

Jerzy Będźmirowski

PROBLEMATYKA MORSKA W DZIEJACH POLSKI

STRESZCZENIE

Od początku naszej państwowości spotykamy się z wieloma faktami świadczącymi o tym, że władcy Polski w czasie swego panowania z większym lub mniejszym zaangażowaniem działali w kwestii pozyskania lub utrzymania dostępu do Morza Bałtyckiego. O tym, że posiadanie wybrzeża i portów jest ważnym elementem gospodarki państwa, świadczy liczba wojen i bitew, jakie zostały stoczone od Mieszka I po 1945 rok.

Utrzymanie bezpiecznej granicy morskiej i morskich szlaków komunikacyjnych wymagało tworzenia i rozwijania floty wojennej. Niestety, w naszych dziejach różnie problem ten był rozwiązywany.

Pomimo wielu przeciwności zewnętrznych i wewnętrznych Polacy otrzymali wybrzeże oraz szeroki dostęp do Morza Bałtyckiego. Ale o funkcjonowaniu morskiego rodzaju sił zbrojnych decydują duże środki finansowe, a także świadomość społeczeństwa, które musi zdawać sobie sprawę ze znaczenia dostępu do morza.

WSTĘP

Od niepamiętnych czasów „wielka woda” przyciągała człowieka swoją tajemniczością i przerażającą siłą. Morza i oceany na przestrzeni wieków oddziaływały na ewolucję społeczeństw w dwojaki sposób, z jednej strony jako żywioł przez sztormy i pływy, z drugiej dzięki ich wykorzystaniu przez człowieka¹.

W historii naszej cywilizacji „wielka woda” zajmowała bardzo ważne miejsce. „Jest ona wprawdzie – jak podkreśla Wiktor Hugo – drogą a nie ojczyzną, a żegluga po niej jako środek tylko, a nie cel samoistny, ma nieść za sobą cywilizację”², ale niezwykle istotny jest dostęp do morza. Mahan uznając priorytetowe

¹ A. Makowski, *Sily morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2000, s. 9.

² Tamże, s. 30. Por. A. Piskozub, *Morze w dziejach cywilizacji*, Gdańsk 1993, s. 5.

znaczenie tego elementu, stwierdził: „Brzeg morski państwa stanowi jedną z jego granic, a im ta granica oferuje łatwiejszy dostęp do obszarów znajdujących się za nią, w tym przypadku obszarów zamorskich, tym większe dążenie człowieka do wykorzystania jej do nawiązywania kontaktów z resztą świata”³. Jakie to ma odniesienie do naszego państwa w ponad tysiącletniej historii? „Dzieje Polski są nierozdzielnie związane z Morzem Bałtyckim. Od tego, w jakim stopniu zdołamy zabezpieczyć nasze najżywotniejsze interesy na tym morzu, zależą losy naszego kraju”⁴.

Wielokrotnie spotykamy się z poglądami, że bogate tradycje państwa, państwa z dostępem do morza, mają znaczący wpływ na tworzenie floty handlowej i budowę gospodarki morskiej. Pomimo funkcjonowania wielu definicji tradycji morskiej, trudno jest wybrać tę, która w pełni satysfakcjonowałaby każdego zainteresowanego ową problematyką. Dlatego też stosunkowo powszechnie przyjmuje się, że jej pochodną stanowią odczucia i postawy obywateli wobec spraw morskich ich kraju. Andrzej Makowski, na podstawie szczegółowej analizy dostępnej literatury z tej tematyki, stwierdza: „naród o silnych tradycjach morskich, posiadający znaczny wkład w rozwój szeroko rozumianych »spraw morskich«, gdzie duża liczba obywateli czerpie korzyści z morza, rozwinięty technicznie, jest »skazany« na posiadanie lepszych marynarzy niż kraj, który takich atrybutów nie posiada”⁵.

W początkowym okresie tworzenia naszego państwa władcy podejmowali szereg działań, które miały związać kraj z morzem. To wówczas po opanowaniu Pomorza Zachodniego i Gdańskiego uzyskano do niego dostęp. Warto podkreślić, iż Pomorze Zachodnie z portami usytuowanymi w ujściach Odry, a więc Szczecinem i Wolinem, podporządkowane było państwowości piastowskiej, o czym wspomniano w dokumencie *Dagome iudex* z 990 roku. Użyto w nim określenia „długie morze” (*longum mare*)⁶. Natomiast potwierdzeniem tego, że jedna z granic naszego państwa opierała się o Morze Bałtyckie, jest dokument wystawiony przez Mieszka I na przełomie 991 i 992 roku, w którym określono granice państwa polskiego⁷.

