co piąty tytuł morski w analizowanym okresie kreowano w szeregach tej struktury. Organizacja istniejąca od 1919 roku swoje pierwsze czasopismo, *Bandera Polska*, wydało w tym samym roku, jednak miało ono ograniczony zasięg. Pierwszy tytuł o charakterze popularnym, magazyn *Morze* wydano w listopadzie 1924 roku, ale już pod koniec lat trzydziestych organizacja wydawała już łącznie sześć pism o

zróżnicowanym charakterze. Wśród nich były tytuły popularne, wspomniane już *Morze* czy *Polska na Morzu* tytuły adresowane do młodego czytelnika, wydawane z przerwą wakacyjną: *Gazetka Morska* i *Polska na Morzu wydanie B*, a także przejęła wydawanie czasopisma adresowanego do żeglarzy - *Szkwał*. Dorobek organizacji uzupełniało pismo o ambicjach naukowych – kwartalnik *Sprawy Morskie i Kolonjalne*. Precyzyjna segmentacja tytułów miała ułatwić dotarcie Ligi Morskiej ze swym przekazem do zróżnicowanego kręgu odbiorców, co było priorytrtem informacyjnym masowej organizacji. Zróżnicowana była również cena poszczególnych czasopism, co wynikało ze strategii organizacji, najtańszy tytuł, *Polska na Morzu wydanie B* kosztował 10 groszy, natomiast *Sprawy Morskie i Kolonjaln*e aż 3 złote. W tym okresie łączny nakład tytułów ligowych wynosił około 400.000 egzemplarzy. Najbardziej spektakularny przyrost nakładu zanotował magazyn *Morze*, który w roku 1931 ukazywał się w nakładzie 3.000 egzemplarzy by w początku 1939 roku przekroczyć granicę 250.000 egzemplarzy. Znaczący przyrost widoczny jest właśnie od roku 1931, a więc od czasu przeobrażenia Ligi Morskiej i Kolonialnej w organizację masową oraz objęcia jej sterów przez wpływowych wojskowych.



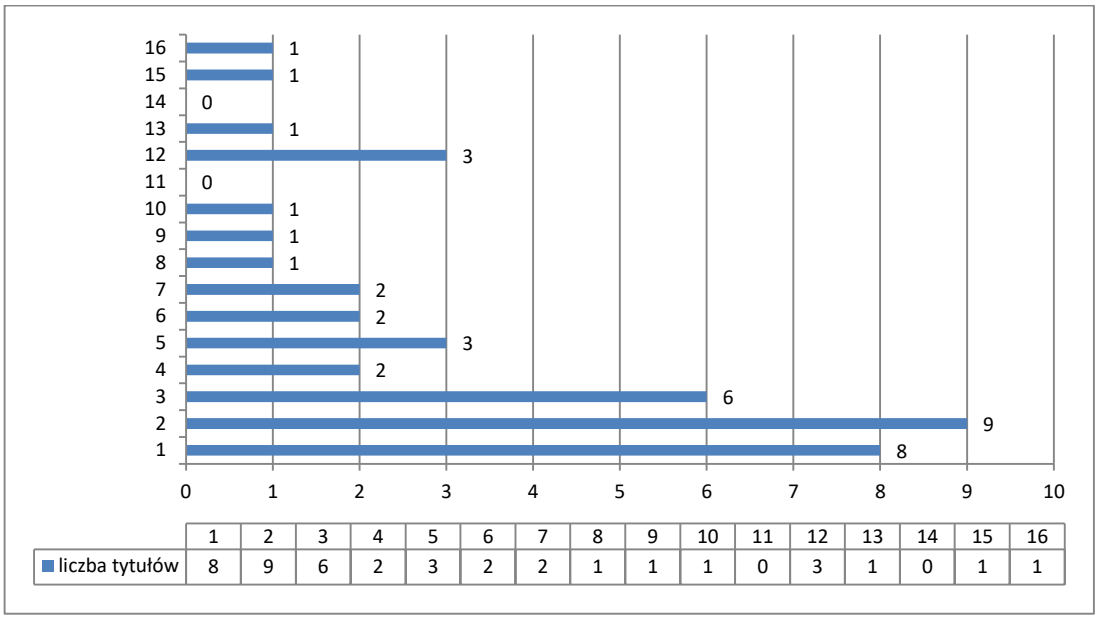
	osoby fizyczne	wydawnictwa	agendy rządowe i wojsko	związki i stowarzyszenia	Liga Morska	ZHP	podmioty zagraniczne	brak danych
liczba tytułów	14	4	7	3	8	2	2	1

Liczba tytułów prasy morskiej w rozbiciu na kategorie wydawców



Procentowy udział tytułów prasy morskiej w rozbiciu na kategorie wydawców

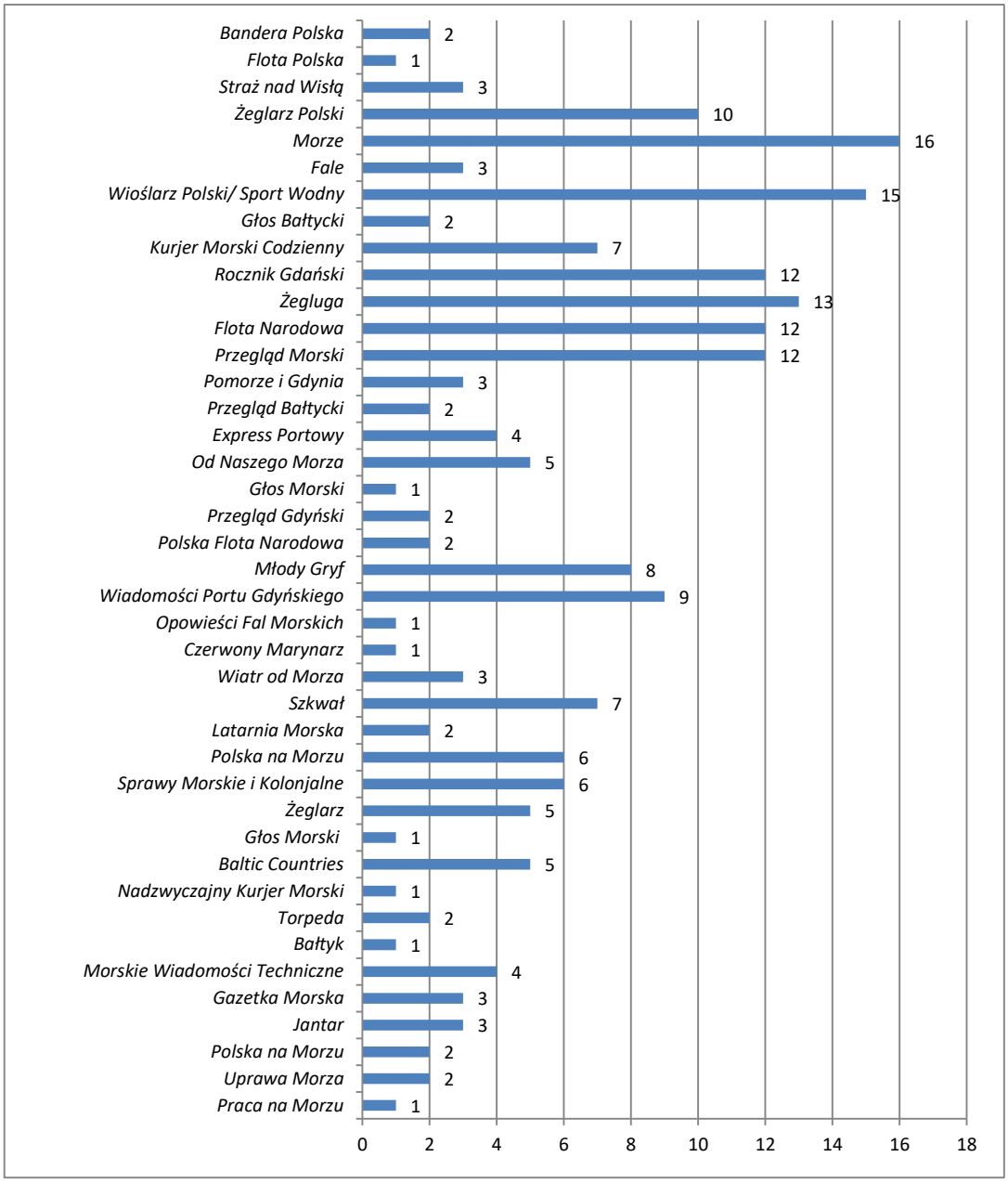
Agendy rządowe i struktury wojskowe wydawały łącznie 7 (17%) tytułów, wydawnictwa prasowe dysponowały czterema tytułami (9,8%), a Związek Harcerstwa Polskiego zaledwie dwoma (4,9%) - *Wiatr od Morza* i *Żeglarz*. Ruch harcerski wprawdzie wydawał znacznie więcej pism i biuletynów, ale miały one charakter lokalny, środowiskowy, ograniczając zasięg dystrybucji do członków szczepu, drużyny, czy regionu, niemniej zale4dwie dwa tytuły ogólnopolskie są pewnym zaskoczeniem wobec akcji promocyjnej czynionej systematycznie wokół organizacji.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
liczba tytułów	8	9	6	2	3	2	2	1	1	1	0	3	1	0	1	1

