

W przemówieniu, jakie podczas inauguracji zjazdu wygłosił Zenon Kliszko, znalazły się słowa, które wskazują na znaczenie literatury; nieprzypadkowo przecież hitlerowcy pierwsze uderzenia wymierzili przeciwko polskiej lewicy oraz inteligencji twórczej. Z. Kliszko mówił przeto:

„Polski świat literacki poniósł w wojnie straty niepowetowane [...] A mimo przerażającej długości tej listy — polskie środowiska twórcze nie tylko na nowo powstały do życia — ale ukazały od pierwszych lat Polski Ludowej swoją aktywność społeczną i twórczą. Nowa literatura powstała jako dorobek wszystkich generacji pisarzy i wszystkich nurtów formalno-artystycznych”.

Szczególnym fenomenem było powstanie w nader krótkim czasie ośrodków literackich na Ziemiach Zachodnich. To tam ukształtował się typ pisarza-społecznika. Tam także zrodziła się idea organizowania corocznych zjazdów pisarskich, które uczyniły przedmiotem swoich rozważań najistotniejsze kwestie naszego dzisiejszego życia.

Ten fakt przesądził przeto o tym, iż zjazdy pisarzy Ziem Zachodnich zdobyły sobie trwałe miejsce w najnowszej tradycji kulturalnej naszego kraju i przynależą do ważnych wydarzeń ideowo-społecznych, wykraczających swym znaczeniem daleko poza granice Polski. Doskonale przygotowany i przeprowadzony zjazd gdański tę prawdę jeszcze raz potwierdził.

*Feliks Fornalczyk*

### „DNI MORZA” W JUBILEUSZOWYM ROKU POLSKI LUDOWEJ

W związku z tegorocznymi, tradycyjnymi „Dniami Morza” (20 VI - 30 VI 1969) minister żeglugi Jerzy Szopa wystosował telegram, w którym czytamy m. in.:

„Z okazji 'Dni Morza' 1969, przypadających w 25-lecie Polski Ludowej, przesyłam wszystkim marynarzom, rybakom, portowcom, stoczniovcóm, pracownikom administracji, szkolnictwa morskiego oraz ich rodzinom najserdeczniejsze życzenia dalszych osiągnięć w pracy i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

Gospodarkę morską w całym okresie 25-lecia PRL, a szczególnie w obecnej pięcioletce, cechuje dynamiczny rozwój, w niektórych dziedzinach nawet szybszy od założeń planowych. Harmonijnie wzrasta flota handlowa i rybacka, rozwijają się porty morskie, rośnie produkcja polskich stoczni. Polska liczy się już poważnie w światowej czołówce państw morskich. W ślad za osiągnięciami gospodarczymi wzrasta zrozumienie spraw morskich w naszym społeczeństwie, rozwija się, zwłaszcza wśród młodzieży, entuzjizm dla sportów wodnych, szczególnie dla żeglarstwa wslawionego ostatnio wielkim wyczynem Leonida Teligi. Życzę wszystkim pracownikom i miłośnikom morza jeszcze większych sukcesów w pomnażaniu naszego wspólnego dorobku na morzu, dla dalszego rozkwitu polskiej gospodarki morskiej i pomnażania sławy polskiej bandery”<sup>1</sup>.

Minister Szopa stwierdził dalej, że wielki rozmach gospodarki morskiej, rozbudowa portów i stoczni, floty wojennej i handlowej nie ma odpowiednika w innym okresie historii Polski. Osiągnięcia te świadczą o silnym przywiązaniu społeczeństwa polskiego do odzyskanych wybrzeży Bałtyku, a zarazem stanowią piękną kartę dziejów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Ćwierćwiecze Polski Ludowej stało się z jednej strony okazją do ponownego przypomnienia historycznych tradycji pracy polskiej na morzu i wysiłków podejmowanych w tym zakresie, z drugiej zaś — do podsumowania ogromnych osiągnięć na polu żeglugi, przemysłu okrętowego, rybołówstwa oraz budowy portów w latach 1945 - 1969.

Miejscem centralnej akademii pracowników gospodarki morskiej była w roku 25-lecia Polski Ludowej Opera Leśna w Sopocie. Na akademię tę przybyli: członek Biura Politycznego Komitetu Centralnego PZPR, I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku — Stanisław Kociołek, minister żeglugi — Jerzy

<sup>1</sup> „Morze” (miesięcznik) nr 6, czerwiec 1969, s. 3.



