

Brunon Zwarra – historie dopowiedziane

Marek Adamkowicz

Brunon Zwarra to jeden z najważniejszych, a może wręcz najważniejszy, polski dokumentalista Wolnego Miasta Gdańska. W tym kontekście na uwagę zasługuje opracowanie „Gdańsk 1939” oraz pięciotomowe „Wspomnienia gdańskiego bówki”. Autor zapewnia, że zawarł w nich całą swoją wiedzę na temat Gdańska lat międzywojennych. Twierdzenie to potwierdził również na łamach prasy, gdy w 2009 r. udzielił wywiadu Markowi Górlikowskiemu z „Gazety Wyborczej”. „Ja nie mam nic do powiedzenia. Wszystko już napisałem we *Wspomnieniach gdańskiegbówki* i relacjach gdańszczyzan w *Gdańsku 1939* wyznał wówczas dziennikarzowi”.

Ta wypowiedź sprawia, że w zasadzie nie pozostaje nic innego, jak tylko sięgnąć do książek Brunona Zwarry i samemu zobaczyć, co przeżył, jakie były jego losy. Na potrzeby niniejszego wykładu postanowiłem jednak, że spróbuję dopowiedzieć to, co znalazło się w pierwszym tomie „Wspomnień gdańskiego bówki”.

Kaszubskie ślady

Zadanie, które z pozoru wydaje się proste, w istocie jest karkołomne. Trudność polega na tym, że w ujęciu Brunona Zwarry portret międzywojennego Gdańska wydaje się być... kompletny! Miasto zostało pokazane nadzwyczaj szczegółowo – z perspektywy chłopca, ale też młodzieńca wkraczającego w dorosłe życie.

Siłę tego przekazu zapewne najmocniej odczuli czytelnicy pierwszego wydania książki, które ukazało się w 1984 r. nakładem Wydawnictwa Morskiego. Ci, którzy pamiętają tamte czasy, wiedzą, że był to moment szczególny. Kraj był pogrążony w kryzysie politycznym i gospodarczym, zaś społeczeństwo wciąż próbowało się podnieść po wstrząsie, jakim był stan wojenny. To właśnie pośród wszechobecnej szarzyzny i wszechobecnego przygnębienia ukazała się książka, która pokazywała Gdańsk, o jakim większość mieszkańców miasta nie miała pojęcia. We „Wspomnieniach gdańskiego bówki” Gdańsk został pokazany jako tętniąca życiem metropolia, z kolorytem portu na Motławie, z mozaiką narodowości, w której było miejsce dla Niemców, Polaków, Żydów czy Rosjan. Także dla Kaszubów, co jest szczególnie istotne ze względu na kaszubskie korzenie Brunona Zwarry. Kaszubami byli bowiem jego rodzice, Wojciech i Agnieszka, którzy przybyli nad Motławę tuż po pierwszej wojnie światowej w poszukiwaniu lepszego życia. Nie byli jedyni. Gdańsk od wieków był przecież miastem, do którego ciągnęła ludność kaszubska. Większość asymilowała się ze społeczeństwem niemieckim i nierzadko jedynym wyróżnikiem wskazującym na pochodzenie było swojsko brzmiące nazwisko.

Jakkolwiek przybysze z Kaszub zazwyczaj zasilali niższe warstwy gdańskiego społeczeństwa, to zdarzały się jednostki wybitne. Takie chociażby jak Aleksander Majkowski. W poświęconym mu haśle w Wikipedii można znaleźć zdanie, że Majkowski „w wolnych chwilach zbierał znaczki i pocztówki, czytał kryminały albo chodził na grzyby. Niekiedy organizował też seanse spirytystyczne”. Opis ten brzmi anegdotycznie, a przez to łatwo zapada w pamięć, jednak z pewnością nie pokazuje aktywności i dorobku tego lekarza, pisarza i regionalisty, który swoją obecność w Gdańsku zaznaczył m.in. poprzez redagowanie „Gazety Gdańskiej”. On też jest autorem arcydzieła literatury kaszubskiej, czyli powieści „[Żécé i przigòdë Remusa](#)”, która o dziesiątki lat wyprzedziła realizm magiczny, jaki znamy ze „Stu lat samotności” Gabriela Garcii Márqueza.