Mimo niesprzyjającego układu geopolitycznego, mieszkańcom wybrzeża starano się zapewnić w miarę możliwości optymalne bezpieczeństwo. Dlatego też powstały osady i porty, m.in. Gdańsk i Kołobrzeg, w których rozwijał się handel morski i stacjonowały oddziały wojów. Oprócz wymienionych grodów od Szczecina

³ A. Makowski, wyd. cyt., s. 32.

⁴ R. Czeczott, *Wojna morska na Bałtyku 1914 – 1918*, Warszawa 1935, s. 5.

⁵ A. Makowski, wyd. cyt., s. 102.

⁶ G. Labuda, *Wielkie Pomorze w dziejach Polski*, Poznań 1947, s. 16 – 17.

⁷ Tenże, *Dyplomacja polska w czasie panowania dynastii Piastowskiej (wiek X – 1370)*, [w:], *Historia dyplomacji polskiej X – XX w.*, red. G. Labuda, W. Michowicz, Warszawa 2002, s. 14 – 15.

po Tczew zbudowano wiele mniejszych, np. Trzebiatów, Kłodno, Darłowo, Sławno, Słupsk, Oksywie, Puck i Tczew. W skład formacji wojskowych stacjonujących w grodach portowych obok oddziałów piechoty wchodziły flotylle łodzi, statków i okrętów pomocniczych do obrony i walk z potencjalnym przeciwnikiem⁸.

Pragnąc utrzymać Pomorze w jurysdykcji Bolesława Chrobrego, w 1000 roku w trakcie synodu zapadła decyzja o utworzeniu diecezji kołobrzesckiej dla Pomorza. Tym samym potwierdzono przynależność Pomorza do Polski⁹.

Nie udało się wykorzystać w polityce wewnętrznej tak bardzo dogodnej sytuacji politycznej w sprawie podporządkowania Pomorza ówczesnym władcom. Efektem było odsunięcie Polski od Morza Bałtyckiego. Proces ten rozpoczął się już pod koniec panowania Bolesława Chrobrego. W okresie panowania Kazimierza Odnowiciela doszło do jego kulminacji. Odżyły ruchy separatystyczne.

Kolejni władcy państwa polskiego starali się odzyskać stracone terytoria, ale udało się to dopiero Bolesławowi Krzywoustemu, który wykorzystał osłabienie Niemiec oraz współpracę z Rusią¹⁰. Rozpoczął zdecydowaną walkę o odzyskanie panowania nad Pomorzem Zachodnim, wyruszając ze swoimi wojskami na Kołobrzeg i Gryfice (w 1116 r. włączył Pomorze Gdańskie po Sławno i Słupsk, a w 1123 r. podporządkował sobie Szczecin i Wolin).

Państwo pierwszych Piastów za czasów panowania Krzywoustego zajmowało mocną pozycję nad Bałtykiem, obejmując wybrzeże od Gdańska po Szczecin. W 1135 roku na zjeździe w Merseburgu Bolesław Krzywousty został nazwany przez cesarza Lotara III z Supplinburga (król niemiecki od 1125 r. i cesarz w latach 1133 – 1137) „panem ziem pomorskich, łącznie z Rugią”¹¹.

W wyniku wielu wydarzeń politycznych i militarnych, od XII do XIV wieku, Polska została odsunięta od morza. Pod koniec XIII wieku w dzielnicach (podział od 1138 r.) nastąpiło ożywienie sił dążących do odtworzenia monarchii. Sprzyjało temu powstanie Marchii Brandenburskiej (1150 r.) i „korzystanie z jej usług” przez księcia gdańskiego Mściwoja II w walce przeciw zbuntowanemu bratu (1271 r.). W 1294 roku umarł ostatni z rodu Mściwojów panującego na Pomorzu Gdańskim. Zgodnie z darowizną, jaką podpisano w 1282 roku (układ w Kępnie;

⁸ H. Dominiczak, *Granice państwa i ich ochrona na przestrzeni dziejów 966 – 1966*, Warszawa 1997, s. 63.

⁹ G. Labuda, *Dyplomacja...*, wyd. cyt., s. 16.

¹⁰ H. Dominiczak, *Polska granica zachodnia – tysiąc lat dziejów politycznych*, Poznań 1971, s. 45.

¹¹ G. Piwnicki, B. Zalewski, *Polska wojskowa polityka morska od X do końca XX wieku*, Gdynia 2002, s. 14 – 15.

w razie bezpotomnej śmierci Mściwoja II Przemysław miał odziedziczyć Pomorze Gdańskie), sukcesja przypadła Piastom Wielkopolskim.

