

***O Gdyni wczoraj,
o Gdyni dziś***

Maciej Kijowski

W stulecie urodzin i trzydziestą rocznicę śmierci
- pamięci Stanisławy Fleszarowej-Muskat

BIBLIOTEKA ROCZNIKA GDYŃSKIEGO

© Maciej Kijowski

ISBN 978-83-948381-3-3

Wydawca

TOWARZYSTWO MIŁOŚNIKÓW GDYNI



GDYNIA 2019

SPIS TREŚCI

opracowania

- Tadeusz Apolinary Wenda (1863-1948). W 70. rocznicę śmierci Tadeusza Wandy. Państwo wobec kosztów leczenia i pogrzebu twórcy portu w Gdyni 5

między historią a współczesnością

- To gorsze niż niezręczność. Smutny kwiecień 2019 r. w Gdyni 32

recenzje

- Lech Kobyliński, *Garść wspomnień z długiego życia*,
Gdańsk 2018... .. 42
- Kazimierz Sopuch, *Dziennik pokładowy. Lata siedemdziesiąte (wybór)*,
Gdańsk 2015 51
- Kazimierz Sopuch, *Dziennik pokładowy. Lata osiemdziesiąte*,
Gdańsk 2017 51

**Tadeusz
Apolinary Wenda
(1863 - 1948)**

opracowania

**W 70. rocznicę śmierci Tadeusza Wendy.
Państwo wobec kosztów leczenia i pogrzebu
twórcy portu w Gdyni**

Maciej Kijowski



G d y n i a, duża wieś rybacka z dobudową kilkunastu will i brzydkich domów, ze schowanym w marnym ogrodzie kurhauzem, z jedną czy dwiema restauracjami, rozkłada się na skraju płaszczyzny, która ciągnie się od morza daleko w głąb lądu. (...)

Gdynia ma wszelkie warunki, by zabudować się na płaszczyźnie przymorskiej jako miasto portowe.

Władze marynarskie uznały zatokę gdyńską jako wielce dogodną na wojenny port. Już też prowadzą się energiczne roboty około pogłębienia zatoki – buduje się pomosty i molo, a w razie niedojścia do harmonji z Gdańskiem, kto wie, czy i port handlowy tu nie powstanie.

Władysław Orkan ¹.

¹W. Orkan, *Nad morzem polskiem*, „Przegląd Warszawski” 1921, nr 1, s. 70.

Wstęp

„Kto wie...”, przewidział śmiało autor *Komorników*. Mimo godnego lepszej sprawy uporu wielu osób i środowisk marzenie Orkana spełniło się dzięki mądrości, doświadczeniu, determinacji i kulturze osobistej inżyniera Tadeusza Wendy. Rzeczywistego twórcy portu w Gdyni.

Tadeusz Wenda i Eugeniusz Kwiatkowski. Niedomówienia i kontrowersje

Już z lat szkolnych pamiętam, z jakim entuzjazmem podkreślano na lekcjach historii, że miano kreatora portu w Gdyni należy się Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, jeśli zaś wspomniano Tadeusza Wendę (chyba w ukończonym przede mnie 30 lat temu I LO w Rzeszowie tak właśnie się stało), to tylko jako wykonawcę woli jedyne go (s)twórcy.

To więcej niż uproszczenie, to fałsz. Tak jak niczemu nie służy bezkrytyczne czynienie z E. Kwiatkowskiego postaci pomnikowej, również trzeba pamiętać o tym, że stosunek T. Wendy do budowy portu w Gdyni nie zawsze był entuzjastyczny. On to przecież, kierując budową tegoż już od roku 1920, był ściśle związany z redakcją wydawanego w latach 1922-1925 w Wolnym Mieście Gdańsku pisma „Żeglarz Polski”, które przecież mocno stawiało na lokalizację polskiego portu morskiego w Tczewie, nie w Gdyni, która jako drugi wybór wydawała się autorom czczą fantasmagorią bez

przyszłości². Nie ma jednak wątpliwości, że jakiegokolwiek tczewskie sentymenty inżyniera były tylko epizodem w jego życiu i dorobku.

Wenda był człowiekiem morza, inaczej niż Kwiatkowski, który po raz pierwszy (!) zobaczył Bałtyk 20 czerwca 1926 r.³, czyli w wieku 38 lat. Późno. A czy jako powojenny już Delegat Rządu do Spraw Wybrzeża, często odwiedzający Warszawę, nie mógł zbroczyć do Komorowa, by odwiedzić chorego inżyniera? Mógł, ale nie zapewne tego nie uczynił. W jego diariuszu z lat 1945-1947 nie ma o tym ani słowa⁴. A przecież schorowany inżynier Wenda utrzymywał ścisły kontakt z autorami koncepcji odbudowy portu w Gdyni, z tymi, którzy skwapliwie korzystali z jego cennych rad i wskazówek⁵.

Bez własnej winy zabrakło inżyniera Wendy wśród uczestników zainicjowanej przez Ministerstwo Robót Publicznych ankiety „Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego”, przeprowadzonej właśnie w Gdyni 7-9 października 1927 r.⁶ (choć znalazło się w niej miejsce choćby dla reprezentanta Związku Spółdzielni

² Zob. A. Romanow, *Prasa polska w Wolnym Mieście Gdańsku 1920-1939*, Gdańsk 1979, s. 186-188.

³ Zob. Z. Machaliński, *Eugeniusz Kwiatkowski – zarys życia i działalności*, [w:] E. Kwiatkowski, *Diariusz 1945-1947*, opr. Z. Machaliński, Gdańsk 1988, s. 26.

⁴ E. Kwiatkowski, *op. cit.*

⁵ Zob. K. Małkowski, *Tadeusz Apolinary Wenda 1863-1948*, „Rocznik Gdyni” 2003, nr 15, s. 28; A. Piskozub, *Prawdziwy twórca Gdyni*, „Kierunki” 1987, nr 42, s. 6.

⁶ Zob. *Lista obecnych*, [w:] *Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego. Protokół ankiety odbytej w Gdyni z inicjatywy Ministerstwa Robót Publicznych w dniach 7, 8 i 9 października 1927 r.*, w opr. M. Orłowicza, Warszawa 1928, s. 10-14.

Mleczarskich i Jajczarskich w Warszawie⁷, a o sprawach portu mówił burmistrz Gdyni Augustyn Krause⁸). Nie zaproszono inżyniera również na otwarcie Dworca Morskiego 8 grudnia 1933 r., wytoczono przeciw niemu bezpodstawne dochodzenie o wadliwość gdyńskiego portu, a jeszcze wcześniej właściciele wywłaszczanych na rzecz portu torfowisk grozili mu śmiercią⁹. Z perspektywy lat trudno dociec, jaki był udział Kwiatkowskiego w definitywnym odsunięciu Wendy od pracy na rzecz Gdyni, w wyrządzeniu mu krzywdy „z biurokratyczną bezmyślnością godną lepszej sprawy, na krótko przed jego przejściem na emeryturę”¹⁰, i to niespowodowaną stanem jego zdrowia¹¹. Nie przysparzają chwały wicepremierowi jego skandaliczne wypowiedzi z ostatnich lat międzywojnia, w tym bratanie się z OZN, krytyka „demokracji masońsko-liberalnej”, radość z bezrozumnej agresji na Zaolzie, zapatrzenie w Mussoliniego, straszenie „osobnym pawilonem” w Berezie Kartuskiej autorów i głosicieli „plotki” o dewaluacji¹², wreszcie, *last but not least*, udział w haniebnej ucieczce z Polski Mościckiego i jego kamaryli¹³.

⁷ Zob. *ibidem* s. 13.

⁸ Zob. *Rozwój Gdyni i jej postulaty*, [w:] *ibidem*, s. 116-117.

⁹ Zob. A. Piskozub, *Prawdziwy...*, s. 6.

¹⁰ B. Kasproicz, *Byłem juniorem*, Gdynia 1965, s. 154.

¹¹ Zob. A. Piskozub, *Prawdziwy...*, s. 6.

¹² Zob. Z. Machaliński, *Eugeniusz...*, s. 61-64; A. Piskozub, *Dysproporcje w oczach autora Dysproporcji*, „Autograf” 1989, nr 2, s. 302.

¹³ Por. B. Piętka, *Guzika nie oddamy*, „Przegląd” 2018, nr 35, s. 12 (zapewne odredakcyjna zapowiedź tego demaskatorskiego tekstu zamieszczona na s. 1 okładki zawiera się, prócz zdjęć 3 zbiegów, w trafnym

„Zasługi Kwiatkowskiego w dziedzinie rozwoju gospodarki morskiej w Polsce są bezsporne, lecz polegają głównie na energicznym i konsekwentnym realizowaniu polityki morskiej zapoczątkowanej jeszcze przez rząd Grabskiego i przejętej przez rządy Piłsudskiego. Pogląd o wyjątkowej, prawie opatrnościowej roli Kwiatkowskiego w powstaniu i rozwoju polskiej polityki morskiej jest wynikiem uprawiania przez niego publicystyki społeczno-gospodarczej, powielanej przez licznych jego zwolenników i wielbicieli aż po czasy nam współczesne”¹⁴. W ocenie jego zasług dla odbudowy Wybrzeża popada się od skrajności w skrajność: od bezrefleksyjnego potępienia¹⁵ do bezkrytycznej apologetyki¹⁶, zbyt rzadko analizując jego koncepcje i działania przy wskazywaniu zarówno na osiągnięcia, jak i na błędy, *sine ira et studio*, tak obiektywnie jak przed niemal 40 laty uczynił Alojzy Szura¹⁷. Jeśli pionierem polskiej gospodarki morskiej można Kwiatkowskiego z pewnymi

stwierdzeniu *Oszukali Polaków i... uciekli*). Znamienne jest i to, że miał ratować potrzebujących. Kwiatkowski pożyczył bezpowrotnie 18 września 1939 r. w Czerniowcach kwotę 20 \$ akurat Rydzowi-Śmigłemu – zob. M. M. Drozdowski, *Eugeniusz Kwiatkowski*, Rzeszów 2005, s. 242.

¹⁴ B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne*, Poznań 1978, s. 290–291.

¹⁵ Np. M. Wągrowski, *Wytyczne i zadania Ligi Morskiej. Referat wygłoszony na Zjeździe Zjednoczeniowym Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego dnia 2 IV 1950 r. w Szczecinie*, Warszawa 1950, s. 32–33, 37.