Majkowski był więc nie tylko artystą i osobą aktywną na niwie regionalnej, lecz także działaczem niepodległościowym. W okresie, gdy kształtowały się granice Rzeczypospolitej przygotowywał powstanie zbrojne, które miało doprowadzić do złączenia Gdańska i Pomorza z Polską. Współpracował wówczas z innym wybitnym Kaszubą – Franciszkiem Kręcikiem rodem z Borzestowskiej Huty, który stał na czele konspiracyjnej Organizacji Wojskowej Pomorza. Nazwisko Kręcickiego pojawia się we „Wspomnieniach gdańskiego bówki”, stanowiąc pretekst do przywołania postaci stryja Brunona Zwarry – Antoniego. Miał on wstąpić do „Straży Ludowej Organizacji Wojskowej Pomorza, gdzie pełnił funkcje wywiadowcze i propagandowe” (s. 135), jak również brać udział w wypadkach z 1919 r., kiedy to głośno było na Kaszubach „o wydarzeniu przed dworcem kolejowym w Kościerzynie, znamienym dla tamtych czasów i tych okolic. (...) Kościerzanie wiedząc, że do ich miasta mają przybyć niemieccy żołnierze, udali się na dworzec i fortelem zdofali zaskoczonych Niemców rozbroić. Stryj opowiedział, iż wielu z tych młodych Kaszubów nie tylko tę broń pochowało, lecz byli i tacy, którzy udali się na południe, by zbrojnie przebić się do wojsk powstańczych w Wielkopolsce” (s. 135).

Mówiąc o pochodzeniu Brunona Zwarry, warto zauważyć, że zalicza się on do najwybitniejszych przedstawicieli społeczności kaszubskiej, przynajmniej w XX w.

Jewiemo, czyli słowo o Rosjanach

Wracając do lat dziecińczych, Zwarra skrupulatnie opisuje sąsiadów, znajomych, ale też charakterystyczne dla Gdańska, lub tylko Biskupiej Górki, postacie. Wśród nich znalazła się i taka oto osoba:

„Naprzeciwko szatni i kawiarni drużyny Preussen [obiekty na Biskupiej Górze – MA] ciągnął się niedługi wał ziemny z nieoświetlonym pomieszczeniem. Miał tam swoją siedzibę pozostały z wojny jeniec rosyjski Jewiemo. Żył w tym pomieszczeniu bez dziennego światła i produkował szare mydło oraz zajmował się bednarstwem. Ponieważ rozchodził się stamtąd od zalegających kości niesamowity fetor, wrzucaliśmy początkowo z góry przez dwa otwory wentylacyjne kamienie i grudy ziemi. Gdyśmy się jednak potem przekonali, jak nędzne ten pracowity człowiek prowadzi życie, zaprzestaliśmy tego, a nawet pomagaliśmy mu przy mozolnym pociąganiu obładowanego wózka pod górę” (s. 20).

Jewiema można zaliczyć do przedstawicieli kolonii rosyjskiej w Wolnym Mieście Gdańsku, z zastrzeżeniem wszakże, że nie wiadomo, czy utrzymywał z nią bliższy kontakt. Kolonia ta składała się głównie z byłych jeńców, którzy pozostali w tych stronach po I wojnie światowej, oraz emigrantów – uciekinierów z ogarniętej wojną domową Rosji. Jak podaje dr Krzysztof Halicki, (Działalność policji politycznej w Wolnym Mieście Gdańsku w latach 1920–1939, [w:] „Policja. Kwartalnik kadry kierowniczej Policji” 4/2011, s. 59–71) „w listopadzie 1922 r. działały w Gdańsku następujące organizacje placówki rosyjskie: Komitet Rosyjsko-Ukraiński (w źródłach też jako Komitet Rosyjski) (Neugarten 35/ul. Nowe Ogrody), którego prezesem był Nikołaj I. Sawicki, a pomocnikiem żydowski adwokat z Kijowa Kiezin; Rosyjski Czerwony Krzyż (Langgarten 74/Długie Ogrody), prezesem był Lubinow, a pomocnikiem baron Tizenganz; Komitet Pomocy Uchodźcom Rosyjskim założony przed wojną – prezesem był hrabia Dymitr Nikołajewicz Ostrowski (według księgi adresowej miasta Gdańska – von Ostrowsky), a pomocnikiem Władimir N. Jelizarow (w niektórych dokumentacji pisany jako Elizarow), były oficer rosyjski pochodzący z Petersburga, a zamieszkały w Gdańsku przy Langgarten 74; organizacja byłych oficerów rosyjskich, której prezesem był generał W.N. Lebidiew (Lebidjew) oraz oficerowie rosyjscy Puszczyn i Sleców, wykonywali oni poufne zadania, jeżdżąc do Berlina (generał Lebidiew (Lebidjew) był na usługach monarchistów i pracował przeważnie dla generała Piotra Nikołajewicza Wrangla, od którego otrzymywał środki finansowe); w Gdańsku powstała Cerkiew prawosławna, która mieściła się w konsulacie. Popem był Miller, zbieg z obozu internowanych z Tucholi, członek związku byłych oficerów rosyjskich monarchistów”.