Liczba tytułów prasy morskiej wydawanych przez okres kolejnych lat. Wykres ilustruje rynkową żywotność tytułów morskich

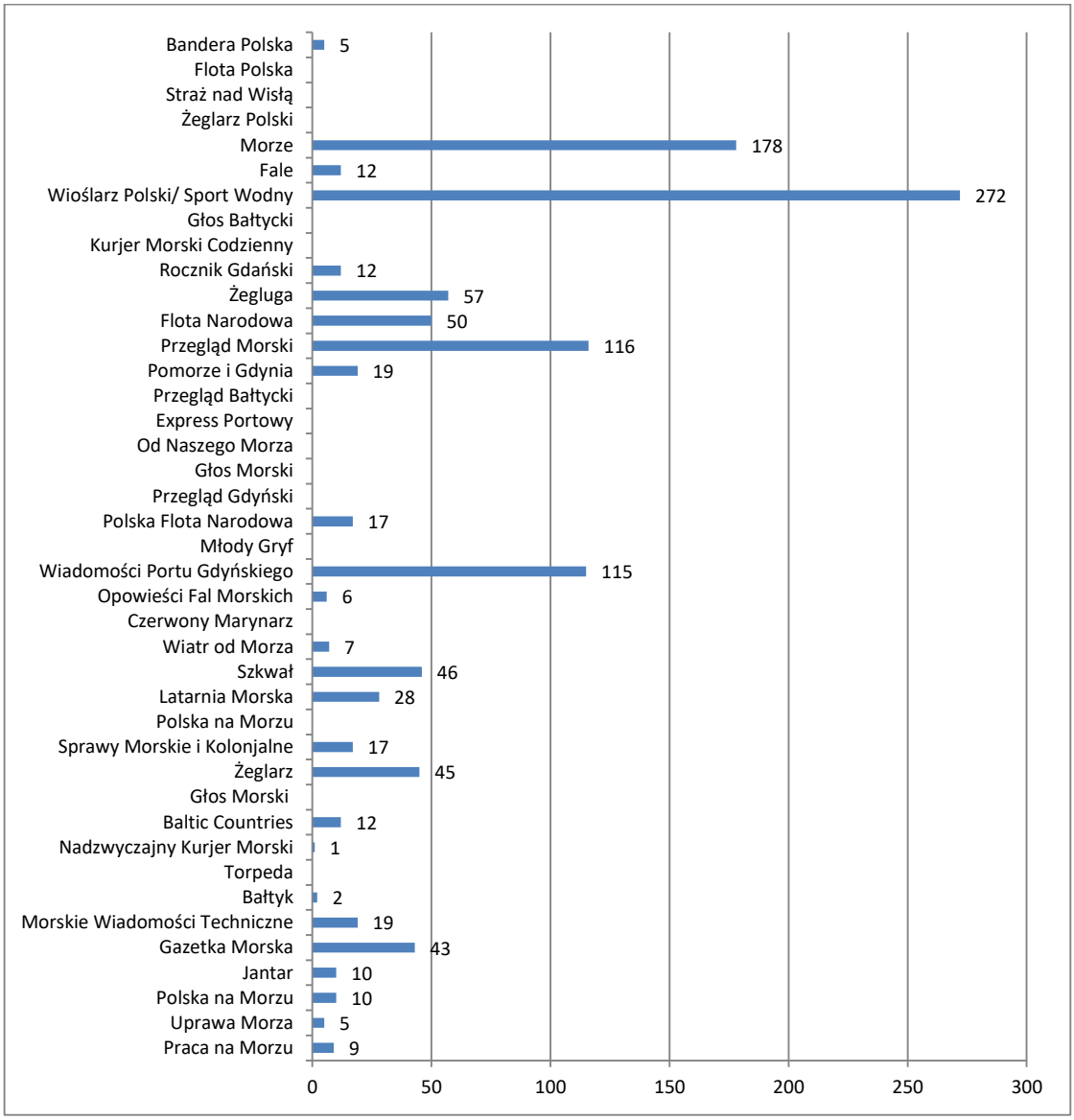
Warta analizy jest z pewnością również żywotność tytułów. Czas dynamicznych zmian w okresie po odzyskaniu niepodległości znalazł swoje odbicie w rynku prasowym, który cechowała duża fluktuacja tytułów i zmienność oferty przygotowanej przez wydawców. Popularność tematyki morskiej w obliczu zmasowanej propagandy rządowej wydawała się atrakcyjną ofertą, w oparciu o który wydawcy próbowali tworzyć propozycje dla zróżnicowanego kręgu odbiorców. Niestety, bardzo często okazywało się, że czasopisma miały bardzo krótki żywot rynkowy, a działo się tak najczęściej z powodu niedostatku finansowego, niestabilności zespołów redakcyjnych oraz niższej, niż planowano, sprzedaży egzemplarzowej pism. Nader często powstałe tytuły prasowe cechowała duża niespójność oferty kierowanej do czytelników, przypadkowość w doborze materiałów i brak realizacji wizji kreślonych w tekstach odredakcyjnych zamieszczanych w pierwszych wydaniach tych czasopism. Nagminnie również sięgano do materiałów publikowanych w innych pismach, co czyniło ofertę mało oryginalną. Słabością większości czasopism był materiał ilustracyjny. Pominąwszy czasopisma Ligi Morskiej, które miały dostęp do dobrej jakości i aktualnego serwisu fotograficznego, wiekszość pozostałych tytułów zamieszczała zdjęcia słabo powiązane z tekstami i mało atrakcyjne. Grzechem większości tytułów była także język, raził infantylizm przekazu i jego niedopasowanie do odbiorcy. Wszystkie wymienione elementy miały niewątpliwie negatywny wpływ na poczytność prasy morskiej, co czyniło ją chwiejną finansowo i niestabilną rynkowo.



Czas ukazywania się (w latach) tytułów morskich w II Rzeczypospolitej. Tytuły umieszczono chronologicznie

Najdłużej, bo aż 16 lat, ukazywało się *Morze* mające wydawcę w postaci Ligi Morskiej i zagwarantowaną dzięki temu stabilność finansową. Pismo o najkrótszym okresie egzystowania to dwutygodnik *Bałtyk*, który zniknął z rynku po miesiącu i wydaniu zaledwie dwóch numerów. Spośród wskazanych tytułów zaledwie 14 (34%) ukazywało się dłużej niż 5 lat, a wśród nich także przewagę miały osoby fizyczne wydające 6 tytułów, Liga Morska była wydawcą czterech czasopism w tej grupie, a agendy rządowe i wojsko oraz wydawnictwa prasowe zaledwie po dwa. Wpływ na to zjawisko miała duża niestabilność czynników zewnętrznych, słaba pozycja wydawców oraz duży odsetek osób niezainteresowanych czytelnictwem prasy, wśród nich także analfabetów. Bardzo zróżnicowany był także czas wydawania poszczególnych tytułów,

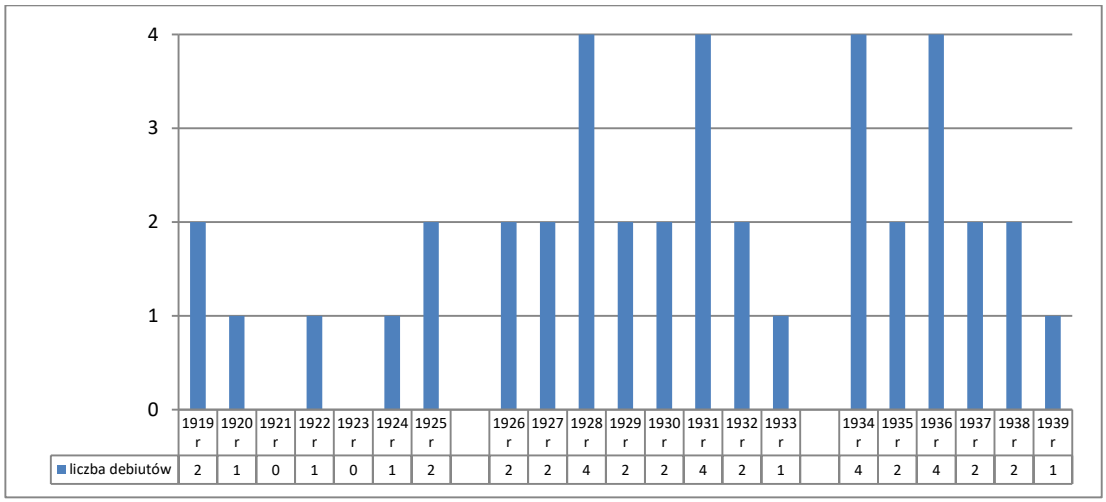
przy czym najwięcej z nich, bo aż 9 (22%) ukazywała się przez 2 lata, kolejnych 8 (19,5%) czasopism żyło zaledwie 1 rok. Analizując poniższy wykres trzeba jednak zwrócić uwagę na fakt wybuchu wojny, co stanowiło przerwę w publikowaniu wszystkich tytułów. Oczywistym jest również fakt, że im bliżej wybuchu wojny tym poszczególne tytuły miały krótszy czas rynkowego życia, ostatni tytuł prasowy tej kategorii zaczął ukazywać się w 1939 roku (*Praca na Morzu*). Najdłużej, bo aż 16 lat, ukazywał się magazyn *Morze*, rok mniej *Sport Wodny*, powyżej dziesięciu lat ukazywało się jeszcze tylko 6 czasopism (*Żegluga* – 13 lat, *Żeglarz Polski*, *Kurjer Morski*, *Przegląd Morski*, *Rocznik Gdański, Flota Narodowa* po 12 lat). Obraz pokazany na poniższym wykresie jest zaledwie przybliżeniem rzeczywistego czasu życia kilku tytułów, ponieważ ich rynkowy debiut miał miejsce pod koniec roku (*Morze*, *Żegluga*, *Flota Narodowa*) albo też znikały one z rynku w początku roku (Polska *Flota Narodowa*, *Latarnia Morska*). Inne tytuły miały często długie przerwy w ukazywaniu się na rynku, zdarzało się, że był to okres nawet ponad roczny (*Bandera Polska*, *Żeglarz*)