Brandenburgcy traktowali Pomorze jako spuściznę lenną¹². Tym zakusom, choć na krótko, starał się przeszkodzić Waław II, utrzymując związek Pomorza Gdańskiego z Polską. Ale już jego następcą Waław III zawarł z Brandenburgią układ odstępujący jej Pomorze Gdańskie w zamian za Łużyce. Waław III został jednak zamordowany i układ nie wszedł w życie. Brandenburgcy zajęli Pomorze Wschodnie wraz z miastem Gdańsk (VIII 1308 r., w tym samym roku Brandenburgia zagarnęła Słupsk, Sławno, Wałcz; lata 1308 – 1312 to czarny okres w dziejach Pomorza Wschodniego i Gdańska oraz ziem północno-zachodnich). Władysław Łokietek chcąc ratować te ziemie, upoważnił kasztelana Bogusza do skorzystania z pomocy Zakonu Krzyżackiego. Niestety, Krzyżacy wykorzystali to do zajęcia Gdańska i podporządkowania sobie terytorium Pomorza Gdańskiego.

W ciągu zaledwie czterech lat (1308 – 1312) Polska utraciła całe Pomorze Wschodnie oraz ziemie północno-zachodnie, a dostęp do Morza Bałtyckiego został odcięty przez Zakon Krzyżacki i Brandenburgię.

Królowie Władysław Łokietek i Kazimierz Wielki podejmowali działania mające na celu odzyskanie Pomorza Zachodniego i Pomorza Gdańskiego¹³.

Władysław Łokietek w czasie swego panowania próbował rozwiązać problem dyplomatycznie, nawet za pośrednictwem papieża Jana XXII. Efektem było powołanie przez niego trybunału, który w 1321 roku polecił Zakonowi zwrócić Polsce Pomorze Gdańskie. Niestety, Krzyżacy odwołali się od tej decyzji i za życia Władysława Łokietka sprawy nie rozstrzygnięto. W związku z tym pozostała tylko walka zbrojna¹⁴.

W 1335 roku kolejny werdykt, tym razem króla Węgier i Czech, również był niekorzystny dla Polski, pozostawiał Pomorze Gdańskie w rękach Zakonu Krzyżackiego. Zaakceptował go ówczesny papież Benedykt XII. Kazimierz Wielki widząc, że nie uda mu się odzyskać Pomorza Gdańskiego, w 1343 roku w Kaliszu podjął się rozmów pokojowych z Zakonem Krzyżackim. Jednak z powodu braku wypłaty przez Zakon Krzyżacki odszkodowań, nie zrzekł się tytułu dziedzica Pomorza¹⁵.

¹² K. Zernack, *Polska i Rosja. Dwie drogi w dziejach Europy*, Warszawa 2000, s. 113.

¹³ Zob. szerzej: K. Lepszy, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin 1947; W. Odyniec, *Sprawy morskie I Rzeczypospolitej*, [w:], *Polityka morska państwa w 40-leciu PRL*, materiały z sesji naukowej, Gdańsk 1986.

¹⁴ J. Krasuski, *Polska – Niemcy. Stosunki polityczne od zarania po czasy najnowsze*, Poznań 2003, s. 70 – 72; G. Labuda, *Dyplomacja...*, wyd. cyt., s. 52.

¹⁵ J. Krasuski, wyd. cyt., s. 72.

Zawarcie układu Polski z Litwą w Krewie (14 sierpnia 1385 r.) było jednoznaczne z przyjęciem chrztu przez Litwę i odebrało Krzyżakom pretekst do podbojów tego państwa jako kraju pogańskiego. Także król Władysław Jagiełło – dla zaznaczenia swych praw do Pomorza – jako władca Polski używał stale tytułu „pan i dziedzic na Pomorzu”¹⁶.

W następnych latach podejmowano wiele działań militarnych i dyplomatycznych, które miały doprowadzić do odzyskania Pomorza i dostępu do Morza Bałtyckiego. Niestety, wszystkie kończyły się dla Polski niepomyślnie. Najbliższym sukcesem był w latach trzydziestych XV wieku, po kolejnym najeździe Zakonu na ziemię dobrzyńską i Kujawy. Wówczas Jagiełło rozkazał uderzyć na Krzyżaków. Polacy wkroczyli na Pomorze i po zajęciu Oliwy oddziały wojsk polskich dotarły nad brzeg morza.