„(...) Na podstawie inwigilacji środowiska rosyjskich monarchistów w Gdańsku ustalono, że ich działalność dzieliła się na dwa kierunki: niemiecki i francuski”. Tak było przynajmniej w latach 20., tyle że ani Francja, ani Republika Weimarska nie spełniły nadziei, jakie pokładali w nich tzw. biali Rosjanie. Kierując się pragmatyzmem, Niemcy postawili na współpracę z Sowietami, a drogę do tego otworzył podpisany w Rapallo w 1922 r. układ niemiecko-sowiecki. Na gruncie gdańskim oznaką zacieśniania współpracy z bolszewikami było przekazania pałacyku przy Langgarten 74 na potrzeby konsulatu ZSRR. Niestety, budynek ten nie przetrwał do naszych czasów. Ślady rosyjskiej obecności można natomiast odnaleźć na Cmentarzu Garnizonowym przy ul. Dąbrowskiego.

Czy właśnie tam spoczywa tajemniczy Jewiemo? Zwarra tego nie wyjaśnia. Rosjanin zniknął mu z oczu, przenosząc się – jak sądzi autor „Bówki” – do innej dzielnicy.

Młody modelarz

Zainteresowania wyniesione z dzieciństwa nierzadko wpływają na nasze dorosłe życie. Z lektury „Bówki” wiadomo więc, że Zwarra czytał tygodniki „Skrzydłata Polska”, „Lot Polski”, ale też „Morze”. Zainteresowanie awiacją i sprawami morskimi było raczej typowe dla tego pokolenia.

„Duże wrażenie zrobiła na mnie książka Janusza Meissnera *Szkola Orłąt* – przyznaje Zwarra. – Byłem już wtedy członkiem Towarzystwa Czytelni Ludowych, którego biblioteka mieściła się wówczas przy Stadtgraben (ul. Podwale Grodzkie), gdzie wypożyczałem głównie książki o tematyce podróżniczej i związanej z lotnictwem. Zawsze długo decydowałem się na wybór odpowiedniego tytułu” (s. 128).

Będąc uczniem gimnazjum Zwarra zajmował się modelarstwem. W tajniki budowania samolotów wprowadzał go Wiktor Leja, student wydziału lotniczo-okrętowego Wyższej Szkoły Technicznej. Nazwisko to pojawia się we „Wspomnieniach” mimochodem, jakby wyłączone z kronikarskiego

obowiązku, tymczasem mamy tu do czynienia z jedną z ciekawszych postaci w historii polskiego lotnictwa. Urodzony w 1910 r., a więc starszy od Zwarry o 9 lat, Leja był inżynierem, lotnikiem i rzeczoznawcą lotniczym. W 1930 r. rozpoczął studia w Gdańsku. Równolegle udzielał się w polskim ruchu studenckim. Był m.in. współzałożycielem Akademickiego Aeroklubu Gdańskiego.

Studia Wiktor Leja ukończył w 1936 r., w tym samym czasie uzyskał licencję pilota samolotowego. Za działalność propolską w Gdańsku był po wybuchu wojny poszukiwany przez Niemców. Szczęśliwie doczekał jednak wyzwolenia. W owym czasie wszedł w skład grup zabezpieczających mienie lotnicze, a następnie współpracował przy budowie i odbiorze pierwszego powojennego samolotu polskiego LWD Szpak 2. Współdziałał w reaktywowaniu szkół szybowcowych i aeroklubów oraz był współzałożycielem Ligi Lotniczej i pierwszym prezesem jej Zarządu Głównego.

