

Odbudowa żeglarstwa na Pomorzu Gdańskim po II wojnie światowej

Można bez większych wątpliwości powiedzieć, że historia sportu jest wyjątkowo trudnym poletkiem badawczym dla historyka. Popularność tego zagadnienia, duża ilość publicystyki popularno-naukowej czy dziennikarskiej oraz spora grupa kronikarzy-amatorów powoduje, że z jednej strony trudno znaleźć niezagospodarowany temat, a z drugiej na palcach można policzyć publikacje, które spełniają wymogi pracy naukowej. Nie inaczej ma się rzecz w żeglarstwie, które zostało zdominowane przez monografie klubowe i wspomnienia – zazwyczaj w pełni wystarczające na potrzeby popularyzacji zagadnienia, ale często niewzbudzające entuzjazmu historyka. Świadomy tych trudności w niniejszym referacie postaram się zarysować odbudowę żeglarstwa na Pomorzu Gdańskim po II wojnie światowej.

Choć przyjęło się, żeby w publikacjach dotyczących żeglarstwa w ramach wstępu cofać się co najmniej do Polski piastowskiej, to powstanie jachtingu datuje się na XVII wiek, kiedy w Holandii i Anglii upowszechniło się pływanie w celach turystycznych oraz regatowych. W I Rzeczypospolitej, którego politykę morską można podsumować słynnymi wersami Sebastiana Fabiana Klonowica - „Może nie wiedzieć Polak co to morze, gdy pilnie orze”, o takim zjawisku w zasadzie nie można mówić. Faktyczny rozwój zorganizowanego jachtingu przynoszą dopiero lata 70. XIX wieku, kiedy powstał Warszawski Rieczny Jacht-Klub, a później Warszawskie Towarzystwo Żeglarskie. W podobnym okresie notuje się pierwsze wyprawy dalekomorskie, które były jednak jednostkowymi inicjatywami bogatych mecenasów, oraz zbieranie doświadczeń w marynarkach wojennych państw zaborczych. Wtedy też pierwsze kroki w żeglarstwie stawiają wielkie postacie polskiego żeglarstwa – Mariusz Zaruski, Julian Rummel czy Józef Unrug.

Brak własnego państwa był jednak znaczącą przeszkodą i na prawdziwy rozwój tej gałęzi sportu i turystyki trzeba było poczekać do odzyskania niepodległości, a zwłaszcza do przyłączenia Pomorza Gdańskiego do Polski. Ustabilizowanie sytuacji politycznej po 1921 roku pozwoliło na szybką budowę struktur klubowych i związkowych i duży wzrost zainteresowania żeglarstwem. I tak już w 1922 roku powstał w Chojnicach Klub Żeglarskich, wykorzystujący Jezioro Charzykowskie, w Wolnym Mieście Gdańsku założony został „Pierwszy Polski Klub Jachtowy”, a Liga Żeglugi Polskiej zorganizowała w Gdyni pierwsze propagandowe regaty morskie. Obok tych inicjatyw wychowaniem morskim zaczęło interesować się harcerstwo, co zaowocowało powstaniem kolejnych ośrodków. Jedną z najważniejszych dat polskiego żeglarstwa jest z pewnością rok 1924, kiedy na zjeździe w Tczewie cztery aktywne działające kluby powołały do życia Polski Związek

Żeglarski. Rok później powstał Yacht Klub Polski w Gdyni i odbyły się pierwsze Wszechpolskie Regaty Żeglarskie o mistrzostwo Polski. Kolejnym krokiem naprzód przyniosła działalność gen. Mariusza Zaruskiego, który od 1932 roku pełnił funkcję Prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego i wytyczył nowy kierunek w rozwoju rodzimego pływania – szkolenie młodzieży i żeglarstwo morskie. Zaowocowało to zwiększeniem znaczenia Gdyni jako największego portu morskiego i wpłynęło na inwestycje – budowę mariny, hangarów klubów oraz Domu Żeglarza. W 1936 roku miał miejsce także jeden z największych przedwojennych sukcesów – jacht Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku, „Korsarz”, nieoczekiwanie wygrał regaty przedolimpijskie na trasie Sopot – Kilonia. Innym wartym odnotowania wyczynem był rejs Władysława Wagnera, który na trzech jachtach „Zjawa” w 6,5 roku, jako pierwszy Polak, opłynął kulę ziemską.