Szopa, minister przemysłu ciężkiego — Franciszek Kaim, goście z leningradzkiego portu, reprezentanci górników ze Śląska oraz przedstawiciele władz partyjnych i państwowych całego wybrzeża<sup>2</sup>. Uczestnicy akademii wysłuchali m. in. przemówienia ministra przemysłu ciężkiego Franciszka Kaima, który w imieniu partii i rządu PRL złożył wszystkim ludziom morza słowa uznania oraz życzenia dalszych sukcesów w budowie potęgi Polski na morzu. Głos zabrał również minister żeglugi, który podsumował dorobek gospodarki morskiej i przemysłu okrętowego w minionym ćwierćwieczu.

„Nie zmarnowaliśmy historycznej szansy — powiedział minister J. Szopa — jaką powrót na bałtyckie rubieże otworzył przed naszym narodem. Szereg czynników sprawiło, że polskie władanie morzem — o które zawsze walczyły pokolenia, o które przed 400 laty zabiegała stworzona w Gdańsku Królewska Komisja Morska — stało się konkretną i trwałą rzeczywistością w pierwszym 26-leciu PRL. Gospodarka morska zdobyła pozycję ważnego działu naszej gospodarki narodowej, a sprawy morza wywierają coraz silniejszy wpływ na poziom i zakres życia szerokich mas społeczeństwa. [...] Ogólne ramy zadań gospodarczych, postawionych przed gospodarką morską na najbliższe lata określa uchwała V Zjazdu partii. Natomiast następna pięcioletka ma być m. in. planem ofensywnej działalności we wszystkich kierunkach, związanych z obsługą naszego handlu międzynarodowego”<sup>3</sup>.

Zebrani wystosowali też list do I sekretarza Komitetu Centralnego PZPR Władysława Gomułki, w którym czytamy m. in.:

„W poczuciu dobrze spełnionego obowiązku budowy silnej i prężnej gospodarki morskiej — ludzie morza i wybrzeża przesyłają wraz z pozdrowieniami na Wasze ręce Towarzyszu Sekretarzu, dla kierownictwa i całej naszej partii gorące zapewnienia, że dolożymy wszelkich starań, użyjemy wszystkich naszych sił i zdolności, aby rozwijało się polskie Wybrzeże, aby przekuć w czyn uchwały V Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej”<sup>4</sup>.

Okolicznościowa akademія odbyła się również w Belwederze, a uczestniczyli w niej wyróżniający się w działalności zawodowej i społecznej pracownicy morza. Witając przybyłych na tę uroczystość, przewodniczący Rady Państwa Marian Spychalski powiedział:

„Naród nasz zawsze doceniał znaczenie morza dla kraju, potrzebę szerokiego wyjścia na oceany świata. Stare klasy rządzące w przeszłości Polską zaprzepaciły tę sprawę. Została ona jednak rozwiązana na warunkach władzy ludu, której 25-lecie powstania właśnie w tym roku obchodzimy. Nasza gospodarka morska dysponuje wartościowymi kadrami, które wyrosły w toku jej rozwoju. Można więc mieć głębokie przekonanie, że kadry te podejmą nie tylko nowe zadania, ale i lepiej je wykonają, pracując jak najefektywniej, z pełną sumiennością i ofiarnością dla dobra naszej socjalistycznej ojczyzny”<sup>5</sup>.

Tego samego dnia (22 czerwca 1969 r.) w Teatrze Muzycznym w Gdyni odbyła się akademія zorganizowana przez PPDiUR „Dalmor”, w której udział wzięli — oprócz załogi przedsiębiorstwa — górnicy kopalni „Paweł” z Rudy Śląskiej<sup>6</sup>. Akademія, zorganizowana przez Żeglugę Gdańską, odbyła się także w Teatrze „Wybrzeże” w Gdańsku (27 czerwca br.), w czasie której, z okazji „Dni Morza” 1969, wręczono przedstawicielom ŻG sztandar przechodni Ministerstwa Żeglugi i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców<sup>7</sup>. Ponadto na terenie

<sup>2</sup> Jubileusz ma swoje prawa. „Tygodnik Morski” z 29 VI 1969, s. 2.