W kolejnych latach Wiktor Leja pracował m.in. w kontroli lotnictwa cywilnego, był dyrektorem technicznym PLL LOT, kierował wydziałem technicznym Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Graf Zeppelin

Wśród obrazów, które najmocniej utkwiły w pamięci Brunona Zwarry, jeden ma charakter wybitnie lotniczy. To widok sterowca „Graf Zeppelin”, który przeleciał nad Gdańskiem w 1929 r. Autor „Wspomnień bówki” miał wtedy niespełna dziesięć lat, ale nawet mając ich ponad 94, wciąż chętnie opowiada o tym, co zobaczył. W książce wydarzenie to przedstawił następująco:

„Najbardziej strome wejście na szczyt wałów z widokiem na miasto było od strony północnej. Wznosiło się schodami nad krętą szosą, obecnie zwaną ulicą Pohulanką, prowadzącą z Karthausstrasse (ul. Kartuska) do rzadkich wówczas zabudowań Stolzenberg (Chełmna). Ulicę tę zwaliśmy po prostu Schlangenweg, to znaczy krętą jak wąż. Na wzniesienie to prowadziło kilkadziesiąt stopni i z niego wyglądałem wraz z ogromnym tłumem ludzi 15 sierpnia 1929 r. przylotu sterowca niemieckiego „Graf Zeppelin”. Była piękna pogoda i niebo bezchmurne. (...) Tego sierpniowego popołudnia niecierpliwie oczekiwaliśmy przybycia nie widzianego dotychczas sterowca. Zauważyłem w pewnej chwili na Schidlitz (Siedlcami) jakiś rozszerzający się obłok i sądziłem, że jest to chmura dymu. Tam na górze było bowiem nadal zupełnie cicho i żaden spodziewany szum silników nie zagłuszał rozmów i krzyków biega gających wokół dzieci. Nagle ta szarawa podłużna chmurka zabłysła srebrem swej powłoki. Był to oczekiwany „Graf Zeppelin”, który zbliżał się cicho i leciał wzdłuż Karthausstrasse. Rozległy się krzyki zebrany wokół i stojących na dachach ludzi, a w mieście narastał dźwięk fabrycznych i okrętowych syren. Słysząc teraz było przed nami tylko nieznaczny szum silników sterowca, z którego wydającej się nam małej kajuty [gondoli] machano do nas ręką. W pewnej chwili coś stamtąd spadło w dół. Okazało się to workiem z pocztą, który upadł przy aptece obok gmachu sądownego. Sterowiec płynął, a raczej przesunął się majestatycznie po niebie, zrobił wokół wieży kościoła NP. Marii pętlę, a następnie skierował się na wschód, by polecieć do dalekiego Tokio”. (s. 21)

Przelet zeppelin nad Gdańskiem był częścią podróży okołoziemskiej. Przedsięwzięcie miało charakter niemiecko-amerykański, bowiem rozgłos oraz zaplecze finansowe dla rejsu „Grafa Zeppelina” zapewnił William Randolph Hearst, potentat prasowy ze Stanów Zjednoczonych. W zamian za wsparcie finansowe przedsięwzięcia uzyskał on wyłączność na relacjonowanie lotu na rynku amerykańskim. Niezwykłość tego wydarzenia podkreśla fakt, że warunkiem umowy było rozpoczęcie podróży w Lakehurst na wschodnim wybrzeżu Ameryki. Aby go spełnić, „Graf Zeppelin” musiał najpierw pokonać Atlantyk, startując ze swojej bazy w Friedrichshafen.

Podróż sterowcem rozpoczęła 1 sierpnia. Oficjalny początek wyprawy miał natomiast miejsce w Lakehurst 7 sierpnia. Na trasie przelotu znalazły się Berlin, Gdańsk, Królewiec, cała Rosja Radziecka i Tokio, a potem Los Angeles i Lakehurst, gdzie maszyna pojawiła się 29 sierpnia. Tydzień później, 4 września, „Graf Zeppelin” dotarł do Friedrichshafen, pokonując po drodze Atlantyk po raz trzeci.

Brunon Zwarra przyznaje, że chociaż sterowce jeszcze nie raz pojawiły się nad Gdańskiem, to największe wrażenie zrobił na nim przelot z 1929 r.