Szacuje się, że w 1924 roku w sześciu towarzystwach żeglarstwo amatorsko uprawiało około 200 osób. Przed wybuchem II wojny światowej w Polsce istniało 40 klubów, między 3 a 5 tysięcy żeglarzy i ponad 500 jachtów. Jak na dorobek w zasadzie kilkunastu lat trzeba uznać to za wielki sukces.

II wojna światowa przyniosła ogromne zniszczenia w polskim żeglarstwie. Po opanowaniu Polski przez III Rzeszę większość sprzętu żeglarskiego została przekazana niemieckim klubom i organizacjom. Np. wspomniany już „Korsarz” dostał się w ręce SS, a „Zawisza Czarna” zmienił nazwę na „Schwarzer Husar”, czyli Czarnego Huzara. Najbardziej aktywni pomorscy działacze zostali zaś aresztowani i zamordowani w Piaśnicy. Oprócz wielkich strat w ludziach trzeba także zwrócić uwagę na zniszczenie infrastruktury – budynków klubowych i marin – oraz samych jachtów. W Gdyni spaleni uległy hangary jachtklubów, a falochrony mariny zostały wysadzone w powietrze przez wycofujących się Niemców. Jachty najczęściej także były celowo uszkodzane, choć zazwyczaj udawało się je później przywrócić do stanu używalności.

Za początek odbudowy struktur żeglarskich uznaje się datę 28 marca 1945 roku, kiedy grupka warszawskich działaczy złożyła wniosek do Ministerstwa Administracji Publicznej o reaktywowanie Polskiego Związku Żeglarskiego. Niespełna trzy tygodnie później pierwszy powojenny Sejmik funkcję prezesa powierzył Markowi Osińskiemu, nestorowi polskiego żeglarstwa lodowego. 1 sierpnia 1945 roku otworzył natomiast nową kartę w dziejach pomorskiego żeglarstwa, ponieważ wtedy właśnie inżynier Stanisław Szymborski, nominowany na Delegata PZŻ na Wybrzeże, zapoczątkował tworzenie regionalnych związkowych struktur żeglarskich, które – po wielu przekształceniach i perturbacjach – składają się obecnie na Pomorski Związek Żeglarski. Szymańskiemu szybko udało mu się przygotować do żeglugi pierwsze jachty, o bardzo charakterystycznych nazwach: „Gdańsk”, „Szczecin”, „Gdynia” i „Elbląg”, które pod koniec lipca

wyruszyły w symboliczny rejs do Ustki, w którym postanowiono założyć Centralny Ośrodek Morski. W oparciu o jego struktury przeprowadzono także pierwszy oficjalny kurs żeglarski w pobliskim Postominie.

Na przełomie 1945 i 1946 roku, czyli siedem miesięcy po wyzwoleniu Pomorza Gdańskiego, ponownie działało siedem organizacji żeglarskich – Yacht Klub Polski, Akademicki Związek Morski, Jacht Klub „Zryw”, Morski Rejon Harcerzy, Yacht Klub „Gryf” YMCA oraz Klub Żeglarski Zjednoczenia Stoczni Polskich, skupiających łącznie blisko 1000 żeglarzy. W oparciu o te kluby powołano w czerwcu 1946 roku Zarząd Delegatury Wybrzeża, którego Prezesem został pełniący nieustannie funkcję delegata na Wybrzeże, Stanisław Szymborski. Skromną strukturę uzupełniał Jan Gołubiew jako Wiceprezes ds. Sportowych, Jan Sowa jako Wiceprezes ds. Organizacyjnych, Wojciech Orszulok – późniejszy pierwszy prezes Gdańskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego – który był członkiem Zarządu ds. technicznych, Józef Andrukowicz jako skarbnik, a sekretariat prowadziła Barbara Nowak.

W tym pierwszy okresie największym problemem klubów był brak jachtów – wiadomo na pewno, że w Gdańsku wciąż był do dyspozycji „Korsarz” Polskiego Klubu Morskiego, „Panna Wodna” we Władysławowie oraz kilka jachtów typu „Konik Morski” w marinie w Gdyni. Stąd też ważnym postulatem środowiska była możliwość rewindykowania porzuconego sprzętu poniemieckiego. Z raportu Delegatury Wybrzeże wynika, że do sierpnia 1946 roku z przydzielonych 98 jachtów 16 było zdolnych do żeglugi. Ważnym nabytkiem był żaglowiec szkolny „Generał Zaruski”, zamówiony w Szwecji przez Ligę Morską i Kolonialną jeszcze przed wybuchem wojny i odebrany w 1946 roku. Na nim też odbył się w sierpniu tego samego roku Nadzwyczajny Sejmik Żeglarski.