Liczba wydań poszczególnych tytułów morskich. W kilku przypadkach dokładne określenie liczby nie było możliwe z uwagi na fragmentaryczność zachowanych zbiorów.

We wskazanych uprzednio trzech okresach, na które podzielono czasopiśmiennictwo morskie (1919-1925, 1926-1933 oraz 1934-1939), bardzo zróżnicowana była aktywność wydawców prasy. Interesujące jest wszelako zestawienie ilustrujące liczbę nowych tytułów w poszczególnych latach. W okresie pierwszym nowościami były po najwyżej dwa tytuły, a łącznie zadebiutowało wówczas zaledwie 7 (17,1%) czasopism. Ta niska liczba jest oczywiście wynikiem odradzania się kraju po 123-letnim okresie braku państwowości, tworzenie zrębów normalnie funkcjonującego państwa, a także początkowy okres kreowania zmasowanej propagandy spraw morskich. W okresie drugim nowych tytułów ukazywało się więcej, nawet cztery w ciągu roku, a czas ten przyniósł 19 (46,3%) spośród wszystkich międzywojennych pism, z czego większość stanowiły czasopisma związane z Gdynią; licznie powstające, ale niestety szybko także znikające z rynku. Okres trzeci to czas rozwoju prasy morskiej, a rekordowymi latami były 1934 i 1936. Łącznie ukazało się wówczas 15 (36,6%) nowych tytułów o tej tematyce. W latach trzydziestych widoczny jest wzrost zainteresowania tą problematyką wydawców, a przyczyną tego jest wspomniany spektakularny wzrost aktywności Ligi Morskiej, która w tym czasie była wydawcą aż czterech wysokonakładowych tytułów oraz stabilizacja gospodarcza kraju sprzyjająca wydawaniu –i czytelnictwu- prasy.

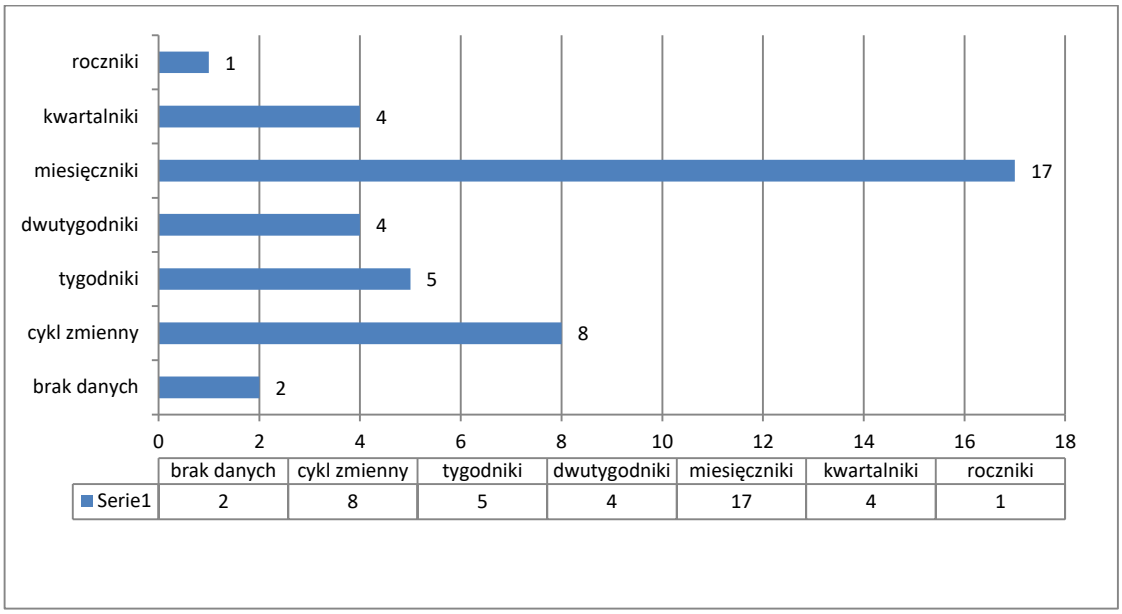
Wykres pokazuje również, że w zaledwie dwóch latach (1921 i 1923) nie odnotowano żadnego nowego czasopisma, pozostałe przynosiły ofertę w postaci nie mniej niż jednego tytułu.



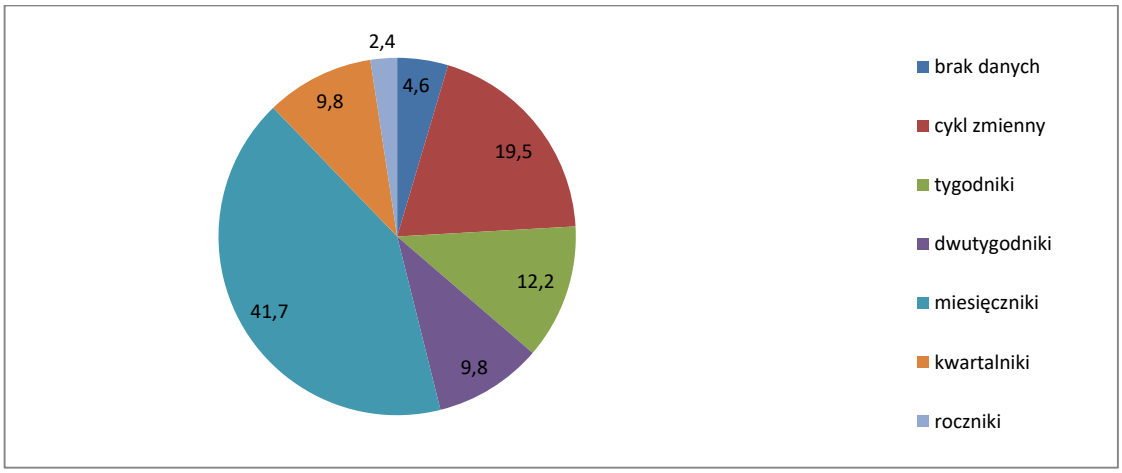
Liczba debiutów wydawniczych tytułów morskich w rozbiciu na poszczególne lata

Ciekawym wątkiem niniejszej analizy jest również częstotliwość ukazywania się poszczególnych tytułów. Bardzo zróżnicowana była periodyczność czasopism ukazujących się w latach międzywojennych. Spośród 41 analizowanych czasopism najwięcej, bo aż 17 (41,5%), stanowiły miesięczniki, 5 (12,2%) tytułów to tygodniki, po 4 (9,8%) to kwartalniki i dwutygodniki. Odnotowano także 1 (2,4%) rocznik. Aż 8 (19,5%) pism odnotowało zmienny cykl wydawniczy, który miał przyczyny dwojakiego rodzaju. Pierwszą z nich był zamiar wydawcy, który na okres wakacyjny rezygnował z wydawania czasopism adresowanych do uczniów szkół podstawowych (*Gazetka Morska, Polska na Morzu wydanie B*). zazwyczaj

jednak zmienny czas publikacji wynikał z przyczyn ekonomicznych i trudności wydawców z zachowaniem założonego harmonogramu. Wiele z tej kategorii pism ukazywało się nieregularnie (*Bandera Polska, Fale, Flota Polska, Żegluga, Wiatr od Morza*), inne zmieniały perio*dyczność zależnie od sytuacji na rynku lub zmian dokonanych w redakcjach (Pomorze i Gdynia*). Tylko jedno czasopismo wydawane w tym okresie, (*Praca na Morzu* nie odnotowało wahań harmonogramu, łączenia numerów i przerw wydawniczych, dodać jednak trzeba, że był to tytuł ukazujący się tylko przez 8 miesięcy 1939 roku (numer 9 nie wszedł do dystrybucji).



