

Польское Поморье. От любящего сердца

ТАТЬЯНА СЕРГЕЕВА

Польша, находящаяся в самом центре Европы, между Западом и Востоком, много пережила на своем веку. Драматизм польской истории просто невероятен! Писать о ней непросто. Личных впечатлений недостаточно, прошлое запутано. Но у меня есть польские корни, и в этом причина моего неравнодушия к этой стране. Вот и попробую рассказать о польском Поморье.

Гданьск (нем. Данциг) расположен в устье Вислы, главной польской реки, самой крупной в Балтийском регионе, со стороны ее притока Мертвая Висла, неподалеку от моря. Со Средневековья город стал крупным торговым портом Европы. И еще — одной из самых значимых ганзейских метрополий с самостоятельной политикой, не всегда совпадающей с требованиями Ганзы. Неслучайно в Морском музее Гданьска так интересна ганзейская экспозиция. Там я узнала, что не имеющий собственного флота Тевтонский орден в случае необходимости нанимал суда

и команду. Так было и в 1398 г., когда орденские силы шли через Данциг на остров Готланд, чтобы покончить с пиратами-вительерами. 84 судна были взяты внаем именно у купцов этого города.

Неудивительно, что богатый Данциг был очень красив. Он напоминал немецкие ганзейские города Любек, Висмар, Росток, но в его архитектуре было много зданий в стиле барокко, а это верный признак связей с Западной Европой. Город выглядит и сегодня ярко, роскошно, история ощущается в нем очень осязаемо.



Вряд ли надо пересказывать сложные перипетии истории тысячелетнего города. Но не избежать упоминания о Данцигском, или Польском коридоре, созданном по итогам Первой мировой войны. Подчиненный Лиге Наций, имеющий статус вольного города, Данциг оказался отрезан от Германии и находился в центре Польского коридора — небольшой полосы земли, протянувшейся с севера на юг, между Восточной Померанией и Восточной Пруссией. Данциг по составу населения оставался немецким городом: немцы составляли более 90% населения, а управлялся он польской администрацией — немецких паспортов у жителей Данцига не было. Конфликты между поляками и немцами были неизбежны. Один из них стал удобным поводом для развязывания войны. Гитлер потребовал передать Данциг Германии, с чем не могло согласиться польское правительство. 1 сентября 1939 г. германский учебный броненосец «Шлезвиг-Гольштейн», ранее якобы с дружественным визитом пришедший в польские воды, был приведен в состояние боевой готовности и начал обстрел Вестерплатте, небольшого полуострова в устье Мертвой Вислы, где стоял польский гарнизон. С этого началась Вторая мировая война.

До 70-х гг. XIX в. данцигская верфь была единственной в Пруссии, пригодной для постройки больших судов. Перед Первой мировой войной к ней добавился филиал эльбингской верфи Schichau. На базе этих судостроительных заводов, отлично оснащенных и прекрасно сохранившихся в годы войны, была создана уже не данцигская, но гданьская верфь им. Ленина. С ее стапелей сошло много судов для СССР. Сегодняшняя память об этой верфи — судно «Soldek», принадлежащее Гданьскому морскому музею. Первое из построенных в социалистической Польше, 1947 г. Кстати, судно названо по фамилии передового молодого рабочего с верфи. Вот так, просто и многозначительно, надо было уважать главную силу польского послевоенного общества.

В СССР хорошо знали польские яхты, многие из них строили на гданьской верфи имени писателя-мариниста Джозефа Конрада (Кожневского).

Война почти полностью разрушила город. Маршал Константин Рокоссовский в своих воспоминаниях отмечает, как сильно он был укреплен и как трудно было его отбивать у фашистов. Об ужасе боев и последовавших разрушений мне рассказывала польский хореограф из Гданьска Ирена Тарасевич. Но поляки за 20 лет вернули былую красоту исторического центра, хотя за воссозданными фасадами сегодня располагаются современные квартиры. Жители говорят, что при воссоздании города старались уменьшить сходство с немецкой архитектурой.