Gorzej wyglądał problem budynków klubowych, które zazwyczaj były drewnianymi barakami. Dopiero w latach 70. udało się przeprowadzić przebudowę terenów klubowych i postawić nowoczesne hangary. Inny los spotkał niedokończony gmach Domu Żeglarza Polskiego, w którym najpierw ulokowało się Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, a następnie Technikum Rybołówstwa Morskiego i Wydział Nawigacyjny Akademii Morskiej, przez co ten reprezentacyjny budynek tak naprawdę nigdy nie służył środowisku żeglarskiemu. Pojawiające się w latach 70. inicjatywy budowy nowego Domu Żeglarza, na działce położonej na zachód od budynków klubowych, niestety pozostawały tylko na papierze, a zawirowania wokół niektórych niefortunnych pomysłów dodatkowo pogrzyżyły projekt.

Żeby nawiązać do miejsca, w którym jesteśmy, to już jesienią 1945 roku powstał na Politechnice Gdańskiej Akademicki Krąg Żeglarski „Wodnik”, który w maju 1946 roku otworzył swoją przystań w przy Twierdzy Wisłoujście. Klub miał do dyspozycji domek żeglarski, warsztat szkutniczy oraz slip na obrzeżu zewnętrznej fosy. Także Polski Klub Morski, który powstał w 1922 roku, mieścił się na tym terenie i służył pomocą młodym żeglarzom.

Dynamiczny rozwój żeglarstwa zaczął hamować po sfałszowanych wyborach w 1947 roku, kiedy komuniści objęli pełnię władzy i zaczęli wprowadzać gwałtowne zmiany w każdej dziedzinie życia. Ważną datą jest 1948 rok, kiedy powstał Główny Urząd Kultury Fizycznej, który stopniowo przejmował władzę nad strukturami żeglarskimi. Podobnie było z klubami, które zostały wciągnięte w przymusową reorganizację. Znamienne było, że na XI Zjeździe Delegatów Yacht Klubu Polskiego członkowie musieli tłumaczyć, że nie są „klubem reakcji”, lecz „klubem żeglarskim”. Oczywiście na nic to się zdało, bo stalinowskie kręgi partyjne dobrze wiedziały, że celem żeglarzy jest „sianie zamętu”. W przypadku Yacht Klubu Polskiego doprowadziło to do powołania Komisji Likwidacyjnej na XIII Zjeździe Delegatów, która szczęśliwie nie spieszyła się z wykonywaniem przeznaczonego jej zadania i klub w formie szczątkowej zdołał przetrwać do 1956 roku. Mniej szczęścia miał klub żeglarski YMCA z Gdyni, który po prostu został zlikwidowany w 1949 roku, a jego majątek na dziko rozgrabiony. W 1950 roku powstał Główny Komitet Kultury Fizycznej, który miał przeprowadzić reorganizację sportu na zasadach ogólnej koncepcji zrzeszeniowej, co oczywiście polegać miało na likwidacji „reakcyjnych” klubów i powołaniu nowych, utrzymanych w duchu komunistycznym, które przejmowały ich majątek. Ponieważ system wciąż utrzymywał pozory, to „z grona członków wyjść mają wnioski o likwidację tych klubów”. Tak więc w świetle prawa żeglarskie kluby rozwiązywały się same, z własnej inicjatywy. Wśród tych wydarzeń wyjątkowo znaczące było przemianowanie polskich jachtów – w tym „Generała Zaruskiego” na „Młodą Gwardię”, a „Korsarza” na „Kolektyw”. Był to jeden z gorszych okresów polskiego żeglarstwa, a działająca w latach 70. Komisja Historyczna przy Kole Seniorów GOZZ napisała w zarysie dziejów gdańskiego żeglarstwa: „W późniejszym okresie [po 1947 r.] żeglarstwo przechodziło różne koleje. Ówczesna sytuacja społeczno-polityczna wpłynęła na pewne zahamowanie rozwoju Wybrzeżowego Żeglarstwa.” Poprawa sytuacji nastąpiła dopiero po odwilży w 1956 roku, a gwałtowny rozwój żeglarstwa rozpoczął się od połowy lat 60., kiedy ukonstytuowały się niezależne okręgowe związki żeglarskie, które mogły lepiej wpływać na rozwój dyscypliny i pomóc w organizacji regat i rejsów.