Liczba tytułów morskich w rozbiciu na periodyczność publikacji



Procentowy udział tytułów morskich w rozbiciu na periodyczność publikacji

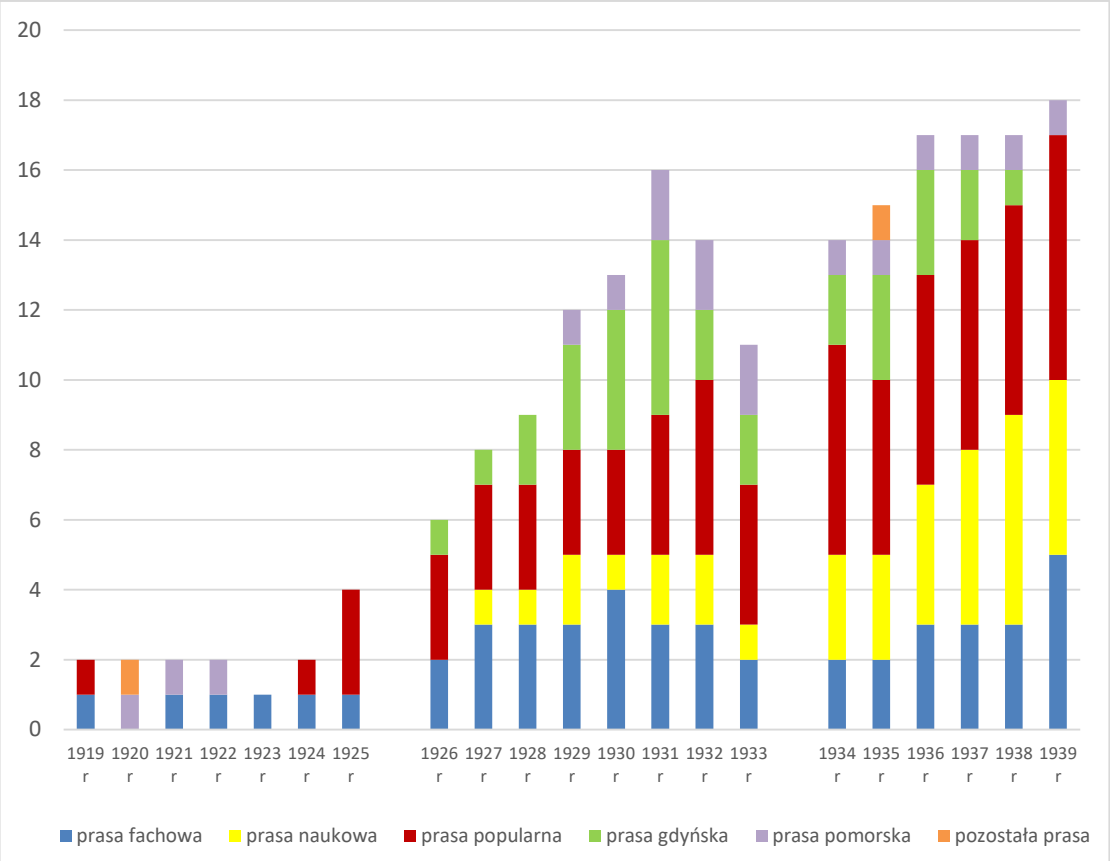
Łączenie numerów lub czasowe zawieszanie ukazywania się czasopism było nagminnie spotykaną praktyką, a przy tym dość częstą receptą na rozwiązywanie doraźnych problemów finansowych wydawcy. Miesięczny harmonogram wydawniczy był bardzo dogodny dla wydawców, ponieważ pozwalał ukazywać się w stałych, łatwych do uchwycenia, okresach, a

ponadto był wygodny z uwagi na rozliczenia wydawcy z kolportażem i reklamodawcami. Nie wymagał także wielkiego spiętrzenia działań pozwalając na redagowanie pism skromnymi siłami redakcyjnymi, w dużej mierze jednoosobowymi. Taka formuła organizacji pracy redakcyjnej była bardzo częstą właśnie wśród miesięczników, co ciekawe, zarówno w przypadku tytułów prywatnych, prowadzonych przez przedsiębiorców, jak też w przypadku zatrudniania redaktora na podstawie umowy cywilno-prawnej. Tygodników w tym okresie wydawano zaledwie 5 (12,2%), ale przyczyna była dość oczywista. Tego typu wydawnictwa to domena dojrzałych edytorów, o silnym zapleczu finansowym i organizacyjnym, możliwa do realizacji w warunkach dużych zasobów ludzkich i dobrego wyposażenia technicznego redakcji, co było rzadkością w okresie międzywojennym. Spośród odnotowanych pięciu tygodników morskich ani jeden nie przetrwał dłużej niż półtora roku, większość z nich wydawana była przez okres krótszy niż rok, a kilka z nich zniknęło z rynku w bardzo krótkim czasie, po ukazaniu się zaledwie kilku numerów (*Głos Morski* wydawany w 1930 i 1935 roku).

Kwartalniki reprezentowane są w poniższym zestawieniu przez 4 tytuły, co stanowi 9,8% całego rynku wydawniczego. Były to pisma naukowe, wydawane przez instytuty naukowe, o treściach odbiegających od innych pism, nie podejmujących bieżącej publicystyki i informacji, ale uzupełniających mozaikę czasopiśmiennictwa tego okresu. Adresowane były do wąskiego kręgu odbiorców i nie występowały- na ogół- w otwartej dystrybucji.

W tej grupie odnotowano także 4 dwutygodniki, ale wśród nich było pismo, którego zdołano wydać najwięcej numerów, aż 272 w ciągu 15 lat istnienia tytułu. Mowa o periodyku *Wioślarz Polski*, późniejszym *Sporcie Wodnym,* unikatowym czasopiśmie sportowym z dużym działem żeglarstwa morskiego, wydawanym przez prywatnego przedsiębiorcę. Pozostałe tytuły tego segmentu to silny *Przegląd Morski,* wydawany przez struktury wojskowe, mający w dorobku 116 numerów oraz *Bałtyk*, który zniknął z rynku po wydaniu zaledwie dwóch numerów. Wobec dwóch tytułów nie udało się ustalić częstotliwości ich ukazywania się, ponieważ wydano prawdopodobnie zaledwie jeden numer, jak było w przypadku amerykańskiej edycji *Floty Polskiej, Nadzwyczajnego Kurjera Morskiego*, albo też fragmentaryczność zbiorów nie pozwoliła dotrzeć do pozostałych wydań. W przypadku pisma *Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy* trudno jest ustalić częstotliwość, ponieważ było to pismo wydawane nielegalnie, z utajnionym składem i siedzibą redakcji, a którego to pisma losy były cały czas niepewne.

Prasę morską tego okresu można dogodnie dzielić także z uwagi na jej rodzaj. Wyodrębniono trzy główne kategorie oraz jedną uzupełniającą. Prasa o charakterze fachowym (branżowym), adresowana do kręgu specjalistów danej dziedziny bądź członków grupy zawodowej, bądź organizacji, która rozwijała się w takt zwiększania liczby podmiotów zainteresowanych wydawaniem własnego pisma cementującego organizację i dodające jej nierzadko prestiżu. Druga grupa to wydawnictwa naukowe, zazwyczaj wyłączone z dystrybucji otwartej i dostępne wyłącznie drogą prenumeraty bądź w placówkach należących i współpracujących z wydawcą. Grupa trzecia to czasopisma popularne, adresowane do szerokiego odbiorcy, nierzadko o niskiej wiedzy ogólnej i poziomie wyrobienia politycznego, co skutkowało uproszczeniem przekazu i stosowaniem zabiegów edytorskich podnoszących atrakcyjność tytułu. Grupa czwarta to pisma oświęcone Gdyni i jej portowi morskiemu stającemu się wizytówką kraju i oknem na świat. Dzięki budowie portu kraj zyskał szansę na rozwój handlu i wymiany towarowej, a miasto wehikuł promocyjny, z którego skrzętnie korzystało. I wreszcie grupa piąta, prasa pomorza, w której nie brakowało wątków morskich, przynależenie do wspólnoty i tworzeniu zrębów kraju morskiego, odwróconego do morza.