¹⁶ Np. M. M. Drozdowski, *op. cit.*; M. Preibisz-Dera, *Towarzystwo Przyjaciół Sopotu przywołuje pamięć o Eugeniuszu Kwiatkowskim*, „Rocznik Sopotki” 2018, t. XXIX, s. 109–118. Obecna i w tych publikacjach czarno-biała wizja przeszłości, podział jej bohaterów wyłącznie na „dobrych” i „złych”, połączone z przekonaniem o wyłącznie jasnych kartach w historii Polski i Polaków, tudzież ich rzekomej dziejowej misji, negatywnie oddziałują od co najmniej kilkunastu lat na społeczną świadomość i szkodzą dobru nauki.

¹⁷ A. Szura, *Udział Eugeniusza Kwiatkowskiego w odbudowie gospodarki morskiej Wybrzeża Gdańskiego*, „Nautologia” 1979, nr 3, s. 34–36.

zastrzeżeniami nazwać, to na pewno nie twórcą Gdyni, miano to należy się bowiem bezsprzecznie Tadeuszowi Wendzie, co i mój Mistrz, najwybitniejszy polski prawnik marynista profesor Jerzy Młynarczyk¹⁸, także wielki, niezapomniany gdynianin.

Gdynia szczyli się aż dwoma pomnikami Kwiatkowskiego¹⁹, a pierwszego w Polsce monumentu Wendy (piszę to 5 września 2018 r.) nadal nie może się doczekać. Miał być odsłonięty właśnie w tym wrześniu²⁰, w 70. rocznicę śmierci inżyniera, tymczasem – jak powiadamia mnie 23 sierpnia 2018 r. Urząd Miasta Gdyni – „[n]a obecną chwilę ten projekt został odłożony w czasie i na dzień dzisiejszy nie ma zaplanowanej daty odsłonięcia”²¹. Tym większa to dla gdynian i dla mnie przykrość, tym większy skandal, że już 25 kwietnia 2018 r. uczczono godnie tę rocznicę w Dąbrowie Chotomowskiej, gdzie zaproszona przez lokalną społeczność wzruszona wnuczka inżyniera odsłoniła udaną tablicę pamiątkową na terenie dawnej posesji Wendów²².

¹⁸ Por. A. Piskozub, *Prawdziwy...*, s. 6; wypowiedzi prof. zw. dr. hab. Jerzego Młynarczyka udzielone autorowi 14 kwietnia 2013 i 10 listopada 2016 r.

¹⁹ Drugi, mniej znany, znajduje się przy ul. Kieleckiej 7, w siedzibie noszącej imię wicepremiera Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu, rektorem której był do ostatnich chwil życia przywołany w poprzednim przypisie prof. J. Młynarczyk.

²⁰ Zob. K. Fryc, *W Gdyni stanie pomnik Tadeusza Wendy, budowniczego portu*, trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,22499655,w-gdyni-stanie-pomnik-tadeusza-wendy-budowniczego-portu.html (dostęp 27 sierpnia 2018 r.).

²¹ Pismo sekretarki w Wydziale Kultury Urzędu Miasta Gdyni Eweliny Błaszek do autora z 23 sierpnia 2018 r.

²² gazetapowiatowa.pl/wiadomości/jablonna/jablonna-uroczyste-odsloniecie-tablicy-upamietniajacej-budowniczego-portu-gdyni/ (dostęp 27 sierpnia 2018 r.).

Julian Rummel odnotował w swoim pamiętniku nie tylko wyraźną niechęć okazaną idei budowy portu w Gdyni przez Józefa Piłsudskiego i Gabriela Narutowicza (warto o tym pamiętać w kontekście bezkrytycznego wychwalania ich obu, także przy sposobności jubileuszu 100 lat niepodległej Polski), co kluczową rolę odegraną w realizacji tego przedsięwzięcia przez Tadeusza Wendę; przypomina, że jakkolwiek inżynier wykonywał już roboty w budowie portu w Rewlu i kierował budową portu w Windawie, pierwszym portem, którego budową nie tylko kierował, lecz zaprojektował go, stała się Gdynia²³. Mogło być to efektem, skądinąd bardzo szczęśliwym, rozczarowania Wendy brakiem zainteresowania władz Wolnego Miasta Gdańska wysuniętą koncepcją rozbudowy portu w Gdańsku, dopiero bowiem po odmowie z ich strony, po przewidzianym przez Orkana „niedojsciu do harmoniji” tenże kierownik Wydziału Budowy Portów Sekcji Technicznej Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych wskazał na dolinę potoku Chyloni między Gdynią a Oksywiem jako najodpowiedniejsze miejsce budowy portu wojennego (w razie potrzeby również handlowego), na pamiątkę czego pirs znajdujący się w miejscu wbicia pierwszego pala pod tymczasowe moło (21 maja 1921 r.) nazwano

²³ Zob. J. Rummel, „*Pamiętnik. [Powstanie i rozwój Gdyni, żegluga i portu w latach 1920-1939]*” (fragment), przyg. do druku i ze wstępem Z. Machalińskiego, „*Nautologia*” 1977, nr 4, s. 38, 39.

imieniem inżyniera²⁴. Miał rację Orkan („kto wie, czy i port handlowy tu nie powstanie”). Powstał, i to jak nowoczesny²⁵!

Zdarza się nazywanie inicjatorami budowy portu w Gdyni Wendy i Porębskiego²⁶ oraz podkreślanie znaczenia współdziałania ich obu²⁷, co tym bardziej jest słuszne, że to przecież wiceadmirał zaprosił inżyniera do podjęcia się gdyńskiego wyzwania²⁸. „Postacią najwybitniejszą (aczkolwiek osobiście niezwykle skromną) owego okresu powstawania Gdyni był inż. Tadeusz Wenda”²⁹.

²⁴ Zob. K. Małkowski, *op. cit.*, s. 24–26, 28; A. Piskozub, *Prawdziwy...*, s. 1, 6; A. Data, A. Szczerba, *60 lat portu gdyńskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1982, nr 5, s. 252; A. Chodubski, „Ojcowie” Gdyni a kształtowanie się jej tożsamości lokalnej, „Zeszyty Gdyńskie” 2011, nr 6, s. 19; S. Mikos, *Sprawa portu gdańskiego w polityce polskiej w latach 1918–1939*, [w:] *Polska myśl morska*, Gdańsk 1971, s. 66; M. Kardas, *Cisza zaklęta w nadmorskich piaskach – pamięć o tych, co odeszli, jako kamień węgielny dla tożsamości gdyńskiego obywatela*, [w:] *Mare Integrans. Studia nad dziejami wybrzeży Morza Bałtyckiego*, t. XII, „Śmierć w dziejach człowieka”. *Współczesność. Monografia oparta na materiałach z VIII Międzynarodowej Sesji Naukowej Dziejów Ludów Morza Bałtyckiego, Wolin, 31 lipca – 2 sierpnia 2015*, pod red. M. Franza, K. Kościelniaka, Z. Pilarczyka, Toruń 2016, s. 262.

²⁵ Por. m.in. W. Andrzejewicz, *Polskie porty handlowe*, Gdynia 1960, s. 27–28.

²⁶ Tak A. Wojtaszak, *Rola wiceadmirała Kazimierza Porębskiego w rozwoju polskiej marynarki wojennej po I wojnie światowej*, [w:] *Wokół spraw morskich Polski i jej sąsiadów*, pod red. G. Ciechanowskiego i in., Szczecin 2013, s. 23.

²⁷ Tak R. Mielczarek, *Finansowanie budowy tymczasowego portu w latach 1920–1923*, [w:] *Gdańsk – Gdynia – Europa – Stany Zjednoczone w XIX i XX wieku. Księga pamiątkowa dedykowana Profesor Annie Cienciale*, pod red. M. Andrzejewskiego, Gdańsk 2000, s. 161–163.

²⁸ Zob. K. Małkowski, *op. cit.*, s. 24–26; A. Chodubski, *op. cit.*, s. 19; M. Kardas, *op. cit.*, s. 262; Z. Machaliński, *Admiralowie polscy 1919–1950*, Warszawa 1993, s. 62, 73, 75. Koncepcjom Porębskiego i Wendy (skądinąd wiceadmirała sponiewierały rodzime władze w większym jeszcze stopniu niż inżyniera) przeciwstawiał się stanowczo kmr Jerzy Świrski – zob. Z. Machaliński, *Admiralowie...*, s. 74–77, 79–83, 162–163.

²⁹ B. Kasproicz, *op. cit.*, s. 153.

Adam Rapacki i Józef Cyrankiewicz jako sprawcy państwowego pogrzebu Tadeusza Wendy i pokrycia kosztów jego leczenia ze środków budżetowych

Choć czyniłem to już wcześniej³⁰, nie jestem pierwszym, który jak najwyżej ocenia Adama Rapackiego jako ministra żeglugi³¹. Dylematem powojennej władzy były kadry: ściślej, odpowiedź na pytanie, kogo skierować na odcinek morski. Konserwatyzm sanacyjnego wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego współzawodniczył z rewolucyjnym zapałem działaczy PPR i musiał z nim przegrać, także z uwagi na nieco anachroniczne koncepcje inżyniera (w jego dobrą wolę i szczerzy entuzjazm nie śmiem wątpić). Skądinąd Rapacki odniósł się do delegata rządu ds. Wybrzeża bardzo życzliwie; jemu należy również zawdzięczać start Kwiatkowskiego w wyborach do Sejmu Ustawodawczego. Minister zaprosił też do współpracy innych, już zasłużonych fachowców, w tym Aleksandra Rylkego, Mikołaja Gutowskiego czy Kazimierza Petruszewicza³². Zasługi Tadeusza Wendy cenił bardzo wysoko, czego jednym z dowodów są działania podjęte przezeń po śmierci inżyniera.

³⁰ M. Kijowski, *Założenia polityki morskiej. Adam Rapacki po 70 latach*, „Przegląd Socjalistyczny” 2017, nr 4, s. 111-116.

³¹ Por. np. A. Soysal, *Inny świat marynarzy*, Gdynia 2016, s. 191-194.

³² Zob. R. Liczmański, *Adam Rapacki. Zarys biograficzny*, Warszawa 1989, s. 40.

Warszawa, dn. 13 września 1948 r.