Известен факт, что старый центр Варшавы внесен в списки ЮНЕСКО как уникальный пример быстрого и достоверного восстановления уничтоженного наследия. Гданьск — из того же ряда, но без принадлежности к ЮНЕСКО. Реставрационные работы все еще продолжаются. Это длится вот уже 70 лет. А как же иначе? В Гданьске работали физик Фаренгейт, философ Шопенгауэр, здесь живет Лех Валенса, родился писатель, лауреат Нобелевской премии Гюнтер Грасс. А если добавить к этому десяток гданьских университетов, то налицо будут все знаки крупного современного европейского города.

ГДЫНЯ

У города-порта Гдыни особенная судьба. Когда в 1919 г. Польша получила выход к морю, это стало событием национального значения. Генерал Юзеф Халлер в 1920 г. даже провел символический акт обручения Польши с морем, опустив польский флаг в Пуцкий залив, рядом с Хельской косой. Поляки понимали крайнюю неустойчивость ситуации. Им надо было закрепиться на Балтике, и они действовали стремительно. Военному инженеру Тадеушу Венде был поручен поиск места для будущего порта. Он увидел, как удобно расположена рыбацкая деревня Готенхафен севернее Гданьска. Если порт будет здесь, то полуостров Хель защитит его от ветра и волн. Глубокая вода рядом с берегом — еще один плюс. А главное достоинство — в расположении прямо на Балтике. Так определилась судьба Гдыни.

Уже в середине 20-х гг. город был построен, а к 1934 г. местный порт по показателям превзошел данцигский. Его становлению очень помогал министр промышленности Эугениуш Квятковский. До сих пор упоминание о Гдыне вызывает теплый отклик в сердцах поляков: это был первый национальный успешный проект новой Польши, получившей свою государственность.

А уж где-то гремело,
А уж где-то блистало.
И недоброе что-то
вокруг вызревало.

В этих строках 30-х гг. польский поэт Константы Галчинский предчувствует приближение страшных событий. Кстати, удивительно, но подобные предчув-





ствия возникают и в модной эстрадной музыке. Мелодии польского танго, необычайно популярного до войны во всей Восточной Европе, тоже были пронизаны печалью, тревогой и даже страхом перед будущим.

С началом Второй мировой войны Гдыне вернется немецкое название Готенхафен, фашисты создадут здесь школу подводников, а к порту города будет приписан «Вильгельм Густлов», известный немецкий лайнер. Именно отсюда 30 января 1945 г. с ранеными и беженцами из Восточной Пруссии на борту «Густлов» пойдет в свой последний рейс, навстречу атаке Александра Маринеско. Есть прекрасный фильм режиссера-антифашиста Ф. Висбара «Ночь над Готенхафеном», поставленный в 1960 г. В нем точно и беспощадно показана гибель «Густлова».

Гордость сегодняшней Гдыни — учебный парусник «Dag Romogza», он — самый популярный экспонат гданьского Морского музея. В 1929 г. на собранные народом средства Польша купила старое учебное судно — парусник, принадлежавший французскому торговому флоту. Он был построен в 1909 г. на судовой верфи Blom & Voss в Гамбурге. В 1930 г. на паруснике был поднят польский флаг. Вскоре «Dag Romogza» передали Морской академии в Гдыне. Парусник за свою историю принимал участие во многих состязаниях. Восхищают его внутреннее убранство и элегантный внешний вид. Интересно, что Морская академия в Гдыне была создана по инициативе маршала Юзефа Пилсудского. Распоряжение маршала от 1918 г. столкнулось с критикой, поскольку у Польши на тот момент не было ни торгового, ни военного флота, ни выхода к морю.

Очень интересен и сам Морской музей; один из его экспонатов — эсминец «Włuskawica», стоящий неподалеку от «Dag Romogza» и принимавший участие в высадке союзных войск в Нормандии в 1944 г.

В послевоенные годы в Гдыне работали крупные ре-

монтные верфи, строились сухогрузы и танкеры, появился большой яхтенный порт.

СОПОТ

Между Гдыней и Гданьском находится известный курорт Сопот (ранее Зопот), в начале века здесь с удовольствием отдыхали немцы.