Liczebność tytułów morskich w rozbiciu na poszczególne lata i rodzaje czasopism

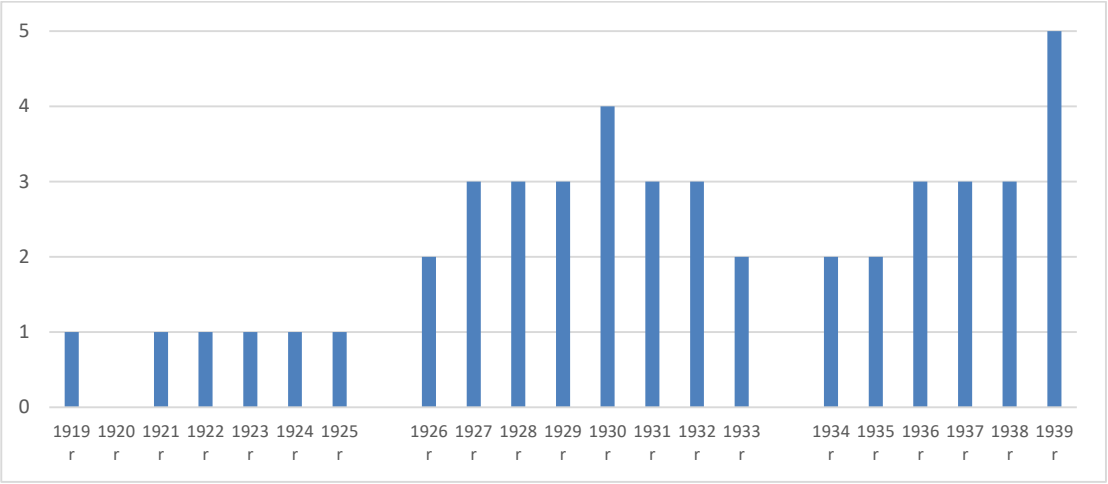
Powyższy wykres ilustruje liczbę tytułów poszczególnych kategorii wydawanych w kolejnych okresach, co pokazuje, że liczba tytułów narastała systematycznie, a czytelnicy otrzymywali coraz bogatszą ofertę zaspokajającą ich zainteresowanie sprawami morskimi. O ile w pierwszym okresie, do roku 1925, można było wybierać spośród 1 – 4 tytułów, to w pod koniec lat trzydziestych oferta kształtowała się na poziomie 14, a w roku 1939 nawet 18 tytułów o zróżnicowanym profilu. Uwagę zwraca fakt słabego zróżnicowania oferty w okresie pierwszym, a także mała jej liczebność. Zaledwie 14 tytułów wydawanych w ciągu siedmiu lat nie imponuje, pamiętać jednak trzeba o historycznym i politycznym kontekście. Kształtowanie granic, walka o pobudzenie kraju do rozwoju, konieczność podjęcia reform scalających tereny będące dotąd pod zaborami, to wszystko skłania do wniosku, że czas ten nie sprzyjał podejmowaniu dalekowzrocznych przedsięwzięć wydawniczych. Okres wydawania prasy morskiej owocujący ciekawymi projektami edytorskimi miał dopiero nadejść choć większość z nich miała –jak się okazało- charakter efemeryczny.

W okresie drugim nastąpiła prawdziwa eksplozja pism gdyńskich, które powstawały prawie rokrocznie. Ich cechą była jednak nietrwałość, brak umiejętności pozyskania wystarczającej liczby czytelników i brak stabilnych podstaw finansowych wydawców. Odnotowany spadek liczby tytułów w początku lat 30-tych był wynikiem skutków światowego kryzysu gospodarczego, recesji i będącego jego negatywnym wynikiem wzrostu bezrobocia.

Okres lat 1934-1939, wskazany uprzednio jaka trzecia faza rozwoju czasopiśmiennictwa morskiego, przyniósł istotny rozwój tego segmentu skoro w każdym roku ukazywało się minimum 14 czasopism, krzepnięcie istniejących tytułów i wzrost nakładów. Spośród 15

nowości rynkowych wydanych w tym czasie aż 10 dotrwało do wybuchu wojny, co dowodzi rosnącej sile wydawców prasy oraz lepszego dopasowania oferty czytelniczej do oczekiwań odbiorców.

Równie interesujące wyniki przynosi analiza poszczególnych rodzajów prasy morskiej wskazanej w powyższym wykresie. Początki prasy fachowej lat międzywojennych to 1919 rok, ale do roku 1925 istniał zaledwie tylko jeden tytuł tej grupy. Rozwój nastąpił po 1926 roku, kiedy to na rynku zadebiutowało kilka ważnych pism, z których wybrane były wydawane aż do wybuchu wojny (*Przegląd Morski*, *Żegluga, Wiadomości Portu Gdyńskiego*) Te tytuły kształtowały morskie oblicze czasopiśmiennictwa, ale udanie uzupełniały je inne, żyjące krócej, ale nie mniej ważne dla ówczesnego okresu. W okresie po 1934 roku ukazywały się dwa do trzech tytułów, aby w roku 1939 osiągnąć pułap pięciu czasopism specjalistycznych. Ważną cechą tej prasy była jej stabilność i mocna pozycja na rynku wynikająca nie zawsze z poziomu sprzedaży, a częściej z powodu mocnego zaplecza finansowego. Od roku 1927, po okrzepnięciu rynku prasowego, aż do wybuchu wojny, równolegle ukazywały się co najmniej dwa czasopisma tego segmentu.

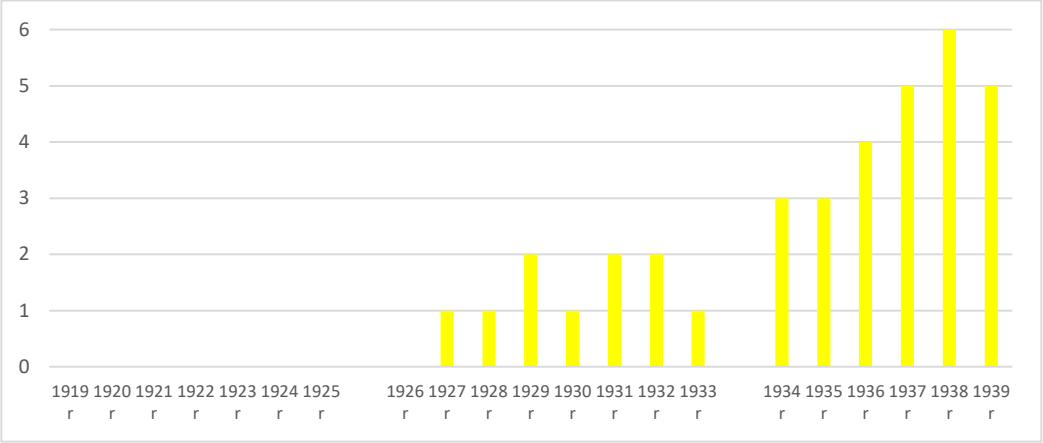


Liczba tytułów prasy fachowej w rozbiciu na poszczególne lata

Lp	tytuł	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	Liczba tytułów
1	*Bandera Polska*																						2
2	*Żeglarz Polski*																						10
3	*Kurjer Morski*																						7
4	*Żegluga*																						13
5	*Flota Narodowa*																						8
6	*Wiadomości Portu Gdyńskiego*																						1
7	*Morskie Wiadomości Techniczne*																						4
8	*Praca na Morzu*																						1
	Liczba pism w danym roku	1	0	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	5	

Czas wydawania prasy fachowej w okresie międzywojennym. Uwagę zwraca zmiana kategorii dwóch tytułów, *Floty Narodowej,* która z pisma popularnego stała się w 1932 roku czasopismem fachowym o profilu gospodarczym oraz *Wiadomości Portu Gdyńskiego*, które w 1939 roku po zmianie tytułu na *Wiadomości Portowe* stały się pismem branżowym wychodząc z segmentu tytułów gdyńskich powiększając liczbę tytułów tego segmentu

W okresie międzywojennym wydawano w Polsce zaledwie 6 tytułów stricte naukowych. Ta niewielka liczba nie dziwi, ponieważ należy wziąć pod uwagę stan wyjściowy, a więc rok 1918 i wszystkie okoliczności związane z odbudową państwowości. Pierwszy tytuł o tym charakterze powstał dopiero w roku 1927, kiedy środowisko akademickie Wybrzeża uznało, że udźwignie wydawanie czasopisma o takim charakterze. W kolejnych latach przybywało podobnych inicjatyw, a rekordowy pod tym względem był rok 1938, kiedy ukazało się 6 tytułów naukowych poświęconych morzu i Pomorzu. Cechą charakterystyczną tego segmentu była silna zazwyczaj pozycja wydawcy, co bezpośrednio przekładało się na stabilność tytułu wyrażającą się regularnością ukazywania się pisma w dystrybucji, stałą liczbę kolumn, stały zespół redakcyjny i rady naukowe czuwające nad poziomem merytorycznym publikacji. Przykładem modelowym jest Przegląd Morski, tytuł wydawany z dużą regularnością przez Marynarkę Wojenną i nawet całkowita zmiana zespołu redakcyjnego i siedziby –z Torunia na Warszawę- nie zakłóciła cyklu wydawniczego. Wzrost liczby wydawnictw nastąpił w roku 1934, kiedy d gry weszła Liga Morska ze swoim tytułem *Sprawy Morskie i Kolonjalne*. Wyjątek od tej reguły stanowi przypadek *Rocznika Gdańskiego*, który wydawany był przez towarzystwo naukowe z Wybrzeża, co oznaczało bolączki typowe dla wydawcy o słabym zapleczu finansowym.