<sup>3</sup> Inauguracja Dni Morza — Morska siła Polski Ludowej rezultatem ambitnego programu partii i twórczego wysiłku społeczeństwa. „Głos Wybrzeża” z 24 VI 1969.

<sup>4</sup> Tamże.

<sup>5</sup> Pozdrowienie dla ludzi morza. „Głos Wybrzeża” z 22 VI 1969.

<sup>6</sup> Uroczysta akademія Dalmoru. „Głos Wybrzeża” z 27 VI 1969.

<sup>7</sup> „Głos Wybrzeża” z 29 VI 1969.



województw nadmorskich odbywały się w tych dniach turnieje szachowe, kiermasze książki z udziałem pisarzy — marynistów oraz spotkania młodzieży z ludźmi morza, różnego rodzaju uroczystości z okazji jubileuszowych „Dni”. Trzeba także wspomnieć o innych imprezach, organizowanych z tej okazji na terenie całego kraju. Jedną z masowych akcji był ogólnopolski, doroczny teleturniej marynistyczny pod hasłem „Morze żywi i bogaci”, którego finały wojewódzkie przeprowadzono w miastach powiatowych poszczególnych województw. W tym samym okresie w Kaliszu odbyła się „Zgaduj - Zgadula” pt. *Bałtyk morzem pokoju*, w której wzięła udział młodzież tego miasta zrzeszona w organizacjach ZMS i ZMW. Organizacje społeczne — Liga Obrony Kraju, Towarzystwo Wiedzy Powszechnej, Towarzystwo Rozwoju Ziemi Zachodnich — sięgnęły do najbardziej masowej formy popularyzacji, tj. do prelekcji, odczytów i spotkań dyskusyjnych, których w okresie „Dni Morza” zorganizowano więcej niż w innych miesiącach roku. W Gdyni odbyło się wreszcie tradycyjne Święto Marynarki Wojennej, oficjalnie zamykające obchody „Dni Morza” 1969 r.

Uroczystości jubileuszowe wykazały dobitnie, że socjalistyczna Polska stała się państwem morskim nie tylko z racji szerokiego dostępu do Bałtyku, ale także z siły i rozmachu swojej pracy na morzu, z racji odbudowy gospodarki morskiej. Nawiązując do historycznych tradycji w tej dziedzinie wprowadziła polską banderę na dalekie szlaki oceaniczne, wyzyskała w pełni możliwości wynikające z prowadzenia własnej polityki morskiej. Aby dokonać tego dzieła, nie wystarczył sam powrót nad morze, gdzie w 1945 r. Polska objęła jedynie gruzy miast, ruiny portów, wraki i miny na dnie basenów portowych oraz wód przybrzeżnych. Władac morzem — to znaczy posiadać odpowiednio rozbudowane i sprawne porty, stocznie, flotę transportową i rybacką, marynarkę wojenną i obronę nadbrzeżną zdolną zabezpieczyć nienaruszalność granicy morskiej<sup>8</sup>.

Budowa polskiej floty handlowej, chociaż prawidłowo zapoczątkowana przed 50 laty zakupem niewielkich trampów — masowców, została w okresie późniejszym — wskutek preferencji przyznawanej tonażowi pasażerskiemu — zahamowana i praktycznie ograniczona do jednostek bliskiego zasięgu. Dlatego też mała i nie liczna flota towarowa trudniła się niemal wyłącznie przewozami alimentacyjnymi do portów zachodnioeuropejskich, bądź dostawą węgla w basenie Bałtyku, co tylko w nieznacznym stopniu mogło wywierać wpływ na bilans płatniczy kraju. Natomiast reprezentacyjna flota pasażerska ciągnęła subwencje ze skarbu państwa na pokrycie znacznych deficytów eksploatacyjnych, przy czym jej przewozy między obcymi portami nie dawały większych rezultatów.

Tysiącletnie dążenie narodu polskiego do uzyskania szerokiego dostępu do morza i zbudowania silnej gospodarki morskiej można było zrealizować po drugiej wojnie światowej.