Сопот и сегодня респектабельное место с самым длинным — полукилометровым! — молотом, старинным маяком, красивыми домами. Особенность польских курортов на Балтике — сочетание нежаркого климата, терпкого йодированного морского воздуха, длинных песчаных пляжей с мелким белым песком, часто с дюнами и сосновыми рощами. Отдых получается с оптимальным соотношением цены и качества. И отдыхающих сравнительно немного. Балтийский курорт Леба называют летней столицей Польши, а Колбжег (в прошлом немецкий Кольберг) был воскрешен из пепла после войны и сегодня по-прежнему привлекателен, особенно для немцев, хорош и курорт Свиноустье (бывший Свиномюнде), и другие. Все они в прошлом — кайзеровские курорты, которые сегодня успешно развиваются.

Влодзимеж Гловацкий, историк польского парусного спорта, отмечает в своей книге «Увлекательный мир парусов», что у польского яхтинга в 1919–1939 гг. был интересный период становления с особой эмоционально-патриотической окраской. Закончилась Первая мировая война, и у Польши появился широкий морской горизонт — выход к морю. Людям хотелось его увидеть! Морские плавания под парусами для большинства поляков были совершенно новым явлением. Каждое начинание в этой области рождало живой интерес и часто действенную поддержку. Для многих было естественным мастерить собственные плавсредства и в качестве паруса использовать простыню. Парус-



ный спорт — озерный, речной и морской — стал невероятно популярным.

Нельзя сказать, что раньше не было никаких яхтенных начинаний. До войны поляки занимали в русском обществе заметное место: многие чиновники были поляками, дети польской знати учились в привилегированных учебных заведениях. Вот и в петербургских яхт-клубах состояли богатые поляки. Едвард Швыковский и Чеслав Чарновский, бывшие петербуржцы и владельцы крупных яхт, по возвращении в Польшу оставались яхтсменами, выходили в море и внесли свой вклад в становление национального парусного спорта.

Польские офицеры тоже отметились в яхтенной истории страны: в 1933–1934 гг. поручик уланского полка Анджей Богомолец с двумя товарищами совершил переход через Атлантику на небольшой яхте «Даль». Поход этот едва не закончился трагически: «Даль» угодил в центр циклона, потерял мачту. В гданьском Морском музее есть целый

раздел, посвященный этому яхтсмену. Бригадный генерал польской армии, страстный яхтсмен Мариуш Заруский написал учебники по яхтенному делу, выступал в прессе, склоняя общественное мнение в пользу активного развития яхтенного спорта и дотаций ему. В 30-е гг. польские экипажи участвовали в зарубежных регатах, дальние океанские экспедиции совершали поляки Владислав Вагнер, Эрвин Ежи Вебер и другие смелые спортсмены. Яхтинг стал всенародно популярным в Польше и, несмотря на трудности послевоенной жизни, быстро набирал обороты.

Специалисты по польскому яхтингу уверяют, что в сегодняшней Польше отрасль динамично развивается, тем более что более 200 тысяч поляков имеют права на управление яхтой. Польских яхтсменов сегодня можно встретить повсюду. Хотя парус в стране особенно популярен на Мазурских озерах, благо здесь много природных бухт, заливов и удобных гаваней. Польские яхты достаточно популярны в мире: яхтенные верфи работают активно, внедряют много

новшеств, опираясь на устоявшиеся традиции польского яхтостроения, но при этом сохраняют относительно невысокую цену. Если говорить о лидерах, то это, прежде всего, компании Galeon, Delphia и Sunreef. Известных яхтенных верфей насчитывается порядка тридцати. Себастьян Нетупский, работающий в палате «Польские яхты», считает, что в Польше около 100 верфей, на которых в год выпускается до 16 тысяч различных яхт. 95% идут на экспорт. Цифры впечатляют.

О чем только не вспомнишь, находясь на древней земле польского Поморья! О Средневековье, рыцарях, Ганзе, годах польского величия, янтаре, войнах, о первых польских яхтсменах, о послевоенных годах...

Этой землей многое пережито, кто бы спорил.