203



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER ŻEGLUGI

L. dz. GM-I-29-44/48

IO

PRZEBÓRA RADY MINISTRÓW

w miejscu

W związku ze śmiercią Tadeusza Apolinarego Wandy, który jako projektodawca i realizator techniczny portu w Gdyni poświęcił wielkie zasługi dla rozwoju gospodarki morskiej, proszę Obywatela Franciera o spowodowanie pokrycia kosztów pogrzebu przez Skarb Państwa.

MINISTER

Zaś.: 1.

PREZYDIUM RADY MINISTRÓW
Wpłynęło do 14 IX 1948
Nr 96-26/3
Zob. 1.

Wpłynęło do 14.9.1948
0.III.51 1.

Bino Rawska
1/4 kina pelucy
16 IX 48

Ryc. 1. Archiwum Rady Ministrów (ARM), sygn. 5/1038, mkf. 283, pismo ministra żeglugi Adama Rapackiego do prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza z 13 IX 1948 r., GM-I-29-44/48, k. 203.

Minister Żeglugi zwrócił się przeto 13 września 1948 r. do Prezesa RM z pismem³³ (Ryc. 1), do którego dołączył wniosek o pokrycie przez Państwo „kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy”³⁴ (Ryc. 2), notyfikując zarazem fakt jego śmierci oraz referując pokrótce osiągnięcia zmarłego. Jak łatwo zauważyć na załączonym skanie wykonanym po zmikrofilmowaniu z oryginalnego egzemplarza wniosku, po słowach „Rada Ministrów uchwalić raczy: pokrycie przez Państwo kosztów pogrzebu” dopisano „i leczenia”, co podpisana nieczytelnie osoba (prawdopodobnie wicedyrektor gabinetu ministra) wyjaśniła, iż dokonała tego uzupełnienia zgodnie „z intencją Ob. Min. A. Rapackiego, 4.10.48”; najpewniej ta sama osoba dopisała *manu propria* sumę: „w kwocie zł. 98.740,-”. Uchwałą RM z 29 września 1948 r. w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy³⁵ (Ryc. 3), załączoną w postaci skanu po raz pierwszy w polskim piśmiennictwie (tak jak Ryc. 1-2 i 4), wyasygnowano na te cele kwotę wnioskowaną przez ministra. Jeśli porównać sumę sugerowaną przez wnioskodawcę a zaaprobowaną przez rząd z pokrytymi na podstawie jego uchwał z 1948 r. pogrzebami innych osób, nie wydaje się ona przesadnie duża.

³³ Archiwum Rady Ministrów, sygn. 5/1038, mkf. 283, pismo ministra żeglugi Adama Rapackiego do prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza z 13 września 1948 r., GM-I-29-44/48, k. 203.

³⁴ *Ibidem*, wniosek Ministra Żeglugi w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy, k. 204.

³⁵ Niepublikowana – *ibidem*, k. 205.

204

Wniosek Ministra Żeglugi

w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy.

Rada Ministrów uchwalić raczy:

pokrycie przez Państwo kosztów pogrzebu i leczenia inż. Tadeusza Apolinarego Wendy.

Uzasadnienie.

Dnia 3.IX.1948r. w Komorowie zmarł inż. Tadeusz Apolinary Wenda, projektodawca i realizator techniczny portu w Gdyni. Zmarły był gorącym i niezłomnym szermierzem sprawy morskiej.

Do ostatniej chwili życia, nie mogąc z powodu podeszłego wieku pracować czynnie - służył pomocą i cennymi radami i wskazówkami w sprawach odbudowy portów. W uznaniu wybitnych zasług imię jego nadano pierwszemu molo w Gdyni, oraz jednej z największych polskich pogłębiarek morskich.

Ryc. 2. ARM, sygn. 5/1038, mkf. 283, wniosek Ministra Żeglugi w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy, k. 204.

*) dostatek i leczenia, zgodnie z intencją
Ob. Min. H. Łopaciński, 4.10.48
1. Sz. b. H. T. Kłopotowski

Uchwała RM z 20 listopada 1948 r. w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa kosztów pogrzebu prof. dr. Władysława Nikliborca³⁶ stanowiła o wyasygnowaniu na ten cel 65.000 zł. W uchwale z 24 lipca 1948 r. w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa kosztów pogrzebu ś.p. profesorów Tadeusza Kowalskiego, Dezyderego Szymkiewicza i Jana Blatona³⁷ rząd wydatkował na trzy pochówki 222.040 zł, tj. średnio licząc nieco ponad 70.000 zł na każdy z nich. Wobec pożegnań owych czterech uczonych pogrzeb inż. Wendy pozornie nie pochłonął zbyt wiele środków, pamiętać należy jednak o tym, że w kwocie 98.740 zł mieściły się również koszty jego leczenia, a niemożliwe jest dziś (o ile rachunki nie zachowały się w rękach rodziny) choćby przybliżone skalkulowanie tego, ile pochłonęły koszty kuracji, a ile pochówku. Jedne i drugie ocenić można jednak jako relatywnie skromne w porównaniu z ekspensami poczynionymi drogą trzech innych rówieśnych uchwał Rady Ministrów: z 29 grudnia 1948 r. w sprawie przejęcia kosztów pogrzebu Raoula Koczalskiego przez Skarb Państwa³⁸ (wydatek 105.110 zł) oraz z 11 grudnia 1948 r. w sprawie urządzenia pogrzebu prof. Felicjana Kowarskiego na koszt Państwa³⁹ (wydatek 324.810 zł) i w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa kosztów pogrzebu ś.p. Juliusza Osterwy⁴⁰ (tym razem wydatek 327.971 zł).

³⁶ Niepublikowana.

³⁷ Niepublikowana.

³⁸ Niepublikowana.

³⁹ Niepublikowana.

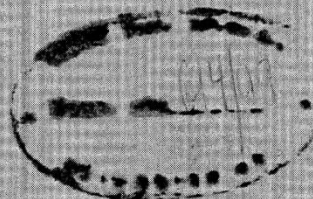
⁴⁰ Niepublikowana.

201
99.

Uchwała Rady Ministrów

z dnia 29 września 1948r.

w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy



Uchwalono na posiedzeniu R.
w dniu 29.9.48

[Signature]
Dyr. Biura Prez.

Zdjęto z porządku dziennego
siedzenia R. M. w dniu

Ryc. 3. ARM, sygn. 5/1038, mkf. 283, uchwała Rady Ministrów w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy z 29 IX 1948 r., k. 201.

Będąc jak najdalej od uprawiania historii alternatywnej („co by było, gdyby”), śmiem jednak wątpić w to, że gdyby inżynier zmarł jeszcze przed wojną, rząd Felicjana Sławoja-Składkowskiego zainteresował się jego chorobą i pogrzebem tak, jak uczynił to pierwszy rząd Józefa Cyrankiewicza. Można przypuścić, że hołd oddany Wendzie w 1948 był *de facto* wspólnym dziełem dwóch wielkich socjalistów: Rapackiego i Cyrankiewicza. Proszę zwrócić uwagę na to, że wniosek pierwszego z nich i uchwała podpisana przez drugiego weszły do obiegu urzędowego i prawnego już po sierpniowo-wrześniowym Plenum KC PPR (31 sierpnia – 3 września 1948 r.), które zarówno przypieczętowało los PPS, jak i wszczęło walkę z odchyleniem pravicowym i nacjonalistycznym w kierownictwie samej PPR. Zwraca uwagę jeszcze jedno: minister złożył wniosek przed przełomowym posiedzeniem Rady Naczelnej PPS (18-22 września 1948 r.)⁴¹, uchwała zapadła zaś już po nim. Zapewne podczas obrad premier i minister rozmawiali o Wendzie, trudno byłoby jednak sądzić, że zgubne dla samej PPS rezultaty posiedzenia RN zaważyły na państwowym charakterze pogrzebu na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie⁴². Trudno nie zauważyć przy tym, że skoro tak postanowiła zebrana *in pleno* Rada Ministrów, równało się to z oddaniem hołdu pamięci Wendy, tudzież uznaniem jego zasług nie za lokalne lecz ogólnokrajowe, ogólnopaństwowe.

⁴¹ Zob. J. Itrich-Drabarek, *Dylematy polskich socjalistów wobec zmian ustrojowych w Polsce (1944-1948)*, [w:] *Rok 1948. Nadzieje i złudzenia polskich socjalistów*, pod red. M. E. Ożóg, Rzeszów 2000, s. 26-28.

⁴² Dokładną lokalizację grobu (kwatery 139 – rząd I – grób 28) podają J. Waldorff i in., *Cmentarz Powązkowski w Warszawie*, Warszawa 1982, s. 193.

205

U C H W A L A
R A D Y M I N I S T R Ó W

z dnia 29 września 1948 r.

w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów
leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza
Apolinarego WENDY.

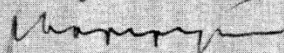
Rada Ministrów u c h w a l a :

pokryć przez Państwo koszty leczenia i pogrzebu
inż. Tadeusza Apolinarego Wendy w kwocie zł. 98.740.--

PREZES R A D Y M I N I S T R Ó W

/- /Józef Cyrankiewicz

Za zgodność:
Dyrektor Biura Prezydyjnego
Rady Ministrów


/J. Szlępczyński/.

Ryc. 4. ARM, sygn. 5/1038, mkf. 283, okładka oryginalnego egzemplarza uchwały RM z 29 IX 1948 r., k. 205.

I jeszcze jedna uwaga, wtrącona na wypadek wątpliwości co do autentyczności uchwały. Na jej oryginalnym egzemplarzu nie ma, w istocie, odręcnego podpisu premiera. Z prozaicznych najpewniej przyczyn (wyjazdu, braku czasu) Cyrankiewicz tego aktu nie podpisał. Uczynił to jednak „[z]a zgodność” dyrektor Biura Prezydialnego Rady Ministrów Józef Szłapczyński⁴³. Sygnatura dyrektora widnieje również na okładce oryginału uchwały (Ryc. 4), stanowiąc zarazem potwierdzenie jej przyjęcia nie w drodze kurendy lecz na posiedzeniu RM 29 września 1948 r., podczas którego rząd podjął wiele uchwał, w tym np. w sprawie pomocy zimowej w 1948/49 r.⁴⁴ czy w sprawie zniesienia przydziałów chleba i mąki w zaopatrzeniu reglamentowanym⁴⁵.