Do dzisiaj na pewno robią wrażenie dostarczone zeppelinem przesyłki, te, które znalazły się w worku z pocztą zrzuconym „przy aptece obok gmachu sądownego”. Kolekcjonerów, którzy gotowi są wyłożyć niemałe pieniądze na zakup tych walorów, można zarówno w Europie, jak i w Ameryce. Jednym z nich jest Roland van Waarhuizen, Belg, który w poszukiwaniu gedaników odwiedza regularnie Jarmark św. Dominika.

Wspaniały DO X

Chociaż Brunon Zwarra pisze o tym oszczędnie, to można się domyślać, że młodzieńczą wyobraźnię rozbudził również widok łodzi latającej Dornier DO X. Jej przelot oglądał z tego samego miejsca co „Graffa Zeppelina”.

Do X przyleciał do Gdańska w lipcu 1932 r. Niespełna trzy lata wcześniej, 21 października 1929 r., maszyna wzbijała się w pierwszy nietestowy lot nad Jeziorem Bodeńskim. Wydarzenie zwróciło uwagę świata nie tylko ze względu na pojawienie się nowej konstrukcji, ale przede wszystkim liczbę osób na pokładzie. Było ich 169, z czego 150 stanowili pasażerowie.

Udział w tym locie był w wielu przypadkach formą nagrody dla wyróżniających się pracowników fabryki Dorniera. Na pokładzie nie zabrakło, rzecz jasna, i dziennikarzy, których depesze rozstawiły latającego olbrzyma. Pomimo obiecujących początków Do X okazał się konstrukcją zawodną, niemniej wszedł do służby, a na szlaku jego podróży znalazły się m.in. Nowy Jork, Wyspy Kanaryjskie oraz Brazylia.

Do Gdańska maszyna zawitała w drodze z Królewca do Świnoujścia. Na pokładzie było wtedy 70 pasażerów i 12 członków obsługi, którzy spędzili w mieście raptem kilka dni. Wspomnienia podróżnych z pobytu były chyba nie najgorsze, w każdym razie załogę z kapitanem Friedrichem Christiansenem na czele powitano jak bohaterów. Nie zabrakło też chętnych do zobaczenia latającego kolosa. Maszyna zacumowała w Górkach Wschodnich, tam bowiem znajdowało się lądowisko dla wodnosamolotów. Żeby dotrzeć na miejsce postoju Dorniera, wystarczyło wsiąść do autobusu na Targu Siennym lub skorzystać z oferty firmy Weichsel, organizującej wycieczki parowcem. Taka podróż dawała co najwyżej przedsmak dalekich wypraw, bo o tych prawdziwych, na koniec świata, mogli więcej powiedzieć członkowie załogi DO X. Nieprzypadkowo spotkaniu z nimi w Wyższej Szkole Technicznej dano tytuł „Podróż do Ameryki i z powrotem”.

Spacerem po Gdańsku

Na kartach wspomnień Brunona Zwarry widać, że w młodości miał on skłonność do wędrówek. Początkowo ograniczały się one do terenu Biskupiej Górki, ale w miarę dorastania zapuszczał się coraz dalej – do śródmieścia, na Olszynkę czy Dolne Miasto, które było ważnym przystankiem w życiu jego rodziców. „Oboje pracowali najpierw w fabryce cukierków śmietankowych Kanold przy Weidengasse nr 35–39 (obecnie ul. Łąkowa), a potem tylko matka zarabiała w tejże fabryce przez pewien czas na nasze utrzymanie” (s. 7).

Owo zamiłowanie do włóczęg sprawiło, że książka Zwarry – świadomie czy nie – została po części napisana jako przewodnik. Wziąwszy ją do ręki, można spacerować po mieście, odkrywając kolejne domy, ulice, zaułki. Mało tego! Na podstawie „Wspomnień gdańskiego bówki” można wręcz wyznaczyć trasę turystyczną! Mogłaby ona zaczynać się na Długim Pobrzeżu (niem. Lange Brücke). To właśnie tam przed wojną wąsali się bówcy, bezrobotni sztauerzy, od których wziął się przecież tytuł Zwarrowych wspomnień. „Byli to gruboskórni ludzie, którzy pracowali od przypadku do przypadku. Uważali, że istnieją tylko dwa punkty podparcia: żelazna poręcz oraz bufety w knajpach” (s. 35). „Gdański bówka to człowiek z dołów (...). Chociaż niemieckie określenie *Bowke* dotyczyło głównie opisanych na następnych stronach ludzi, to stosowane na Kaszubach powiedzenie *gduńści bówka* było na wpół żartobliwym, na wpół ironicznym określeniem dla przybyszów z Gdańska. Było ono podobne do *warszawskiego antka*, *paryskiego gavroche'a* czy *londyńskiego cocneya*. Jest to typowo gdańskie wyrażenie żargonowe” (s. 7). Peter Oliver Loew w swoim przewodniku literackim po Gdańsku wyjaśnia z kolei, że chodzi o bezrobotnych robotników portowych, zaś samo określenie bówka wywodzi się od dolnoniemieckiego słowa *bôve*, czyli hultaj.