Tak o tym wydarzeniu napisał wielki kronikarz Marcin Bielski: „Wojska, które przyciągnęły pod Gdańsk, położyły się pod miastem, gdzie leżąc cztery dni, wszystkie ziemie około Gdańska zwojowały. [...] Tamże rycerze przybywszy nad morze, wozili się po morzu, radując się, iż przyszli do morza i opanowali brzeg morski. Wszystko wojsko konne, jak piesze, rzuciwszy się w nurty morskie, jak można było najdalej, po falach wyprawiało gonitwy. Harcowali jedni z drugimi i przez długi czas bawili się taką igraszką. Piękny to był i wesoły dzień dla rycerstwa polskiego, które spustoszywszy dotkliwie kraje krzyżackie, dotarło zwycięsko i bez strat aż do morskiego brzegu. Zaczem wielu z Polaków pasowano wtedy na rycerzy i po złożeniu uroczystej przysięgi przyjęto w poczet rycerski. Wielu zaś, zwłaszcza Czechów, nalewało wodę morską we flaszki i zanosilo ją potem do swoich na pamiątkę tak dalekiej wyprawy”¹⁷.

Niestety, radość ta trwała krótko. Wydarzenia militarne i polityczne ponownie zadecydowały o „odepchnięciu” Polski od Morza Bałtyckiego. Do kolejnego wystąpienia ziem pomorskich i pruskich przeciwko Zakonowi Krzyżackiemu doszło już po śmierci Władysława Jagiełły. W drugiej połowie XV wieku, na polecenie króla Polski Kazimierza Jagiellończyka, sfinalizowano rozmowy z Radą Gdańska dotyczące skierowania floty wojennej na morze celem niszczenia sił morskich sprzymierzeńców Krzyżaków – floty króla Danii Chrystiana I Oldenburskiego i mistrza inflanckiego.

Działania wojenne na Bałtyku trwały 13 lat, a flota kaprów gdańskich (zwana przez króla polskiego „zbrojnymi miastami Gdańskimi”) patrolowała wybrzeże i wody

¹⁶ G. Piwnicki, B. Zalewski, wyd. cyt., s. 29.

¹⁷ Cyt. za: tamże, s. 36.

Bałtyku, ścigając statki krzyżackie i ich sojuszników, które wiozły zaopatrzenie do portów krzyżackich. To wszystko doprowadziło najpierw do wycofania się Danii z wojny, a następnie Zakonu Kawalerów Mieczowych stacjonujących w Inflantach¹⁸.

Na uregulowanie spraw naszego dostępu do Morza Bałtyckiego trzeba było czekać aż do 1466 roku. Dopiero na mocy drugiego pokoju toruńskiego z 1466 roku granica morska Polski obejmowała wybrzeże od Zatoki Ryskiej przez Zatokę Gdańską aż do Narwi. Gdańsk wyzwolony po wojnie trzynastoletniej spod władzy Zakonu Krzyżackiego został obdarowany wieloma przywilejami przez Kazimierza Jagiellończyka¹⁹ (wydał on tzw. *privilegium magnum* – wielki przywilej dla Gdańska). Dodatkowo, w drugiej połowie XIV wieku, dzięki coraz bardziej ożywiającym się stosunkom z Europą Zachodnią i północną Rusią, rozkwitła potęga handlowa Gdańska. O tempie rozwoju tego miasta świadczy fakt, iż w pierwszej połowie XV wieku zdyskontowało ono wszystkie inne miasta pruskie i stało się jednym z najważniejszych portów handlowych Bałtyku, a nawet całej Europy Północnej²⁰.

Król Zygmunt I Stary w 1517 roku podjął decyzję o zorganizowaniu polskiej floty kaperskiej. W 1522 roku w liście do Adriana Flinta pisał, że podlega ona wyłącznie jurysdykcji królewskiej w zadaniach i sprawach morskich *in rebus et causis maritimis – milites nostri maritimi*. Nie wszyscy byli godni takiego określenia, na co zwraca uwagę K. Lepszy: „nie ulega wątpliwości, że nie wszyscy byli kaprami w ścisłym tego słowa znaczeniu. Jak wynika bowiem z określenia stosowanego do niektórych (np. Krzysztof Sasse lub Piotr Wichman), że stipendiarii (najemni), wnosić należy, że przynajmniej niektórzy pozostawali na żołdzie królewskim, a więc nie uprawiali swego rzemiosła wojennego tylko na własny rachunek rzecz oczywista, że takie rozróżnienie dotyczy tylko kapitanów okrętowych, gdyż załogi były utrzymywane i uzbrajane na koszt kapitanów”²¹.