Inicjatorowi, patronowi i realizatorom państwowego pogrzebu inżyniera należą się wdzięczność i szacunek. Sprawcom degradacji, którą ze strony sanacji tak boleśnie odczuł⁴⁶ – nieustanny wyrzut. „Ponieważ [T. Wenda – przyp. M.K.] był tak bardzo skromny – milczał”⁴⁷. Nam dziś milczeć o tym nie wolno.

⁴³ Praktykowano taki rodzaj sygnowania wielokrotnie: regułą było podpisywanie aktów prawnych RM przez premiera (nie wymagało to wówczas niczyjego uwierzytelniania), jeśli jednak tego nie uczynił, oryginalność dokumentu gwarantował podpis upoważnionego, wysokiej rangi pracownika Prezydium Rady Ministrów.

⁴⁴ M.P. z 1948 r. Nr 73, poz. 633.

⁴⁵ M.P. z 1948 r. Nr 73, poz. 636.

⁴⁶ Zob. B. Kasprówicz, *op. cit.*, s. 154.

⁴⁷ *Ibidem*.

Antiquo usu practicum

Niepoparty podstawą prawną zwyczaj podejmowania decyzji o sprawianiu na koszt państwa pogrzebów takim osobom w drodze uchwały Rady Ministrów utrwalił się w praktyce ustrojowej międzywojnia, rządu na uchodźstwie i pierwszych lat powojennych. Uchwała RM z 13 maja 1935 r.⁴⁸ postanowiła, że pogrzeb marszałka Polski Józefa Piłsudskiego odbędzie się na koszt państwa⁴⁹. Uchwały RM z 8 lipca 1943 r. o uczczeniu zasług Generała Sikorskiego⁵⁰ i z 27 czerwca 1946 r. w sprawie sprowadzenia zwłok gen. Sikorskiego⁵¹ dotyczyły podjęcia działań na rzecz przejęcia zwłok premiera celem pochowania odpowiednio „na Wawelu” i „w Ziemi Ojczyściej”. Faktycznie, pogrzeb generała w 1993 r. odbył się stosownie do uchwały przyjętej nie przez rząd londyński lecz przez Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej, ale starannie to przed ćwierćwieczem przemilczano. Rada Ministrów podejmowała uchwały tego rodzaju do 1950 r., po czym kompetencję tę przejęło Prezydium Rządu, natomiast od roku 1954 wykonuje ją do dzisiaj premier, zrazu w drodze zarządzeń, a od 1960 r. poprzez mniej formalne akty (głównie dekretacje na wnioskach), i to coraz częściej niewydawane osobiście. Powracając do

⁴⁸ Niepublikowana.

⁴⁹ Zob. *Uchwała Rady Ministrów. Pogrzeb na koszt państwa*, „Dziennik Białostocki” nr 132 z 14 maja 1935 r., s. 1.

⁵⁰ Dz.U. RP z 1943 r. nr 8.

⁵¹ Niepublikowana.

pogrzebu Wendy oraz uzgodnień podjętych w jego sprawie między Ministrem Żeglugi a Prezesem RM, należy podkreślić, że władze Polski Ludowej wielokrotnie oddawały także w ten sposób hołd osobom, których jedyne lub największe zasługi wobec państwa i społeczeństwa przypadły na okres przedwojenny czy lata wojny i okupacji. Obok osób wspomnianych w tym kontekście przy omawianiu uchwał rządu z lat 1946 i 1948 nie mogę nie przywołać tak chwalebnych przykładów jak Stanisława Wysocka, Maria Dulęba, Ludwik Solski, Jan Bułhak, Ludomir Różycki, Grzegorz Fitelberg, Zofia Nałkowska, Julian Tuwim, Leopold Staff, Rafał Taubenschlag. Zdecydowana większość aktów prawnych podejmowanych w sprawach pogrzebów państwowych przez rząd i jego organy związana była z osiągnięciami naukowymi, artystycznymi czy społecznymi zmarłych, nie zaś ich doraźnymi sukcesami politycznymi.

Podsumowanie

Nie wiem, czy Tadeusz Wenda zmarł w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku, wiem natomiast, że w obliczu ogromnych zasług dla Gdyni i dla kraju miał do tego pełne prawo. Wiem też, że tak jak przedwojenne władze skrzywdziły go dotkliwie, tak powojenne uznały jego osiągnięcia za godne najwyższego szacunku.

Cześć pamięci inżyniera Tadeusza Wendy.

BIBLIOGRAFIA

Andruszkiewicz W., *Polskie porty handlowe*, Gdynia 1960.

Archiwum Rady Ministrów, sygn.. 5/1038, mkf. 283, k. 203-205.

Chodubski A., „Ojcowie” Gdyni a kształtowanie się jej społeczności lokalnej, „Zeszyty Gdyńskie” 2011, nr 6, s. 15-28.

Data A., Szczerba A., *60 lat portu gdyńskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1982, nr 5, s. 252-253.

Dopierała B., *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne*, Poznań 1978.

Drozdowski M. M., *Eugeniusz Kwiatkowski*, Rzeszów 2005.

Fryc K., *W Gdyni stanie pomnik Tadeusza Wendy, budowniczego portu*, trojmiasto.wyborcza.pl /trojmiasto/7,35612,22499655,w-gdyni-stanie-pomnik-tadeusza-wendy-budowniczego-portu (dostęp 27 sierpnia 2018 r.).

gazetapowiatowa.pl/wiadomości/jablonna/jablonna-uroczyste-odsłonicie-tablicy-upamietniajacej-budowniczego-portu-gdyni/ (dostęp 27 sierpnia 2018 r.).

Itrich-Drabarek J., *Dylematy polskich socjalistów wobec zmian ustrojowych w Polsce (1944-1948)*, [w:] *Rok 1948. Nadzieje i złudzenia polskich socjalistów*, pod red. M. E. Ożóg, Rzeszów 2000, s. 17-28.

Kardas M., *Cisza zakłęta w nadmorskich piaskach – pamięć o tych, co odeszli, jako kamień węgielny dla tożsamości gdyńskiego obywatela*, [w:] *Mare Integrans. Studia nad dziejami wybrzeży Morza Bałtyckiego*, t. XII, „Śmierć w dziejach człowieka”. *Współczesność. Monografia oparta na materiałach z VIII Międzynarodowej Sesji Naukowej Dziejów Ludów Morza Bałtyckiego*, Wolin, 31

lipca – 2 sierpnia 2015, pod red. M. Franza, K. Kościelniaka, Z. Pilarczyka, Toruń 2016, s. 256-288.

Kasprowicz B., *Byłem juniorem*, Gdynia 1965.

Kijowski M., *Założenia polityki morskiej. Adam Rapacki po 70 latach*, „Przegląd Socjalistyczny” 2017, nr 4, s. 111-116.

Kwiatkowski E., *Diariusz 1945-1947*, w opr. Z. Machalińskiego, Gdańsk 1988.

Liczmański R., *Adam Rapacki. Zarys biograficzny*, Warszawa 1989.

Lista obecnych, [w:] *Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego. Protokół z ankiety odbytej w Gdyni z inicjatywy Ministerstwa Robót Publicznych w dniach 7, 8 i 9 października 1927 r.*, w opr. M. Orłowicza, Warszawa 1928, s. 10-14.

Machaliński Z., *Admirałowie polscy 1919-1950*, Warszawa 1993.

Machaliński Z., *Eugeniusz Kwiatkowski – zarys życia i działalności*, [w:] E. Kwiatkowski, *Diariusz 1945-1947*, w opr. Z. Machalińskiego, Gdańsk 1988, s. 5-113.

Małkowski K., *Tadeusz Apolinary Wenda 1863-1948*, „Rocznik Gdynski” 2003, nr 15, s. 23-28.

Mielczarek R., *Finansowanie budowy tymczasowego portu w latach 1920-1923*, [w:] *Gdańsk - Gdynia - Europa - Stany Zjednoczone w XIX i XX wieku. Księga pamiątkowa dedykowana Profesor Annie Cienciale*, pod red. M. Andrzejewskiego, Gdańsk 2000, s. 153-176.

Mikos S., *Sprawa portu gdańskiego w polskiej polityce morskiej w latach 1918-1939*, [w:] *Polska myśl morska*, Gdańsk 1971, s. 57-83.

Orkan W., *Nad morzem polskim*, „Przegląd Warszawski” 1921, nr 1, s. 67-78.

Piętka B., *Guzika nie oddamy*, „Przegląd” 2018, nr 35, s. 8-12.

Piskozub A., *Dysproporcje w oczach autora Dysproporcji*, „Autograf” 1989, nr 2, s. 36-39.

Piskozub A., *Prawdziwy twórca Gdyni*, „Kierunki” 1987, nr 42, s. 1, 6.

Pismo sekretarki w Wydziale Kultury Urzędu Miasta Gdyni Eweliny Błaszczak do autora z 23 sierpnia 2018 r.

Preibisz-Dera M., *Towarzystwo Przyjaciół Sopotu przywołuje pamięć o Eugeniuszu Kwiatkowskim*, „Rocznik Sopocki” 2018, t. XXIX, s. 109-118.

Romanow A., *Prasa polska w Wolnym Mieście Gdańsku 1920-1939*, Gdańsk 1979.

Rozwój Gdyni i jej postulaty, [w:] *Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego. Protokół z ankiety odbytej w Gdyni z inicjatywy Ministerstwa Robót Publicznych w dniach 7, 8 i 9 października 1927 r.*, w opr. M. Orłowicza, Warszawa 1928, s. 116-133.

Rummel J., *„Pamiętnik [Powstanie i rozwój Gdyni, żeglugi i portu w latach 1920-1939]” (fragment)*, przyg. do druku i ze wstępem Z. Machalińskiego, „Nautologia” 1977, nr 4, s. 32-40.

Soysal A., *Inny świat marynarzy*, Gdynia 2016.

Szura A., *Udział Eugeniusza Kwiatkowskiego w odbudowie gospodarki morskiej Wybrzeża Gdańskiego*, „Nautologia” 1979, nr 3, s. 29-36.

Uchwała Rady Ministrów z 13 V 1935 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów o uczczeniu zasług Generała Sikorskiego z 8 VII 1943 r. (Dz.U. RP Nr 8).

Uchwała Rady Ministrów. *Pogrzeb na koszt państwa*, „Dziennik Białostocki” 1935, nr 132, s. 1.