Gdybyśmy na czas spaceru wybrali adwent, przemarsz przez miasto z pewnością trwałby dłużej. Przed wojną – w przeciwieństwie do współczesności – śródmieście było handlowym centrum Gdańska. Funkcjonowały tu domy towarowe i niezliczone sklepy. Ich wystawy zwracały uwagę przechodniów. „Podczas tego przedświątecznego okresu lubiłem chodzić po mieście i oglądać wystawy. Interesował mnie zarówno blask wystawionej w gablotach i oknach sklepów jubilerskich drogiej biżuterii oraz jej ceny, jak również przygotowane na święta różne smakołyki wystawione w oknach kawiarni i licznych cukierni. Były tam różnej wielkości serca z marcepanu lub figury z pierników i miodowników oblewanych kolorowym lukrem, na którym umieszczano różne żartobliwe wiersze. Długo przyglądałem się wyłożonej przed sklepem delikatesowym A. Fasty przy ul. Długiej (obecnie DESA) dziczynie oraz powieszonym wysoko na dworze wysoko zającom i bażantom” (wyd. I, s. 42).

Co prawda DESA (czyli Przedsiębiorstwo Dzieła Sztuki i Antyki) jako takie już nie istnieje w tym miejscu, ale wciąż artystyczny charakter tego miejsca został zachowany. Z tego też względu kamienica u wejścia na Długą od strony Złotej Bramy (Długoulicznej) stanowi ważny punkt odniesienia dla spaceru śladami „Bówki”. Ikonograficzne dopowiedzenie historii tego miejsca możemy znaleźć na wystawie stałej w Muzeum Poczty Polskiej, gdzie znajduje się fotogram pokazujący przejazd wojsk niemieckich Drogą Królewską w dniu 3 września 1939 r. Na pierwszym planie widać haubicę, w tle witrynę sklepową z czytelnym napisem: A. FAS...

Z kamienicą wiążą się też wspomnienia znacznie przyjemniejsze. Okazją do nich było otwarcie w kwietniu 2014 r. salonu sztuki. Część tych opowieści została spisana przez Grażynę Antoniewicz na stronach historycznych „Dziennika Bałtyckiego” („Jak pani Marysia obraz umyła” wydanie z 7 kwietnia 2014 r.). Jest wśród nich anegdota, jak to pewnego razu ksiądz przyniósł do DESY obraz. Jako że właśnie padał deszcz, obraz był mokry, trzeba było odstawić go na bok, żeby wolno wysychał. Sprzątaczką, która przyszła rano nie wiedziała, w jakim stanie jest płótno, a że sprzątała porządnie, więc przeciągnęła po nim szmatą i... wszystko zmyła. Farby zostało niewiele.

Mistrz Stanisław Chlebowski

Przed Wielką Zbrojownią, a więc tylko kilka kroków od DESY na Długiej, przydarzyło się Brunonowi Zwarze spotkanie, które idealnie się łączy z poprzednią opowieścią. Było to pod koniec lat 30. „Chociaż na ulicach miasta panował nieustanny ruch i przemarsze bojówek hitlerowskich, to napotykałem w różnych miejscach malarzy, którzy nie zważając na to, co się wokół nich dzieje, malowali i utrwalali na płótnie i kartonie to, co uważali za godne uwagi. Pewnego popołudnia podczas pięknej pogody natknąłem się u wejścia do pasażu przy Grosse Wollwebergasse (ul. Tkackiej) na siedzącego przy sztalugach artystę. Interesowałem się malarstwem od czasów szkolnych, więc przystanąłem za nim i przyglądałem się jego pracy. Artysta malował na płótnie okazałą wieżę kościoła NP. Marii na tle Jopengasse [ul. Piwna]. Na obrazie była wszakże jakaś inna niż ta przed nami mieniąca się w jesiennym słońcu ulica. Sądziłem, że artysta maluje ten obraz ot tak, dla siebie, więc tym większe było moje zdumienie, gdy po kilku tygodniach zobaczyłem ten sam obraz w oknie wystawowym znanego w Gdańsku sklepu jubilerskiego Mortitza Stumpfa na Langasse. Obraz był oprawiony w dwie ramy i przeznaczony do sprzedaży, przy czym cena wynosiła 650 guldenów.