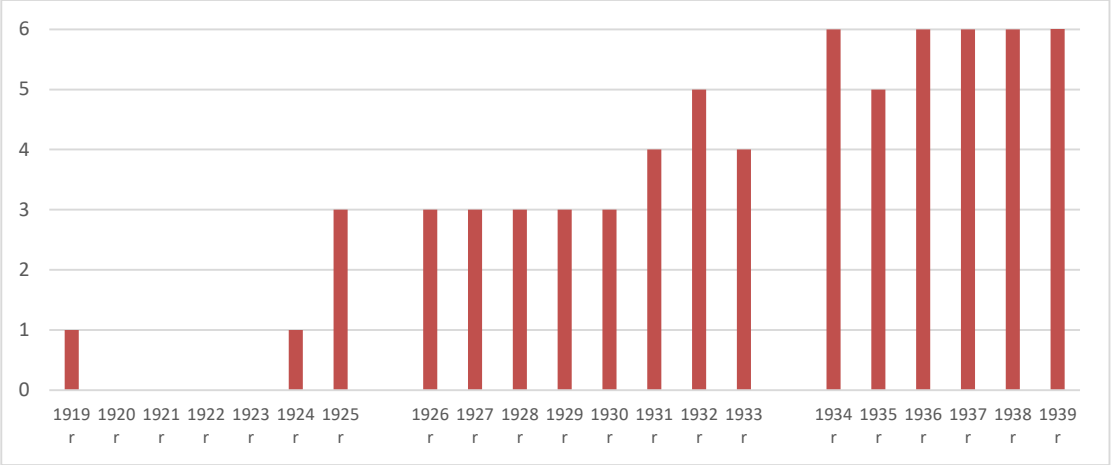


Liczba tytułów prasy fachowej w rozbiciu na poszczególne lata

Lp	tytuł	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	Liczba tytułów
10	Rocznik Gdański																						8
13	Przegląd Morski																						12
29	Sprawy Morskie I Kolonialne																						6
32	Baltic Countries																						5
38	Jantar																						3
40	Uprawa Morza																						2
	Liczba pism w danym roku	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	2	2	1	3	3	4	5	6	5	

Czas wydawania prasy fachowej w okresie międzywojennym. Uwagę zwracają roczne przerwy w wydawaniu pisma wynikające z łączenia wydań

Nieco inaczej wyglądała sytuacja w segmencie prasy popularnej. W okresie pierwszym, budowania rynku wydawniczego, brak obecności tej prasy wydawał się oczywisty, ponieważ wysiłki przyszłych wydawców skoncentrowano na kształtowaniu świadomości władz i dotarciu do środowisk opiniotwórczych. Symptomatyczne przy tym było, że pierwszy tytuł o charakterze popularnym, który ukazał się już w roku 1919, wydany został w Stanach Zjednoczonych i adresowany był do tamtejszej Polonii. Zmianę jakościową w prasie morskiej przyniosła decyzja Ligi Morskiej dotycząca wydawania własnego wysokonakładowego czasopisma, którego zadaniem miała stać się popularyzacja spraw morskich wśród szerokiego kręgu odbiorców pisma. Był to najpopularniejszy tytuł masowy, jego nakład rósł systematycz-



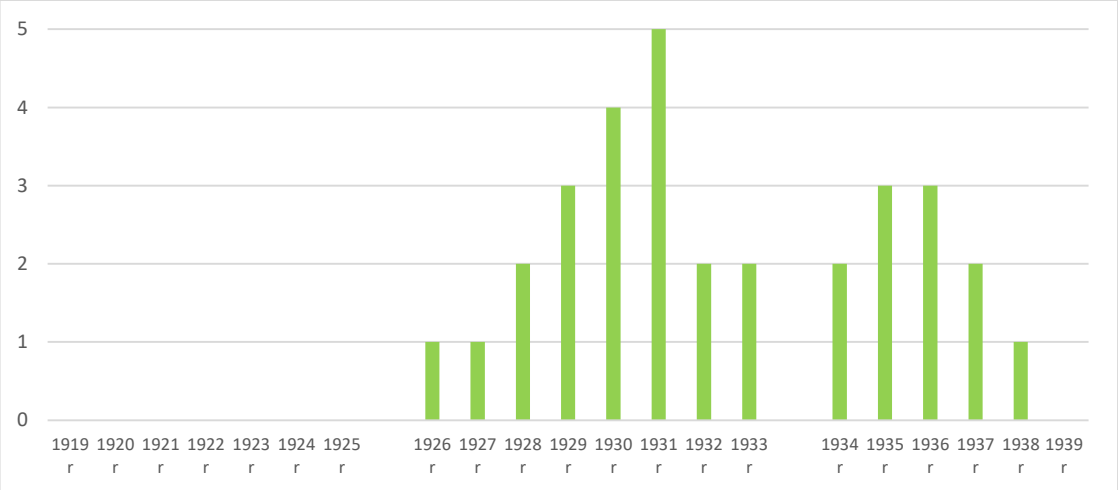
Liczba tytułów prasy popularnej w rozbiciu na poszczególne lata

Lp	tytuły	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	Liczba tytułów
1	*Flota Polska*																						1
2	*Fale*																						3
3	*Sport Wodny*																						15
4	*Flota Narodowa*																						4
5	*Polska Flota Narodowa*																						2
6	*Czerwony Marynarz*																						3
7	*Opowieści Morskich Fal*																						1
8	*Wiatr od Morza*																						3
9	*Szkwał*																						7
10	*Polska na Morzu*																						6
11	*Żeglarz*																						5
12	*Nadzwyczajny Kurier Morski*																						1
13	*Gazetka Morska*																						3
14	*Polska na Morzu B*																						2
	Liczba pism w danym roku	1	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	4	5	4	5	4	5	5	5	6	

Czas wydawania prasy popularnej w okresie międzywojennym. Uwagę zwraca zmiana kategorii *Floty Narodowej*, która z pisma popularnego stała się w 1932 roku czasopismem gospodarczym

nie by pod koniec lat trzydziestych osiągnąć pułap 250 tysięcy egzemplarzy, co nawet z dzisiejszej perspektywy jest wynikiem imponującym. Począwszy od roku 1925 następuje zmiana i równolegle funkcjonują aż 3 tytuły. W późniejszym okresie czytelnik ma do dyspozycji 6 tytułów, a zakres tematyczny prasy popularnej nie ogranicza się tylko do spraw gospodarczych, ale też prezentuje obszernie tematykę żeglarską. Dzieje się to jednak dopiero w okresie po 1934 roku, kiedy to prasa coraz chętniej sięga po tematy lżejsze, mniej zaangażowane ideologicznie w zamian proponując problematykę samokształceniową, rozwoju zainteresowań i umasowienia sportów wodnych. Charakterystyczna dla tego rodzaju prasy była również niestabilność wielu wydawców, skutkująca krótkotrwałym istnieniem czasopism (*Wiatr od Morza, Opowieści Fal Morskich, Fale*) oraz znikaniem tytułów z powodów politycznych i organizacyjnych (*Polska Flota Narodowa*).

Prasa morska poświęcona Gdyni; miastu i budującemu się portu, stanowiła ważny rodzaj czasopiśmiennictwa. Charakteryzowała ją duża fluktuacja tytułów, krótki czas żywotności tytułów oraz czas ukazywania się pism tego segmentu. Powstanie tej grupy tytułów zbiegło się z budową portu, a jego konsekwencją stał się burzliwy i niekontrolowany rozwój pism poświęconych Gdyni w różnych jej aspektach, adresowanej głównie do warstwy robotników zamieszkujących miasto. Liczba tytułów rosła wraz z rozwijającym się miastem, ale żaden z tytułów gdyńskich redagowanych na Wybrzeżu nie przetrwał dłużej niż cztery lata. Wyjątkiem w tej grupie pism pozostają *Wiadomości Portu Gdyńskiego* wydawane przez Polską Agencję Telegraficzną, tytuł wysoce specjalistyczny, przygotowywany przez agendę rządową na potrzeby kręgów biznesowych związanych z gospodarką morską. Kilka pism z tej grupy stanowią tytuły o profilu lewicowym czy wręcz komunistycznym, to było powodem represji stosowanych wobec redakcji, zawieszenia wydawania wskutek delegalizacji tytułu (*Express Portowy*), a nawet prześladowania kolporterów i działania redakcji w trybie konspiracyjnym (*Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy*). Skutkuje to nie tylko fragmentarycznością zachowanych współcześnie zbiorów, ale także trudnością w dotarciu do wielu tytułów kolportowanych w większości wyłącznie na terenie Wybrzeża. Słaba dostępność tego typu pism jest także wynikiem doraźności większości tytułów, pełniły one rolę gazet do szybkiego czytania, nie skłaniały do kompletowania zbiorów wobec szybkiej dezaktualizacji treści w nich zawartych.