Uchwała Rady Ministrów w sprawie pokrycia przez Państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy z 29 IX 1948 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa kosztów pogrzebu prof. dr. Władysława Nikliborca z 20 XI 1948 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa kosztów pogrzebu ś.p. Juliusza Osterwy z 11 XII 1948 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa kosztów pogrzebu ś.p. profesorów Tadeusza Kowalskiego, Dezyderego Szymkiewicza i Jana Blatona z 24 VII 1948 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie pomocy zimowej w 1948/49 r. z 29 IX 1948 r. (M.P. z 1948 r. Nr 73, poz. 633).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie przejęcia kosztów pogrzebu Raoula Koczalskiego przez Skarb Państwa z 29 XII 1948 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie sprowadzenia zwłok Generała Sikorskiego z 27 VI 1946 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie urządzenia pogrzebu prof. Felicjana Kowarskiego na koszt Państwa z 11 XII 1948 r. (niepublikowana).

Uchwała Rady Ministrów w sprawie zniesienia przydziałów chleba i mąki w zaopatrzeniu reglamentowanym z 29 IX 1948 r. (M.P. z 1948 r. Nr 73, poz. 636).

Waldorff J. i in., *Cmentarz Powązkowski w Warszawie*, Warszawa 1982,

Wągrowski M., *Wytyczne i zadania Ligi Morskiej. Referat wygłoszony na zjeździe zjednoczeniowym Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego dnia 2 IV 1950 r. w Szczecinie*, Szczecin 1950.

Wojtaszak A., *Rola wiceadmirala Kazimierza Porębskiego w rozwoju polskiej marynarki wojennej po I wojnie światowej*, [w:] *Wokół spraw morskich Polski i jej sąsiadów*, pod red. G. Ciechanowskiego i in., Szczecin 2013, s. 11-27.

Wypowiedzi prof. zw. dr. hab. Jerzego Młynarczyka udzielone autorowi 14 kwietnia 2013 i 10 listopada 2016 r.

**W 70. ROCZNICĘ ŚMIERCI TADEUSZA WENDY.
PAŃSTWO WOBEC KOSZTÓW LECZENIA I POGRZEBU TWÓRCY PORTU W GDYNI**

Abstrakt

Siedemdziesiąt lat temu zmarł twórca portu w Gdyni Tadeusz Wenda. Autor artykułu odnosi się do bezzasadnych prób nadawania tego miana Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu i przypomina krzywdy wyrządzone Wendzie przez obóz sanacyjny. Koncentruje się ponadto na wspólnych działaniach Prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza i Ministra Żeglugi Adama Rapackiego podjętych w 1948 r. na rzecz pokrycia przez państwo kosztów leczenia i pogrzebu inżyniera.

Słowa kluczowe

Wenda, Kwiatkowski, Rapacki, Cyrankiewicz, leczenie, pogrzeb, Gdynia

**IN THE 70TH ANNIVERSARY OF TADEUSZ WENDA'S DEATH.
THE STATE TOWARDS THE COSTS OF TREATMENT AND FUNERAL OF THE CREATOR OF PORT
IN GDYNIA**

Abstract

The creator of the port in Gdynia Tadeusz Wenda died seventy years ago. The article deals with two basic problems. Firstly, its author refers to groundless efforts of giving Eugeniusz Kwiatkowski the name of Gdynia's founder and reminds how the „sanacja” regime hurted Wenda. Secondly, he concentrates on common activities of Prime Minister Józef Cyrankiewicz and Minister of Shipping Adam Rapacki for financing engineer Wenda's treatment and funeral by the State in 1948.

Keywords

Wenda, Kwiatkowski, Cyrankiewicz, Rapacki, treatment, funeral, Gdynia

**między historią
a współczesnością**

**Hieronim Henryk
Pietraszkiewicz
(1922 - 2019)**



**To gorsze niż niezręczność.
Smutny kwiecień 2019 r.
w Gdyni**

Właściwie to nic się nie stało. Nikt niczego nie zdziałał, „tylko” zaniechał. Najstarszy polski Admirał nie zasłużył sobie na wojskową asystę honorową na pogrzebie, a żaglowiec z sąsiedniego państwa na uzupełnienie w polskim porcie zapasów żywności i słodkiej wody. Tylko tyle i aż tyle. Zdarzyło się to w kwietniu 2019 r. w Gdyni.

10 kwietnia zmarł w wieku 96 lat najstarszy polski Admirał – kontradm. w st. spocz. Hieronim Henryk Pietraszkiewicz. Urodzony 14 grudnia 1922 r.¹ w folwarku Woronowo II na Wileńszczyźnie, ukończył w roku 1939 gimnazjum w Dziśnie. W lipcu 1944 r. zmobilizowany do Armii Czerwonej, skąd 15 września skierowany do Wojska Polskiego: w szeregach 4 Dywizji Piechoty im. płk. J. Kilińskiego ukończył szkołę podoficerską i frontowy kurs oficerów polityczno-wychowawczych oraz przeszedł cały bojowy szlak z wyzwoleniem Warszawy, walkami o Kołobrzeg, forsowaniem Odry, operacją berlińską i walkami nad Łabą. W latach 1946-1949 kształcił się w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Gdyni, którą ukończył jako kapitan marynarki z I lokatą. Był kolejno dowódcą ORP „Sprawny” oraz zastępcą dowódcy i dowódcą ORP „Sęp”, a od 1954 r., już jako komandor podporucznik, szefem sztabu dywizjonu okrętów podwodnych. Uczył się na Wyższym Kursie Akademickim w Akademii MW ZSRR w Leningradzie, Wyższej Szkole Pedagogicznej w Gdańsku (magister historii) i ponownie w Wyższej Szkole MW na gdyńskim Oksywiu (inżynier

¹ Tak A. Makowski w tekście *Kontradmirał – jak go zapamiętaliśmy* złożonym do druku w „Morzu, Statkach i Okrętach”; zob. również list kmdr. w st. spocz. prof. dr. hab. Andrzeja Makowskiego do autora z 26 kwietnia 2019 r. W dokumentach Admirala, jak i w dobrym jego biogramie autorstwa J. Królikowskiego (*Admiralowie Polskiej Marynarki Wojennej*, Toruń 2004, s. 106) widnieje niewłaściwa data 3 stycznia 1923 r.

nawigator). W latach 1956-1966 dowódca: 1 Brygady Okrętów Podwodnych, 1966-1969 9 Flotylli Obrony Wybrzeża, w 1969 r. komendant WSMW w Gdyni. Od 1969 do 1983 zastępca dowódcy MW, przy czym w latach 1969-1979 równoległe szef sztabu MW. Konradmirał od 9 października 1968 r., w latach 1982-1986 prezes Ligi Morskiej². To tylko suche biograficzne fakty, choć i tak streszczające bogate, twórcze, odważne życie. Pewnie i liczne ordery i odznaczenia czy doktorat *honoris causa* macierzystej AMW wiele mówią o Admirale, ale nade wszystko świadectwa ludzi, którzy znali go i jako Autorytet i jako ciepłego, serdecznego, przyjaznego Człowieka³, wreszcie słowa samego Zmarłego, który mawiał: „to wojna uczyniła mnie żołnierzem”⁴. Ilu jest jeszcze polskich oficerów, którzy mogliby powiedzieć o sobie to właśnie?

Tego samego dnia, otrzymawszy od rodziny Zmarłego wniosek o przydzielenie wojskowej asysty honorowej, Komendant Garnizonu Gdynia (wbrew Ceremoniałowi Wojskowemu, stanowiącemu, że wobec byłych żołnierzy zawodowych jest to kompetencja Dowódcy Garnizonu⁵), miast wystawić takową asystę, zwrócił się (mógł, ale nie miał takiego obowiązku) do Oddziału IPN w Gdańsku⁶.

² Zob. A. Makowski, *Konradmirał... passim*, J. Królikowski, *op. cit.*, s. 106-108.

³ Szerzej A. Makowski, *Konradmirał...*

⁴ Cyt. za: *ibidem*.

⁵ Rozdział V *Uroczystości pogrzebowe* pkt 1 Ceremoniału Wojskowego Sił Zbrojnych RP stanowiącego załącznik do decyzji nr 392/MON Ministra Obrony Narodowej z 30 września 2014 r. (Dz. Urz. MON z 2014 r. poz. 317 ze zm.).

⁶ Pismo komendanta Garnizonu Gdynia kmdr. Jarostawa Wypijewskiego do naczelnika Oddziałowego Biura Udostępniania i Archiwizacji Dokumentów Instytutu Pamięci Narodowej w Gdańsku mgr Justyny Pazdy z 10 kwietnia 2019 r., 2986/19.

IPN załatwił sprawę w trymiga, bo już **11 kwietnia** odpisał. Z wysokości swego urzędu pani archiwistka Pazda powiadomiła Komendanta Portu Wojennego w Gdyni (i znów: dlaczego nie Dowódcę Garnizonu?), że w latach 1949-1951 H. H. Pietraszkiewicz miał być pod pseudonimem „Trał” tajnym współpracownikiem Okręgowego Zarządu Informacji Wojskowej nr 8, a współpracę podjął z „uczuc patriotycznych”⁷. I to wystarczyło. Sprawa została zamknięta. Komandor złąkł się naczelnik Pazdy, a może jeszcze bardziej jej *porte-parole*, kierownika Lisieckiego. Oboje rządzą ludzkimi losami. Pewnie to młodzi ludzie, pewnie nic nie wiedzą o jakże trudnych realiach panujących w Polsce 70 lat temu? Ale kto dał im taką władzę, kto śmiał ich upoważnić do bronięcia mądrym, szlachetnym Admirałowi asysty wojska na pogrzebie? Jakich my dożyliśmy czasów? A kmdr Wypijewski, który nie miał prawa pytać IPN o prawomyślność Zmarłego? A jeśli już zapytał i dostał wiadomą odpowiedź, nie miała ona dlań charakteru wiążącego! Hańbą dla polskiego wojska jest to, że pełniący dowódcze funkcje oficerowie traktują jakieś tam ipeenowskie opinie i wysrane z palca dyrdymały jak rozkaz! Kmdr w st. spocz. prof. A. Makowski napisał jak najtrafniej: „jednak żal, że decyzje tego rodzaju podejmują i komentują osoby, które w swoim życiu dowodziły biurkiem i telefonem oraz niezbyt dobrze odróżniają mundur oficera marynarki wojennej od liberii”⁸.