Z początkiem kwietnia 1945 r. powróciłem do Gdańska i poszukiwałem we Wrzeszczu odpowiedniego mieszkania, natknąłem się w pokoju pewnej willi znowu na ów tak mi znany obraz. Wisiał samotnie na ścianie, a ja uradowany z tego ponownego spotkania zabrałem go ze sobą. Dopiero wtedy spostrzegłem po podpisie, że owym artystą, którego obserwowałem przy pracy był znany malarz Stanisław Chlebowski. Posiadam jeszcze ten obraz. Z umieszczonego pod nim napisu na tabliczce wynika, iż artysta próbował tę ulicę tak jak wyglądała pięćdziesiąt lat temu” (s. 207-208).

Podobne spotkania przechodnia z artystą są rzeczą zwyczajną i dzisiaj. Wystarczy wyjść w porze leniej na Długi Targ, gdzie z pierwszej ręki można kupić widoki miasta, scenki rodzajowe lub dać się sportretować. Nie sposób jednak przejść obojętnie wobec informacji Zwarry. Wspomniany przez niego Stanisław Chlebowski był bowiem jednym z najwybitniejszych malarzy Gdańska XX w. Człowiekiem, który życie i sztuka stanowi łącznik miasta przed- i powojennego. Urodził się wprawdzie w Braniewie, ale przez większość życia był związany z nadmotławskim grodem. Rozpoczynając w 1908 r. studia w Wyższej Szkole Technicznej, równolegle rozwijał talent plastyczny. Jego nauczycielami malarstwa byli August von Brandis i Feitz August Pfule, później trafił pod skrzydła Lovisa Corintha. W czasach Wolnego Miasta Chlebowski miał już ugruntowaną pozycję jako artysta. Obrazy wystawiał nie tylko w Gdańsku, ale też Berlinie, Paryżu, Poznaniu i Krakowie. Był współzałożycielem gdańskiego Związku Artystów, należał do Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie i Międzynarodowej Unii Artystów Postępowych z siedzibą w Dusseldorfie. W czasie walk o Gdańsk w 1945 r. jego pracownia spłonęła, a wraz z nią niemal cały dorobek artystyczny. Podaje się, że mogło to być nawet 800 prac!

Po wojnie Chlebowski włączył się w życie artystyczne Wybrzeża. W 1965 r., a więc cztery lata przed śmiercią, doczekał się dużej wystawy retrospekcyjnej. Grób artysty znajduje się na cmentarzu w Oliwie.

Zważywszy na przepadek dorobku Chlebowskiego z lat przedwojennych i wojennych, znaleziony przez Brunona Zwarę obraz można uznać za rarytas. Pytanie tylko, czy faktycznie jest to to samo dzieło, którego powstawania był świadkiem, czy też trafił na jedną z jego wielu wersji. Chlebowski znany był z tego, że niektóre motywy stały się elementem wręcz masowej „produkcji” obrazów. Potwierdzenie możemy znaleźć w Muzeum Historycznym Miasta Gdańska, gdzie na wystawie

poświęconej czasom Wolnego Miasta w Ratuszu Głównomiejskim wisi płótno przedstawiające kościół św. Ignacego Loyoli w Starych Szkotach, podobne, a w zasadzie niemal identyczne dzieło, figuruje w katalogu strat przedwojennego Muzeum Miejskiego w Gdańsku.