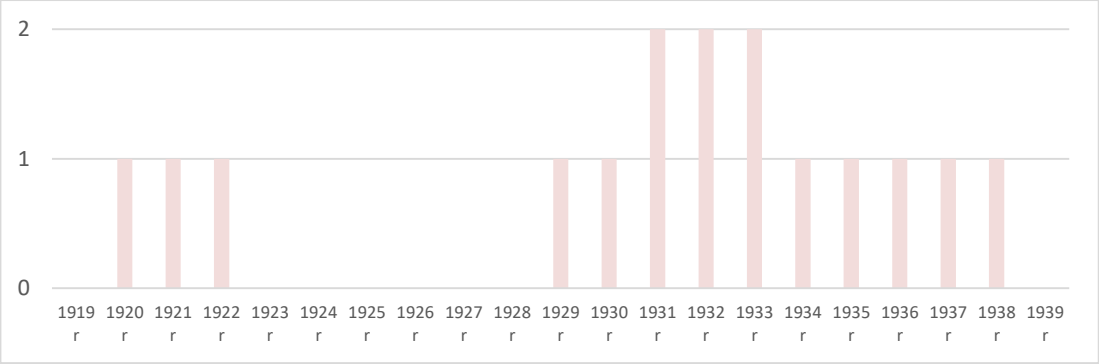


Liczba tytułów prasy gdyńskiej w rozbiciu na poszczególne lata

Lp	7	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	Liczba tytułów
1	*Głos Bałtycki*																						2
2	*Express portowy*																						4
3	*Przegląd Bałtycki*																						2
4	*Pomorze i Gdynia*																						3
5	*Głos Morski*																						1
6	*Przegląd Gdyński*																						2
7	*Wiadomości Portu Gdyńskiego*																						8
8	*Latarnia Morska*																						2
9	*Głos Morski*																						1
10	*Torpeda*																						2
11	*Bałtyk*																						1
	Liczba pism w danym roku	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	4	4	1	1	2	3	3	2	1		

Czas wydawania prasy gdyńskiej w okresie międzywojennym. Uwagę zwraca zanik tego rodzaju czasopism w 1939 roku i zmiana charakteru czasopisma *Wiadomości Portu Gdyńskiego*, które zmieniło się w periodyk o charakterze branżowym, ogólnoportowym

Także w tej grupie pism wyraźnie zaznaczony jest spadek liczby tytułów w pierwszych latach 30., a było to wynikiem kryzysu światowego skutkującego spadkiem tonażu floty oraz liczby przeładunków portowych bardzo odczuwalnym także w Gdyni. W tym czasie następowały masowe zwolnienia z pracy, a kryzysowi towarzyszyło poczucie niepewności ludzi skutkujące ograniczaniem wydatków domowych nie sprzyjające zakupowi prasy.



Liczba tytułów prasy gdyńskiej w rozbiciu na poszczególne lata

Lp	tytuły	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	Liczba tytułów
3	*Straż nad Wisłą*																						3
16	*Od Naszego Morza*																						5
21	*Młody Gryf*																						9
	Liczba pism w danym roku	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	

Czas wydawania prasy pomorskiej w okresie międzywojennym.

Grupa pism wydawanych na Pomorzu stanowi margines w prezentowanych zestawieniach, jednak ich wpływ na kształtowanie świadomości morskiej, zwłaszcza w początku dwudziestolecia międzywojennego, był nie do przecenienia. To nieliczny katalog tytułów, wysokonakładowe tytuły wydawane na Pomorzu, które w bardzo obszerny sposób poruszały zagadnienia morskie i agitowały czytelników do zainteresowania się morzem. Charakterystycznym rysem tej grupy była daleko posunięta eklektyczność w doborze tematów, prosty przekaz adresowany głównie do mieszkańców małych ośrodków miejskich i wsi oraz bardzo mało atrakcyjna szata graficzna będąca skutkiem słabego poziomu poligrafii oraz masowości tytułów. Czasopisma pomorskie odegrały swoją rolę w pierwszym etapie rozwoju państwowości, w kolejnych przegrywały rywalizację o czytelnika z powodu niedojrzałości oraz mało atrakcyjnej zawartości idącej w parze z niską estetyką produktu, jakim było czasopismo.

Poniższa tabela stanowi zestawienie tytułów o profilu morskimi żeglarskim ukazujących się w okresie II RP z uwzględnieniem liczby lat, w których każdy z tytułów ukazywał się na rynku oraz kategorii, do której został zaklasyfikowany. Z analizy wyłączono, i nie znalazły się one w poniższym zestawieniu, tytuły pokładowe, wydawane na statkach pasażerskich dla ograniczonego kręgu odbiorców, które nigdy nie były dystrybuowane poza pokładami statków. Przykładem jest wydawany techniką powielaczową *Kurier Morski* wydawany siłami wyznaczonego oficera na pokładzie statku pasażerskiego podczas rejsu wycieczkowego. Miał on zasięg statkowy, a kierowany był wyłącznie do pasażerów. Taka formuła czyni zeń obiekt trudny do sklasyfikowania, ponieważ nie stanowi on prasy w rozumieniu jej definicji. Drugim wyłączonym tytułem jest *Żeglarz Polski,* pismo wydawane przez związek zawodowy i adresowane do pracowników branżowych, ale które najprawdopodobniej zniknęło z rynku po wydania premierowego numeru. Fragmentaryczność istniejących zbiorów nie pozwala na dokonanie pełniejszej analizy tego tytułu.
Niniejsze zestawienie prezentuje prasę ukazaną chronologicznie według daty wydania pierwszego numeru. Zebrano łącznie 41 tytułów poświęconych morzu w różnych jego aspektach, o różnorodnej problematyce, z bardzo różnie rozłożonymi akcentami. Pokazuje najważniejsze trendy w ówczesnej prasie branżowej, wskazuje na różnice pomiędzy tytułami, ich formułę wydawniczą i zakres tematyczny. Spośród 41 analizowanych czasopism najwięcej tytułów, aż 15 (36,6%), reprezentowało prasę popularną, w której mieściły się zróżnicowane pod względem charakteru pisma. Prasa gdyńska odnotowała 11 tytułów (26,8%), 7 czasopism należy do grupy prasy fachowej (branżowej), 6 tytułów (14,6%) odnotowano w segmencie prasy naukowej. 3 tytuły (7,3%) należy zaliczyć do kategorii pism wydawanych na terenie Pomorza, a których tematykę morską podejmowano w bardzo obszerny sposób poświęcając jej nawet połowę miejsca. Wspólnym mianownikiem dla tej nielicznej grupy był młody odbiorca, a pisma te ograniczały swoje zainteresowanie tematyczne do kwestii morskich i lokalnych pomorskich i zawierały także niemało tematyki poradnikowej Osobnym zagadnieniem jest segment prasy gdyńskiej, tu najczęściej wydawanej i tematycznie związanej z dynamicznie rozwijającym się ośrodkiem miejskim oraz będącym jego sercem portem morskim koncentrującym na sobie uwagę nie tylko prasy, ale przede wszystkim zwykłych ludzi, dla których prasa powstawała. 11 tytułów w zestawieniu stanowi aż 26,8% całej oferty wydawniczej omawianego okresu, a więc prasa o charakterze lokalnym zajmuje poczesne miejsce na tym rynku skoro co czwarty tytuł poświęcony jest wyłącznie temu miastu i jego portowi. Wprawdzie Gdynia i jej sprawy to typowa tematyka lokalna jednak wskutek zmasowa-

lp	Tytuł/ lata	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	Liczba tytułów
1	*Bandera Polska*																						2
2	*Flota Polska*																						1
3	*Straż nad Wisłą*																						3
4	*Żeglarz Polski*																						10
5	*Morze*																						16
6	*Fale*																						3
7	*Sport Wodny*																						15
8	*Głos Bałtycki*																						2
9	*Kurjer Morski*																						7
10	*Rocznik Gdański*																						8
11	*Żegluga*																						13
12	*Flota Narodowa*																						12
13	*Przegląd Morski*																						12
14	*Express portowy*																						4
15	*Przegląd Bałtycki*																						2
16	*Od Naszego Morza*																						5
17	*Pomorze i Gdynia*																						3
18	*Głos Morski*																						1
19	*Przegląd Gdyński*																						2
20	*Polska Flota Narodowa*																						2
21	*Młody Gryf*																						9
22	*Wiadomości Portu Gdyńskiego*																						9
23	*Czerwony Marynarz*																						3
24	*Opowieści Morskich Fal*																						1
25	*Wiatr od Morza*																						3
26	*Szkwał*																						7
27	*Latarnia Morska*																						2
28	*Polska na Morzu*																						6
29	*Sprawy Morskie I Kolonialne*																						6
30	*Żeglarz*																						5
31	*Głos Morski*																						1
32	*Baltic Countries*																						5
33	*Nadzwyczajny Kurier Morski*																						1
34	*Torpeda*																						2
35	*Bałtyk*																						1
36	*Morskie Wiadomości Techniczne*																						4
37	*Gazetka Morska*																						3
38	*Jantar*																						3
39	*Polska na Morzu B*																						2
40	*Uprawa Morza*																						2
41	*Praca na Morzu*																						1
	Liczba pism w danym roku	2	1	2	2	1	2	4	6	8	9	12	12	16	14	11	14	14	17	17	17	18	

Wykaz tytułów o tematyce morskiej ukazujących się w latach 1919-1939. Uwagę zwraca zmiana kategorii dwóch pism – poz. 12 oraz 22

nej propagandy spraw morskich wśród społeczeństwa całego kraju jej problemy zyskały szerszą perspektywę i znacząco większe zainteresowanie społeczne, także w głębi kraju. Poczesne miejsce w tych pismach zajmowały sprawy budowy portu gdyńskiego; jego powstawanie, zmiany gospodarcze i społeczne, a także wzrost znaczenia miasta i portu w kontekście rywalizacji z innymi portami bałtyckimi. Specyfiką tych pism było powiązanie problematyki dynamicznie rozwijającego się miasta z portem morskim, który był akceleratorem rozwoju tkanki miejskiej.