⁷ Pismo naczelnika Oddziałowego Archiwum IPN w Gdańsku (wz. kierownik Referatu Udostępniania mgr Karol Lisiecki) do komendanta Portu Wojennego w Gdyni kmdr. J. Wypijewskiego z 11 kwietnia 2019 r., BUGd-III-5330-228(4)/19.

⁸ A. Makowski, *Kontradmirał...*

Prezes Rady Ministrów zakazał **12 kwietnia** st/s „Siedow” bandery rosyjskiej wejścia do portu Gdynia, w którym kapitan czteromasztowca planował uzupełnienie zapasów paliwa, posiłków i wody pitnej⁹. Najwyraźniej katalog kompetencji premiera został błyskawicznie a bezprawnie uzupełniony o kierowanie ruchem statków w portach morskich, co nie pozwoliło mu na zajmowanie się niepokojami społecznymi (zakaz wydał w piątym dniu strajku nauczycieli) a kapitanom portów zagrozić może widmem bezrobocia.

Jedynie Kapitan Portu Gdynia jest władny odmówić jakiemukolwiek statkowi zgody na wejście do tego portu! O szczegółach traktuje zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 16 lipca 2018 r. – Przepisy portowe¹⁰. Nie wiem, czy na Tadeuszu Reytanie wzorował się premier, mgr historii czy na Dolores Ibárruri (*¡No pasarán!*), choć to chyba mniej prawdopodobne, niech wie jednak, że złamał konstytucyjną zasadę legalności nakazującą każdemu organowi państwa postępowanie wyłącznie na podstawie i w granicach prawa. Niech dowie się i tego, że odmowa dostarczenia wody ludziom w potrzebie jest przejawem najbardziej prymitywnego barbarzyństwa¹¹. A może dumny jest z tego, że dzielnie obronił Gdynię przed wrażym (?) windjammerem „Siedowem” (na pewno nie „Sedovem”, jak podają niektóre media)?

⁹ <https://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/rosyjski-zaglowiec-siedow-nie-zostanie-wpuszczony-do-portu-w-gdyni,926884.html> (dostęp: 12 kwietnia 2019 r.).

¹⁰ Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2018 r. poz. 2832 i Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego z 2018 r. poz. 3242.

¹¹ Por. *Woda bogactwem człowieka*, Warszawa 1978, *passim*, P. Kowalczak, *Konflikty o wodę*, Przeźmierowo 2007, *passim*.

14 kwietnia ujrzały światło dzienne takie słowa kmdr. Makowskiego: „Inaczej jak zbydlęcieniem nie mogę nazwać tego, że admirał nie będzie miał na pogrzebie asysty honorowej”¹². Zgadzam się – *non plus ultra*, o ile nie obraziliśmy tym porównaniem bydlęta.

15 kwietnia – pogrzeb Admirała na Witominie. Asysty wojskowej nie było. Był tłum ludzi i nie kryli oni szczerego wzburzenia.

IPN ośmiela się zamieścić na swojej stronie internetowej informację „o zasadach udzielania wojskowej asysty honorowej na uroczystościach pogrzebowych”. Poza ogromem bzdur obciąża Dowódcę Garnizonu Gdynia, gdyż to on – a nie IPN – przyznaje lub odmawia przyznania wojskowej asysty honorowej na pogrzeb¹³. To wręcz uwłaczające powadze państwa z jednej strony, a szacunkowi należącemu się pamięci Admirała z drugiej, że w chwili jego pogrzebu, zamiast pochylić głowę nad Jego grobem i oddać Mu hołd instytucje służące temu samemu państwu przerzucają się odpowiedzialnością za to, która zachowała się bardziej ohydnie niż ta druga.

Pisze do mnie Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni: przyznaje, że to nie on podjął decyzję w sprawie „Siedowa”, i dodaje: „uprzejmię proszę o kierowanie zapytań

¹² <https://wiadomości.onet.pl/tylko-w-onecie/najstarszy-polski-admiral-odszedl-na-wieczna-wachte-ipn-nie-zgodzil-sie-na-ceremonial/7wr7vwl> (dostęp: 14 kwietnia 2019 r.).

¹³ <https://ipn.gov.pl/pl/dla-mediow/komunikaty/69703,Informacja-IPN-o-zasadach-udzielania-wojskowej-asysty-honorowej-na-uroczystoscia.html> (dostęp: 4 maja 2019 r.).

w tej kwestii do organów właściwych, jakimi w tym wypadku są Premier RP oraz Ministerstwo Spraw Zagranicznych”¹⁴.

24 kwietnia Dowódca Garnizonu Gdynia informuje mnie (a może raczej poucza), że to on miał prawo zwracać się do IPN (ale przemilcza fakt, że zwracał się kto inny: różnica między dowódcą a komendantem jest diametralna!) oraz że 12 kwietnia wyekspediował do najbliższej rodziny Zmarłego delegację, która powiadomiła ją „o odmowie zgody na asystę honorową w uroczystości pogrzebowej”¹⁵.

26 kwietnia napisał do mnie zastępca dyrektora Biura Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wprawił mnie w osłupienie informacją, że „dyspozycja w sprawie odmowy wejścia do portu Gdynia została przekazana przez MSZ, a wykonana przez Kapitanat Portu Gdynia”¹⁶. Czyżby dyrektor UMG naprawdę nic o tym nie wiedział? Od kiedy jedno ministerstwo wydaje polecenia administracji podległej innemu i to bez pośrednictwa jakichkolwiek szczebli, których pełno między nimi?

30 kwietnia kancelaria premiera uznała za wskazane powiadomić mnie, prawnika, jakie to w Polsce obowiązują ustawy, ale nie odniosła się do mojej prośby o wskazanie tej, z której wynikałoby, że to Prezes RM kieruje ruchem statków w porcie

¹⁴ Pismo dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni kpt. ż.w. mgr. inż. Wiesława Piotrkowskiego do autora z 15 kwietnia 2019 r., S-DUM-076-59/19.

¹⁵ Pismo Dowódcy Garnizonu Gdynia (z up. kmdr ppor. Radostaw Pioch) do autora z 24 kwietnia 2019 r.

¹⁶ Pismo zastępcy dyrektora Biura Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Pawła Jabłońskiego do autora z 26 kwietnia 2019 r., WP.015.69.2019.KF.

Gdynia. Tym niemniej, jak pisze naczelnik Żmijewska, „trzeba zauważyć, iż istotne z punktu widzenia państwa kwestie są konsultowane w trybie roboczym z Prezesem Rady Ministrów”. Jako, że naiwnie prosiłem o przesłanie jakiegokolwiek dokumentu, chociażby notatki służbowej zawierającej – dla pokoleń wdzięcznych potomków, rzecz jasna – ślad najśmielszej decyzji podjętej w życiu Mateusza Morawieckiego, reprezentująca go pani pouczyła mnie *ex cathedra* słowy pełnymi mądrości i zrozumiałego dystansu dzielącego ją od jakiegoś tam dociekliwego petenta: „Nie ma wymogu dokumentowania takich konsultacji”¹⁷. Otóż jest i to od lat, każda bowiem decyzja podjęta przez premiera w formie ustnej musi być uwieczniona w notatce służbowej.

A indagowane przeze mnie MSZ milczało aż do 6 maja, nie udzielając informacji publicznej w ustawowym terminie 14 dni, boć przecie trudno przyznać się do łamania prawa. Dopiero **7 maja** dyrektor Biura Rzecznika Prasowego ministerstwa przyznał, że „w drodze konsultacji roboczych rekomendowało [ono] właściwym w przedmiotowej sprawie podmiotom podjęcie decyzji o niewpuszczaniu żaglowca”¹⁸. O wodzie pitnej, o żywności oczywiście ani słowa. A przecież MGMIŻŚ powołało się na dyspozycję, a nie rekomendację ze strony MSZ. Ktoś kłamie, ale kto?

¹⁷ Pismo naczelnika Wydziału Obsługi Administracyjnej i Informacji Publicznej Centrum Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Beaty Żmijewskiej do autora z 30 kwietnia 2019 r.

¹⁸ Pismo dyrektora Biura Rzecznika Prasowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych Katarzyny Sobieckiej do autora z 7 maja 2019 r.

A ten krótki tekst to jedno z moich najsmutniejszych świadectw najsmutniejszej od lat rzeczywistości. Ogromem zadufanej pyszałkowości, arogancji, buty okazanej pogrzebowi Admirała i marynarzom „Siedowa” jestem wstrząśnięty. Tak bliskiej mi Gdyni współczuję z całego serca.

LECH KOBYLIŃSKI

GARŚĆ
WSPOMNIENIŃ
Z DŁUGIEGO
ŻYCIA



recenzje

Lech Kobyliński,

Garść wspomnień z długiego życia, Oficyna Morska, Gdańsk 2018

Pierwszy kontakt kmdr. por. w st. spocz. prof. zw. dr. hab. inż. Lecha Kobylińskiego z Gdynią miał miejsce końcem czerwca 1937 r., gdy przybył tu po raz pierwszy na obchody Dni Morza, przybył z Gdańska w towarzystwie zamieszkałego tamże wuja Olgierda Jabłońskiego, studiującego w Technische Hochschule der Freien Stadt Danzig budowę okrętów. Z Gdyni razem popłynęli wtedy na Hel. Studia w Gdańsku odbył wuj Olgierd w latach 1926-1929 i 1936-1939, nie zakończył ich jednak obroną dyplomu, a to na skutek antypolskich burd nazistowskich bojówek, które 13 lutego 1939 r. roztrzaskały jego stół kreślarski i zniszczyły pracę dyplomową. Późniejszy pracownik naukowy Instytutu Morskiego i zastępca dyrektora technicznego Zjednoczenia Stoczni Polskich został wtedy wydalony z Gdańska, co dobitnie przypominam tym wszystkim, którzy z uporem godnym lepszej sprawy wychwalają przedwojenną, faszystowską politechnikę i twierdzą, że obecna jest jej kontynuatorką.