Koniec Wolnego Miasta

Im bliżej było roku 1939, tym w Wolnym Mieście było mniej miejsca na sztukę. Ulice stały się przestrzenią hitlerowskiej propagandy. Manifestowanie polskości stało się oznaką nie tyle odwagi, co już straceńczego szaleństwa. A jednak byli ludzie, którzy niezależnie od kosztów, gotowi byli pokazać, że w Gdańsku mieszkają jeszcze Polacy. Wiosną 1939 r. „Miasto (...) szczególnie gęsto obwieszone flagami hitlerowskimi, które od tego czasu zwisały nieustannie z masztów, z wieży ratusza i z mieszkań. Wszakże w dniu 3 maja 1939 r. ukazały się mimo wielu szykan wśród tego morza swastyk i nasze polskie flagi i chorągwie. Wielce symbolicznego znaczenia nabrała tego dnia wisząca samotnie na Langgasse (ul. Długa) skromna flaga wywieszona przez naszego cenionego doktora Stefana Miraua. (...) Gdy tego dnia przechodziłem pod Złotą Bramą, aż przystanąłem z wrażenia, gdy na tle tej ogromnej masy hitlerowskich dekoracji zobaczyłem ów symbol wierności i odwagi nieugiętego Polaka” (s. 253).

Charakterystyczne, że mimo tego festiwalu propagandy, gdańszczanie (Niemcy) obawiali się – przynajmniej w ocenie Brunona Zwarra – polskiej interwencji wojskowej w Wolnym Mieście Gdańsku. Widać to było chociażby w 1933 r., kiedy do portu gdańskiego wpłynął transportowiec Wilia, wysadzając żołnierzy na Westerplatte. „Niemalą panikę” wzbudził też widok polskich oficerów, którzy 18 maja 1939 r. pojawili się na torach kolejowych, maszerując w stronę Wrzeszcza. Nie byli to jednak żadni interwenci, ale pasażerowie „wykolejonego pociągu pośpiesznego, którego skład leżał porzucany vis-a-vis budynku byłej dyrekcji kolejowej w Gdańsku. Szli pieszo do czekającego na nich pociągu zastępczego. O katastrofie mówiono oficjalnie, że zawinił polski maszynista rozwijając zbyt dużą szybkość, a nieoficjalnie podejrzewano niemieckich kolejarzy o sabotaż” (s. 254).

Atmosferę ostatnich tygodni przed wybuchem wojny Brunon Zwarra odmalował w sposób niezwykle sugestywny, a przez to przerażający. Dzięki temu widać, jak mimo mnożących się napadów na gdańskich Polaków, a nawet zabójstw, mimo wszystko wciąż tliła się iskierka nadziei na pokój. W gazetach pojawiały się informacje, że Hitler nie odważy się zaatakować Polaki, a jeśli nawet, to z pomocą pospieszą sojusznicy z Zachodu. Próbowano też ośmieszać zapędy hitlerowców lub wskazywać ich niekonsekwencję w stosunku do Żydów i Polaków. Taki wydzźwięk ma na przykład notka ze „Słowa Pomorskiego” z 23 sierpnia 1939 r., w której gazeta donosi, że sztandar dla gdańskiego „wojska”, czyli SS-Heimwehr, został wykonany w zakładzie... Polki, niejkiej Zofii Lamparckiej.

W tym czasie Brunon Zwarra myślał już o wyjeździe do Gdyni i wstąpieniu do Wojska Polskiego. Obawiał się aresztowania, zwłaszcza że nieco wcześniej odmówił wstąpienia do Reicharbeitsdienst. Bezpośrednim impulsem do opuszczenia Gdańska było zatrzymanie 26 sierpnia bliskich kolegów z Katolickiego Stowarzyszenia Młodzieży Męskiej – Henryka Szafakiewicza i Amandusa Gańskiego.

Brunon Zwarra przyznaje, że miał świadomość, iż wyjazd do Gdyni jest decyzją, która zaważy na jego życiu: „Opuszczałem nie tylko swoje miejsce pracy, lecz również dom rodzinny i ojczyste miasto”. Tymi właśnie słowami kończy pierwszy tom „Wspomnień gdańskiego bówki”.



Fot. Marek Adamkowicz

Brunon Zwarra, 2013 rok.

Tekst jest częścią wystąpienia, które miało miejsce 24 kwietnia 2014 w ramach projektu Lokalni Przewodnicy i Przewodniczki. Cytaty pochodzą z II wydania „Wspomnień gdańskiego bówki”. Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 2000. W jednym przypadku wykorzystano wydanie I, które ukazało się nakładem Wydawnictwa Morskiego, Gdańsk 1984.