Jak wspomniano, dogłębna analiza czasopiśmiennictwa morskiego nie jest możliwa z uwagi na niekompletność zbiorów i zbyt odległy czas od omawianych wydarzeń. Zerwana została ciągłość pokoleniowa, kreatorzy i świadkowie tych zdarzeń już nie żyją, zasoby biblioteczne są bardzo niekompletne, a prasa współczesna niechętnie wraca do zagadnień sprzed ponad siedemdziesięciu lat. Zadaniem niniejszej pracy było pokazanie bogactwa i różnorodności morskiej prasy międzywojennej, wskazanie najważniejszych zagadnień ją nurtujących i przypomnienie najbardziej istotnych tekstów poruszających ówczesnych czytelników. Praca niniejsza ma charakter przyczynkarski, zapewne na jej podstawie powstaną kolejne prace prezentujące dorobek myśli morskiej międzywojennego dwudziestolecia.

Bibliografia:

I. Źródła

- ✓ Statut Ligi Morskiej i Kolonialnej
- ✓ Baltic Countries 1935-1939
- ✓ Bałtyk 1936
- ✓ Bandera Polska 1919-1921
- ✓ Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy 1931
- ✓ Expres Portowy 1928
- ✓ Fale 1925-1927
- ✓ Flota Narodowa, później Flota Polska 1928-1939
- ✓ Flota Polska, wyd. USA 1919
- ✓ Gazetka Morska 1936-1939
- ✓ Głos Bałtycki 1926
- ✓ Głos Morski 1930
- ✓ Głos Morski 1935
- ✓ Jantar 1935-1939
- ✓ Kurier Morski 1937
- ✓ Kurjer Morski Codzienny i Gazeta Dróg Żeglownych 1927-1933
- ✓ Latarnia Morska 1934-1935
- ✓ Młody Gryf 1931-1936
- ✓ Morskie Wiadomości Techniczne 1936-1939
- ✓ Od Naszego Morza 1932
- ✓ Morze 1924-2000
- ✓ Nadzwyczajny Kurjer Morski 1936
- ✓ Od naszego morza 1930-1933
- ✓ Opowieści fal morskich 1932
- ✓ Przegląd Morski 1928-1939
- ✓ Polska Flota Narodowa 1931-1932
- ✓ Przegląd Bałtycki 1928-1929
- ✓ Straż nad Wisłą 1920-1922
- ✓ Szkwał – Magazyn Morski 1933-1939
- ✓ Polska na Morzu 1934-1939
- ✓ Pomorze i Gdynia 1929-1931
- ✓ Praca na Morzu 1939
- ✓ Przegląd Bałtycki 1928
- ✓ Przegląd Gdyński 1930-1931
- ✓ Sprawy Morskie i Kolonialne 1934-1939
- ✓ Torpeda 1936-1937
- ✓ Uprawa Morza 1938
- ✓ Wiadomości Portu Gdyńskiego/ Wiadomości Portowe 1931-1939
- ✓ Wiatr od Morza 1932-1934
- ✓ Wioślarz Polski, później Sport Wodny 1925-1939
- ✓ Żeglarz – Oficjalny Organ Kierownictwa Harcerskich Drużyn Wodnych 1934-1939
- ✓ Żeglarz Polski (Warszawa) 1920
- ✓ Żeglarz Polski (Tczew) 1922-1931
- ✓ Żegluga The Navigation 1927-1939
- ✓ strona internetowa www.wikipedia.pl
- ✓ strona internetowa www.ocalicodzapomnienia.eu
- ✓ strona internetowa www.mazowsze.hist.pl

II. Literatura

- ✓ „Wielka Encyklopedia Powszechna”, Warszawa 1962
- ✓ Polska na Morzu”, pr. zb. Warszawa, 1935 r

- ✓ „Prasa, radio, telewizja, zarys dziejów”, pr. zb. Warszawa 2001
- ✓ Aleksandrowicz Antoni, „Sport żeglarski”, Lwów, 1930
- ✓ Białas Tadeusz – "Liga Morska 1944–1953" Gdańsk 2002 r
- ✓ Białas Tadeusz – "Liga Morska i Kolonialna 1930–1939" Gdańsk 1983 r.
- ✓ Bohdan Edward, „Morska polityka gospodarcza Polski”, Warszawa 1928
- ✓ Bohomolec Andrzej, „Wyprawa jachtu *Dal*”, Warszawa, 1957
- ✓ Duda Daniel, Urbanyi Zbigniew, „Trzeci w wielkiej sztafecie”, Bydgoszcz, 1986
- ✓ Drozdowski Marian, „Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936-39”, Warszawa, 1963
- ✓ Drozdowski Marian - "Eugeniusz Kwiatkowski" Wrocław 2001 r..
- ✓ Drozdowski Marian – "Archiwum Morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego", współpraca Piotr Dwojacki Gdynia 2009 r.
- ✓ Drozdowski Marian – "Powrót Polski nad Bałtyk 1920–1940", Instytut Historii PAN Warszawa 1997 r.

Głowacki Włodzimierz, „Wspaniały świat żeglarstwa”, Warszawa, 1970

- ✓ Głowacki Włodzimierz, „Dzieje żeglarstwa polskiego”, Warszawa, 1998
- ✓ Kuczkowski Wojciech, „Pod harcerską banderą”, Warszawa, 1995
- ✓ Kwiatkowski Józef, „*Dar Pomorza* – rejsy i załoga”, Gdynia 2003
- ✓ Machaliński Zbigniew, „Czasopiśmiennictwo morskie II Rzeczypospolitej”, Gdańsk, 1969
- ✓ Miazgowski Bronisław, „Ze wspomnień żeglarza”, Warszawa, 1959
- ✓ Mickiewicz Marian, „Pod żaglami *Zjaw*”, Gdynia, 1961
- ✓ Mickiewicz Marian, „Z dziejów żeglugi”, Warszawa, 1971
- ✓ Paczkowski Andrzej, „Prasa polska”, Warszawa, 1980
- ✓ Pertek Jerzy, „Polacy na morskich szlakach świata”, Poznań, 1967
- ✓ Rogoziński Stefan, „Wyprawa. Żegluga wzdłuż brzegów Zachodniej Afryki na lugrze *Łucja Małgorzata* 1882-83, Warszawa, 1886
- ✓ Steyer Donald, „Problemy robotnicze Gdyni, Gdańsk, 1959
- ✓ Steyer Donald „Półwiecze Polski na morzu”, Gdańsk 1970
- ✓ Zaruski Mariusz, „Na pokładzie *Witezia*, Warszawa, 1927
- ✓ Zaruski Mariusz, „Na skrzydłach jachtów”, Lwów. 1932
- ✓ Zieliński Stanisław, „Mały słownik polskich pionierów kolonialnych i morskich”, Warszawa, 1933
- ✓ Zieliński Stanisław, „Wyprawa Stefana Rogozińskiego do Afryki”, Warszawa 1933

III. Artykuły prasowe

- ✓ Ludwig Stanisław, „Prasa morska na tle 300-lecia prasy polskiej”, „Tygodnik Morski” nr 11/1961, str. 15
- ✓ Machaliński Zbigniew, „Czasopiśmiennictwo morskie” Litery, 7, 8 i 10/1967, nr 2/1968
- ✓ Machaliński Zbigniew, Najpierw była „Bandera Polska”, „Tygodnik Morski” nr 19/1967
- ✓ Machaliński Zbigniew, „Czasopiśmiennictwo poświęcone zagadnieniom gospodarki morskiej w Polsce w latach 1919-1939”, Gdańskie Zeszyty Humanistyczne, Seria Pomorzoznawcza, nr 17/1968, str. 27-58
- ✓ Pertek Jerzy, „Dorobek polskiej myśli morskiej (Do Prasy morskiej na tle 300-lecia - suplement”), tamże, nr 15/1961, str. 11
- ✓ Pioterek E. „Kształtowanie się polskiej myśli morskiej w latach 1918-1930, „Przegląd Morski” nr 61, str. 12
- ✓ Winid W., Gospodarcze tematy morskie w naszych czasopismach, „Biuletyn Izby” nr 4/1936, str. 9-11

Marek Słodownik

Dziennikarz, autor ponad 1000 artykułów
o żeglarstwie, kilku poradników i prac na temat historii
żeglarstwa, okazjonalnie konsultant filmów o tej tematyce.
Pomysłodawca akcji „Ratujmy Dezety”
Roku Prasy Morskiej oraz
Roku Mariusza Zaruskiego.
Żegluje od 1973 roku głównie po śródlądziu, Bałtyku i Morzu
Północnym, ale pod żaglami odwiedził także Grecję,
Chorwację, Australię, Sri Lankę, wschodnią Afrykę,
Tajlandię i USA

ISBN 978-83-959852-0-1

WODNAPOLSKA.PL