Lech ponownie trafił do Gdyni wiosną roku 1945. Odbywając służbę w Gdańsku, w Samodzielnym Zapasowym Batalionie Morskim, a następnie – jako komendant Straży Stoczniowej wspomnianego już ZSP, wielokrotnie przemieszczał się do Gdyni; wspomina rzadko zrazu kursujące pociągi, szybko uruchomione a kursujące bodaj do roku 1950 ciężarówki z ławkami dla pasażerów, a także, bodaj od 1946 r. cztery autobusy: dwa angielskie, piętrowe i dwa niemieckie, dwuczłonowe: „Colombina” i „Bajadera”. Będąc komendantem Straży Stoczniowej sprawował nadzór

również nad jej jednostką w późniejszej Stoczni im. Komuny Paryskiej, naówczas gdyńskiej stoczni nr 13: Profesor do dziś pamięta fałszywy alarm o sabotażu, po zweryfikowaniu którego sprawa okazała się prosta: przyjechawszy do Gdyni kmdr ppor. Kobyliński stwierdził, że radzieccy marynarze uszkodzili nocą prostowniki brzegowe do ładowania akumulatorów okrętów podwodnych, a to dlatego, że znajdował się w nich alkohol. Powojenne kontakty Profesora z Gdynią związane były także z tym, że jego pierwsza żona Stefania (wzięli ślub 2 września 1944 r. walcząc w powstaniu warszawskim) pracowała w latach 1945-1946 w tutejszym Dowództwie Marynarki Wojennej. Sam Kobyliński jeździł regularnie na Oksywie jako słuchacz Oficerskiej Szkoły MW, naukę w której łączył ze studiami na Politechnice Gdańskiej. Jego związek z Oksywiem okazał się jednak trwalszy, gdyż w latach 1950-1952 piastował stanowisko szefa Biura Konstrukcyjnego Stoczni MW. Pamięta doskonale, jak w Gdańsku wstawał o godz. 4.30, na dworcu we Wrzeszczu wsiadał w pociąg ruszając stamtąd o 5.20, by przybyć do Gdyni po ok. 40 minutach. On i inni przyjezdni pracownicy stoczni wsiadali tam do ciężarówek z przygotowanymi dla nich ławkami. Powrót był nie mniej mozolny: Kobyliński był w domu ok. 16, skąd pędził na PG, gdzie pracował do godz. 21.30. Profesor pamięta pracę w SMW ze szczegółami, także bliskich współpracowników: Zbigniewa Gryglewskiego (zastępcę szefa BK), Stanisława Szymańskiego, Leszka Górniewicza i wysoko cenionego dyrektora stoczni kmdr. por. Zygmunta Jasińskiego. Jakkolwiek Lech Kobyliński mieszkał i mieszka nadal w Gdańsku, jego związek z Gdynią jest silny i niekwestionowany.

Wzrusza mnie tyleż szczerłość, co skromność Autora a zarazem bohatera tej książki. Jakkolwiek jego przebogatym, bohaterskim i szlachetnym życiorysem można obdzielić *curricula vitae* co najmniej kilkunastu innych, Kobyliński najwyraźniej nie poczytuje swoich dokonań za coś szczególnego czy choćby nadprzeciętnego. On nie przechwala się heroicznym zamachem na Café Club, do którego wrzucił granaty, on się nim szczyci lecz uważa za sprawę oczywistą. Też Kobyliński skonstruował bombę, która zniszczyła „Bar Podlaski”, powodując śmierć kilkudziesięciu hitlerowców – jako przyszły inżynier chciał i umiał to zrobić. Batalion Armii Ludowej im. Czwartaków, dowodzony w latach 1943-1944 przez por./kpt. Lecha Kobylińskiego przeszedł do historii jako jedna z najbardziej bohaterskich polskich formacji wojskowych w historii. Profesor pisze o swoim dowództwie bez zbędnych emocji, bez kombatanckich naleciałości. Tak pisze i o powstaniu warszawskim, o bestialstwie niemieckiego i ukraińskiego wroga, o tyleż współdziałaniu, co nieufności i sabotażu ze strony Armii Krajowej. Również o tym jak 30 września 1944 r. przepłynął Wisłę w ekstremalnych warunkach. Wybór lewicowego ruchu oporu, Związku Walki Młodych, GL i AL był dla Lecha Kobylińskiego świadomy i oczywisty. Ukazanie się na rynku księgarskim *hic et nunc* wspomnień oficera Gwardii Ludowej i Armii Ludowej uważam za wydarzenie o ogromnym znaczeniu. Krew przelana w walce o wolność ojczyzny i wyzwolenie społeczne jej obywateli zawsze ma kolor czerwony a każda jej kropla cenna jest jednak, niezależnie od światopoglądu i przyporządkowania żołnierza, z którego żył się toczy.

Ogromne wrażenie wywołały na mnie nie tylko konspiracyjne i powstańcze, ale i powojenne wspomnienia Kobylińskiego. To służba wojskowa i rozpoczęte tuż po wyzwoleniu studia na PG zakończone dyplomem magistra inżyniera. Znaczonych kolejnymi awansami kilkadziesiąt lat pracy akademickiej to w istocie realne osiągnięcia naukowe i dydaktyczne. Pionierskie badania nad wodolotami i poduszkowcami, historyczne doświadczenia w pracach nad statecznością statków, badania oporowo-napędowe. A Iława, chyba jednak *opus vitae* profesora Kobylińskiego? Już w 1956 r. pod jego okiem powstał tam unikalny ośrodek doświadczalny PG (najpierw Katedry Teorii Okrętu, później Instytutu Okrętowego), na którym rozpoczęto niespotykane w skali globalnej badania modelowe, w tym zakresie właściwości manewrowych statków i ich wywrotności na fali; również tam Profesor uruchomił naprawdę najlepszy na świecie ośrodek szkolenia kapitanów, który wykształcił dotąd ok. 5 tys. kursantów reprezentujących ok. 60 narodowości!

Jest ta piękna i pięknie wydana książka (ukłony dla edytora – Fundacji Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej) niepowszednim świadectwem nie tylko wspaniałej umysłowej i fizycznej formy Autora (spisał te wspomnienia w wieku 95 lat), ale i jego najgłębszego patriotyzmu. Patriotyzmu światłego, mądrego, który w czas wojny wyraził się w heroicznej walce z hitlerowskimi zbrodniarzami, a w wolnej Polsce, już od 1945 r. w studiach i pracy dla wspólnego dobra. Jak tu wierzyć, że przyście Profesora na świat właśnie w Święto Pracy roku 1923 nie naznaczyło jego losów aż po dzień dzisiejszy?

To dobra książka. Jedna z najlepszych jakie kiedykolwiek przeczytałem. A jeśli miałbym przyznać, co w życiowym doświadczeniu jej Autora zbulwersowało mnie w największym stopniu, napiszę bez cienia wątpliwości: dzień 2 marca 2016 r., gdy o godz. 7 funkcjonariusze Policji przeprowadzili rewizję w domu Profesora, legitymując się nakazem wydanym przez prokuratora IPN. Przeszukanie trwało 6 godzin, a wrażenia z nim związane przyplącił Lech Kobyliński problemami ze zdrowiem. Jeśli Czytelnicy oczekują, bym skomentował fakt rewizji domu jednego z najwybitniejszych polskich uczonych i bohaterów walki z faszyzmem, muszę Ich zawieść. Po prostu brak mi słów.

Sto lat, Czcigodny Panie Profesorze.



ISBN: 978-83-60584-81-1

Kazimierz Sopuch

*Dziennik
pokładowy
Lata
siedemdziesiąte*



marpress

**Kazimierz Sopuch, Dziennik pokładowy.
Lata siedemdziesiąte (wybór),
Gdańsk 2015**

Rec. Maciej Kijowski

Kazimierz Sopuch



*Dziennik
pokładowy
Lata
osiemdziesiąte*



marpress

**Kazimierz Sopuch, Dziennik pokładowy.
Lata osiemdziesiąte,
Gdańsk 2017**

Rec. Maciej Kijowski

Kazimierz Sopuch,

Dziennik pokładowy. Lata siedemdziesiąte (wybór), Gdańsk 2015;

Dziennik pokładowy. Lata osiemdziesiąte, Gdańsk 2017

Poddanie recenzji w „Roczniku Gdyńskim” autobiograficznych książek Kazimierza Sopucha to mój pomysł, im bliżej jednak złożenia tekstu do Redakcji, tym częściej zastanawiam się, czy słuszny. Najpierw fakty: profesor Sopuch, znany głównie z wierszy i prac naukowych, oddał się także memuarystyce, zawierając w cyklu *Dziennik pokładowy* tom pierwszy *Podróże* oraz kolejne, tu omawiane, relacjonujące życie Autora kolejno w latach 1971-1980 i 1981-1990. Dlaczego jednak odważam się przybliżyć te diariusze w „Roczniku Gdyńskim”? Nie tylko dlatego, że urodzony w 1933 r. Profesor jest gdynianinem a w latach 2002-2004 był pierwszym rektorem Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej w Gdyni, lecz i dlatego, że część jego wspomnień w Gdyni się rozgrywa, że Gdyni i gdynian dotyczy, choćby pośrednio, choćby mimochodem.

Czy zatem dzienniki K. Sopucha są źródłem wiedzy o Gdyni w ósmej i dziewiątej dekadzie XX w.? Tak, na swój sposób. Autor był członkiem Komitetu Budowy Pomników Ofiar Grudnia Gdynia 70 i zawarł w dziennikach nieco cennych spostrzeżeń z pracy w tym gremium. Nie wyobrażam sobie, by osoby zajmujące się (także naukowo) jego statusem i działaniem mogli pominąć w materiale źródłowym wspomnienia Profesora. Powiem wprost: jest to źródło kapitalnej wartości, należy jednak korzystać zeń ostrożnie, nie dając wiary niepodyktowanemu żadnymi dowodami przekonaniu Autora, że pomnik nie stanął naonczas przed Urzędem

Miasta „dzięki” Jerzemu Afanasjewowi i jego „rodzinie”. Moja krytyka rzuconych naprędce oskarżeń w żadnej mierze nie umniejsza zasług ich Autora w pracach nad pomnikiem: to przecież jego wiersz *Gdynia 70* recytowała 17 grudnia 1980 r. Wanda Neumann podczas poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę monumentu.

Jest co najmniej jeszcze jeden powód do poczytywania dzienników K. Sopucha za cenne źródło badań nad najnowszymi dziejami Gdyni. Autor wielokrotnie odnosi się do osoby zmarłego niedawno, w roku 2017 prezydenta miasta Gdyni w latach 1979-1985 Jana Krzeczковского. Gdynianina od 1951 r., jednego z najbardziej zasłużonych ojców miasta, przybliża K. Sopuch głównie w kontekście osobistych i telefonicznych rozmów, a czyni to na tyle wnikliwie, że choć socjologiem będąc kreśli dość wiarygodny szkic portretu psychologicznego prezydenta. Szkic raczej życzliwy, co nie przeszkadza pisać Autorowi o Krzeczowskim, że „wyżywa się na ludziach” i że to „klasyczny autokrata”.