Rozwój przemysłu ciężkiego stworzył warunki budowy przemysłu okrętowego, który z kolei stał się podstawą budowy własnej floty handlowej i floty rybołówstwa dalekomorskiego, opartej na dostawach nowoczesnych statków z własnych stoczní. Powstanie i rozwój szkolnictwa morskiego — średniego i wyższego — specjalistycznych instytutów naukowych, umożliwił kształcenie kadr fachowych potrzebnych gospodarce morskiej. Wreszcie ogólny rozwój całej gospodarki narodowej w okresie kolejnych planów ekonomicznych, stwarzał konieczność obsługi transportowej handlu zagranicznego, a więc potrzebę rozbudowy floty handlowej i portów. W procesie rozbudowy gospodarki morskiej Polski Ludowej wyróżnić można wyraźnie zarysowane okresy<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> *Polska gospodarka morska w świetle uchwał V Zjazdu PZPR oraz XXV-lecia PRL*. Ministerstwo Żeglugi — Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, Warszawa 1969, s. 9.

<sup>9</sup> *Polska gospodarka morska (materiały podstawowe na konferencję prasową w dniach 4 i 5 VI 1968 r. w Szczecinie i Gdyni)*. Ministerstwo Żeglugi, Warszawa 1968, ss. 10 - 11.



Pierwszy okres (1945-1946) — to lata wydobywania się z wojennego chaosu i gorączkowego uruchamiania zniszczonych portów, stoczni, floty handlowej i rybackiej. Nie było wtedy możliwości przewidywania przyszłych kierunków rozwojowych. Pracowano w pośpiechu, by zaspokoić najpilniejsze potrzeby kraju w zakresie transportu morskiego oraz zaopatrzenia rynku w rybę.

Rezultatem wstępnego, trzyletniego planu odbudowy gospodarczej w latach 1947-1949 było zakończenie doraźnej rekonstrukcji portów, zwiększenie tonażu floty handlowej do poziomu o 50% wyższego niż przed wojną, wybudowanie w kraju pierwszych statków pełnomorskich, jak również znaczna rozbudowa bałtyckiej flotyli kutrowej i powiększenie ilości złowionej ryby.

Z kolei plan sześcioletni (1950-1955) przyniósł niemałe osiągnięcia, zwłaszcza w zakresie utrwalania podstaw rozwojowych polskiego przemysłu okrętowego. W tym też czasie po raz pierwszy w swej historii polska flota handlowa weszła na linie oceaniczne biegnące na wschód od Suez (m. in. do Indii i Chin), a rozwój rybołówstwa oparto na eksploatacji łowisk dalekomorskich. W okresie powojennej rozbudowy polskiej gospodarki na morzu i wybrzeżu odrębne miejsce zajmuje dziesięciolecie 1956-1965, obejmujące dwa kolejne plany pięcioletnie (1956-1960 i 1961-1965). Czas ten upamiętnia podjęcie nieznanego dotąd w Polsce tempa rozbudowy tonażu floty handlowej i rybackiej<sup>10</sup>.

W toku realizacji aktualnej pięcioletki (1966-1970) polska gospodarka morska weszła w okres swojej dojrzałości, posiadając określoną pozycję w skali światowej i odgrywając coraz większą rolę w kształtowaniu bilansu płatniczego i żywnościowego kraju.

Osiągnięcia Polski Ludowej w dziedzinie rozbudowy gospodarki morskiej są niezaprzeczalne. Polska znajduje się w pierwszej dwudziestce państw morskich świata pod względem wielkości tonażu floty handlowej, w pierwszej dziesiątce krajów budujących statki, zaś polskie porty zajmują średnią pozycję w skali europejskiej, na równi z takimi portami, jak Kopenhaga, Rouen, Wenecja lub Rijeka. Tempo wzrostu polskiej gospodarki morskiej jest w wielu dziedzinach wyższe niż wynosi przeciętna światowa, a mniej więcej co pięć lat następuje podwojenie potencjału produkcyjnego, czy usługowego. Taka tendencja utrzymuje się już od dłuższego czasu, a plany perspektywiczne zakładają dalszy wzrost tempa rozwoju.

Organizowane od wielu lat „Dni Morza” przybliżają w specjalny sposób problematykę morską całemu społeczeństwu, uświadamiają doniosłość zmian, jakie dokonały się na polskim wybrzeżu. Uzasadniają one w pełni twierdzenie, iż Polska Ludowa z kraju rolniczo-przemysłowego przeobraziła się w państwo przemysłowo-morsko-rolnicze.

*Tadeusz Bartkowiak*

<sup>10</sup> Tamże, s. 11.