Poczucie absmaku wywołuje we mnie sposób odnoszenia się Autora do synowej: żadne względy, żadne nieporozumienia nie usprawiedliwiają takiego słownictwa ani kryjącej się w nim mściwości. Nie wiem, czy syn Autora, nieżyjący już znany lekarz Marek Labon ożenił się ponownie, trudno jednak otrzeć się wrażeniu, że jego rodzice obserwowali kolejne wybranki potomka z naprawdę sporym dystansem.

K. Sopuch najwyraźniej nie wstydzi się interesowności. Pracę naukową, dydaktyczną i poetycką przelicza na pieniądze, kalkuluje, szacuje, przelicza. To bez wątplenia szczere lecz nieco irytujące. Skoro niedawny działacz PZPR składa

legitymację i dumny jak paw demonstruje rzekomą niezależność, dlatego to skwapliwie przyjmuje honoraria od wydawnictw i redakcji pozostających pod partyjną kuratelą? Czy dlatego odmówił złożenia tekstu dla kościelnej oficyny, że daleki był od chrześcijaństwa, czy też dlatego, że nie mógł oczekiwać godziwej a może żadnej zapłaty?

Autor nie tylko nie wstydzi się hipokryzji, lecz wręcz się nią szczyli. W 1988 r. przyjmuje księdza „po kolędzie” tylko z obawy, „by [nie] rozpowiadał, że w tym domu żyją komuniści”. Ma przy tym predylekcję do oceniania bliźnich w sposób bezkompromisowy i bezpretensjonalny: dopiero co spotkał się z innym literatem, z którym najpewniej wymienili uścisk dłoni, a za chwilę wystawia mu jak najgorszą cenzurkę. Groźniejsze są ledwo ale jednak dostrzegalne naleciałości antysemitki i antykaszubskie. Nie chciałbym czytać we wspomnieniach polskiego naukowca stwierdzeń zakładających, że między pojęciami „Kaszuba” a „człowiek fałszywy” istnieje znak równości. Tak bezzasadnemu upraszczaniu, fałszowaniu i generalizowaniu po prostu się sprzeciwiam.

Wspomniana rezygnacja z członkostwa w partii uchodzi w opinii Autora za czyn nieomal bohaterski. Gratuluję Panu Profesorowi tak dobrego zdania o sobie. Rzecz tym, czy w momencie złożenia przezeń legitymacji świadectwem odwagi było opuszczenie partii czy też pozostanie w jej szeregach. Miło było sekretarzować w Oddziałowej Organizacji Partyjnej, póki krajem nie wstrząsnęły strajki, kiedy jednak z pozostawania w PZPR zaczęto się tłumaczyć, Autor wybrał rozwiązanie bezbolesne i koniunkturalne. Nadchodzi stan wojenny. Pan Kazimierz zdaje się mieć nadzieję,

że internują i jego, wręcz o tym marzy. Niestety, nic z tego nie wychodzi. Co zrobić? Konspirować, emigrować, czy chodzić do upartyjnionej uczelni i przekazywać studentom treści programowe przez partię tę zatwierdzone? Odpowiedź jest oczywista: do roboty, wykład, ćwiczenia, do kasy, a potem do domu, gdzie z rodziną i znajomymi można już politykować do woli, bezkarnie odnosząc się do rządzących z prywatną i bardzo bezpieczną nienawiścią. Aż się nie chce Autorowi strzepić języka, gdy skraca nazwisko Generała do formy „Jaruzel” (za podszeptem syna również „Owsik”!). Mimo naukowej tytułatury Autor nie przestaje mnie zaskakiwać przywiązaniem do absurdalnych plotek: w 1974 r. słyszał, „że Gierek siedział w Moskwie w areszcie i dopiero Jaroszewicz go wykupił”, w roku 1976, „że na dożynkach w Płocku tłum zaatakował Jaroszewicza” a 6 lat później powtarza, że gdyby z nazwiska Generała wykreślić sylabę „zel” pozostanie „Jaruski”, przez co sam zdekonspiruje swój rodowód. Cóż za odkrycie!

Egocentryzm Autora powoduje, że nie waha się on ujawniać treści swoich snów, do których przywiązuje przesadną znaczenie. Zaoszczędzę Czytelnikom onirycznych doświadczeń Profesora, nie mogę jednak nie odnotować, że 7 stycznia 1989 r., „gdy zabierał (...) się do mycia talerza po rosole, miał (...) [Autor] dziwną wizję”. Hm, tego dnia zmarł cesarz Hirohito i urodził się piłkarz Miles Vivien Esifi Addison, ale z omamem przy zlewie pełnym statków (rzecz działa się przecież w Gdyni) nie mogą się te wydarzenia równać.

Nie wiem doprawdy, czy obie książki stanowią wierny zapis odręcznych notatek czynionych nieregularnie przez Autora na przestrzeni 2 dekad. Ma to duże

znaczenie, ponieważ tekst obecny w książkach pełen jest rażących błędów językowych. Jeśli tak wyglądał rękopis i został w pełni *in crudo* przeniesiony do druku, czy ma to oznaczać, że wierność wobec oryginału rozumie Autor jako powielenie go z masą błędów, tylko dlatego, że popełnił je 30-40 lat temu? Może jednak Profesor adiustował po latach swe diariusze i gwoli wygładzenia dawnych potknięć, uzupełniał tekst nowymi? To nie jest kilka, kilkanaście lapsusów, które można uznać za normę; to las błędów – szczególnie rażących wtedy, gdy Autor myli słowa, zmienia ich sens, tworzy neologizmy. Prosząc Szanowną Korektę o niepoprawianie, służę takimi przykładami jak „Urząd Wojewódzki”, jak „deprawacja” a nie dewaluacja waluty, jak promowanie nie magistrantów lecz „magistratów” czy też wyprawa do „radioestetki”, którą nie jest bynajmniej estetka sztuki radiowej lecz radiestetka po prostu, zapewne z wahadełkiem w ręku. Przerazające wrażenie sprawiają autorska dezygnacja w żonglowaniu nazwami własnymi (zwłaszcza imionami i nazwiskami) oraz połączone z nią indeksy tychże nazwisk. Ks. Józefa Pastuszkę indeks zawiera, i słusznie, dlaczego jednak w tekście jest to „Pasztuszka”? Biskupi Jerzy Modzelewski i Piotr Hemperek to naprawdę nie „Modalski” i „Chępolek”. Słynny hochsztapler to jednak Czesław Śliwa a właściwie Jacek Silber, nie zaś Jacek Ben czy to Silber- czy Silbenstein, bo Autor używa obu brzmień. Żaden „Bryl” lecz Ernest Bryll, Profesorze, a z rodziną „tych Kociuszków”, zwłaszcza tych, też bym uważał. Wątpię, by wniosek o paszport przyjmował w 1973 r. w gdańskiej KWMO „płk Piotrowski” (w indeksie nazwisk „Piotrowski G.”), gdyż naczelnikiem tamtejszego Wydziału Paszportów był ppor. Jan Piotrowski (awansujący później do ppłk, następnie dyscyplinarnie zwolniony). Są też i „wiesz” miast wierszy,

jest i „Łunachod” i „Vietnam”. O „PAN-nie” pisze Autor, nie mając bynajmniej na myśli damy panieńskiego stanu. Nie wiem doprawdy, kogo bardziej obciąża edytorska mizeria obu książek, zapewne jednak i Autora i Wydawnictwo Marpress też. Oj też.

Czy warto książki te przeczytać? Decyzję w tej sprawie pozostawiam każdej Czytelniczce i każdemu Czytelnikowi „Rocznika Gdyńskiego”.

Biogram autora



Maciej Kijowski urodził się 12 stycznia 1970 r. w Rzeszowie. Tam też, w filii Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie uzyskał w 1995 r. dyplom magistra prawa, po czym nadano mu w tymże UMCS stopień doktora nauk prawnych (2003). Związany zawodowo ze szkolnictwem wyższym od roku 1996; od 2018 r. adiunkt w Wyższej Szkole Humanistyczno-Przyrodniczej Studium Generale Sandomiriense w Sandomierzu. Od kilkunastu lat zajmuje się naukowo

morskim prawem publicznym i polityką morską. Autor ponad 300 publikacji, w tym ponad 130 artykułów i referatów naukowych.

Zapytany o to, co łączy go z Gdynią, odpowiada, że:

- należy do tu zlokalizowanego Polskiego Towarzystwa Nautologicznego,
- jego publikacje ukazywały się w tu wydawanych periodykach: „Nautologii”, „Roczniku Bezpieczeństwa Morskiego” i „Zeszytach Naukowych Wyższej Szkoły Prawa i Administracji im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni”,
- współpracuje z gdyńskimi uczelniami: wspomnianą WSAiB, którą wielokrotnie odwiedzał jako gość rektora prof. Jerzego Młynarczyka, i Akademią Marynarki

Wojennej im. Bohaterów Westerplatte, w której dwukrotnie wygłaszał wykłady dla słuchaczy Uniwersytetu Trzeciego Wieku (2 czerwca 2018 r.: *Społeczne aspekty eksploracji wraka m/s „Wilhelm Gustloff”*; 11 maja 2019 r.: *Zbrodnicza ewakuacja morska więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof w 1945 r.*),

- uczestniczył w konferencjach naukowych organizowanych przez AMW (2015) i WSAiB (2014, 2016)

- jest wiernym widzem Teatru Muzycznego im. Danuty Baduszkowej (*Notre Dame de Paris* – trzykrotnie, *Cud albo Krakowiaki i Górale*, *Wiedźmin*, *Ghost*, *Chłopi*) i Teatru Miejskiego im. Witolda Gombrowicza (*Amadeusz*, *Idąc rakiem*),

- recenzował pracę magisterską związanego z Gdynią kmdr. ppor. pil. Roberta Maciejuka (data obrony 15 czerwca 2019 r.).

Wykorzystane zdjęcia: domena publiczna,
 zbiory autora

Zdjęcie Hieronima Henryka Pietraszkiewicza – Jacek Dworakowski