Niestety, po zakończeniu kolejnej wojny z Zakonem Krzyżackim i podpisaniu rozejmu z Moskwą w 1522 roku król uznał, że flota kaperska jest już zbędna i rozwiązał ją. Kilka lat później przekazał pod jurysdykcję Radzie Miasta Gdańska część Półwyspu Helskiego. Tym samym król Zygmunt Stary potwierdził brak docenienia korzyści z władania obszarem nadmorskim i z handlu morskiego. Przekazał to w ręce mieszczan, ufając w ich dobrą wolę i oddanie królowi.

¹⁸ Tamże, s. 43 – 46.

¹⁹ E. Cieślak, *Ustawodawstwo Związku Miast Hanzeatyckich*, „Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu”, t. XIX, 1953.

²⁰ J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, Warszawa 1995, s. 36.

²¹ K. Lepszy, wyd. cyt., s. 45.

Chociaż w dalszych latach swego panowania król Zygmunt Stary nie podejmował żadnych działań, które miały doprowadzić do reaktywowania floty wojennej, to zdaniem K. Lepszego pewne inicjatywy w kwestii odtworzenia „morskości” Polski podejmowała „genialna Włoszka, królowa Bona”. Otóż: „Przed zamążpójściem zamieszkiwała ona miasto Bari nad Morzem Adriatyckim. Od dziecka interesowała się żeglugą morską, zbudowała w Bari nowe moło portowe, utrzymywała stosunki z Wenecją. Ducha żeglarskiego chciała tchnąć w umiłowanego syna Zygmunta Augusta. Już w 1539 sprowadziła mu z Wenecji cyprysowe deski zdatne do budowy okrętu, które jednak zatrzymali w Wiedniu urzędnicy carscy. Co wszakże ciekawsze, to usiłowanie Bony oswobodzenia Polski z zależności handlowej od Gdańska oraz myśl budowy nowego portu w Pucku”²².

Można więc stwierdzić, iż faktycznie starała się utrzymywać „ducha morskiego” na polskim dworze królewskim. Jej inspiracje w kwestii morskiej miał dopiero podjąć Zygmunt August.

Jego następcą Zygmunt II August (1548 – 1572) przejawiał duże zrozumienie dla problematyki morskiej, czego przykładem było podjęcie decyzji o utworzeniu nowej floty kaperskiej. W związku z sytuacją w Inflantach, a także ze względu na ich położenie geograficzne odżyła myśl powołania straży morskiej.

W 1552 roku młody król Zygmunt August po przybyciu do Gdańska zdecydował się na aktywną politykę morską²³ (niektórzy określają rejs Zygmunta Augusta morzem jako zaślubiny z Bałtykiem). Podjął się bardzo odważnego działania, a mianowicie przekonania tzw. wpływowej części społeczeństwa (była nią negatywnie nastawiona do „spraw morza” szlachta) o niezbędności posiadania floty wojennej oraz wytworzenia więzi społeczeństwa z morzem.

Stosunek szlachty i magnaterii do morza scharakteryzował Janusz Tazbir, pisząc w swoim eseju, że w opinii szlacheckiej i mieszczańskiej Polaków krótki i burzliwy żywot morskich obieżyświatów i żeglarzy tracił blask przy spokojnym i długim żywocie przedstawicieli innych stanów. Żeglarz był – zdaniem opinii

²² Tamże, s. 54.

²³ Zagadnienie to w szerokim zakresie omówili: E. Koczorowski, *Flota polska w latach 1587 – 1632*, Warszawa 1973; W. Odyniec, wyd. cyt., s. 5; tenże, *400-lecie powołania Komisji Morskiej*, „Rocznik Ośrodka Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej”, 1968, nr 4, Gdynia 1968; tenże, *Lądowo-morska obrona wybrzeża polskiego w rejonie Pucka w latach 1626 – 1629*, [w], *Studia i materiały do historii sztuki wojennej*, t. 1, Warszawa 1982; J. Wójcik, *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1990; St. Bodniak, *Żołnierze morscy Zygmunta Starego (1517 – 1552)*, „Rocznik Gdański”, 1937, t. IX i X, Gdańsk 1937; tenże, *Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona*, Kórnik 1946; J. R. Godlewski, W. Odyniec, *Pomorze Gdańskie. Koncepcje obrony i militarnego wykorzystania od XII wieku do roku 1939*, Warszawa 1982.

publicznej dawnej Polski – wystawiony na straszliwe niebezpieczeństwa, które nie zagrażały spokojnym obywatelom kraju²⁴.

Dzięki osobistemu zaangażowaniu króla w proces przekonywania niezdecydowanych oraz opornych udało się przeforsować zasady tworzenia floty wojennej w trakcie obrad sejmu²⁵.

Po śmierci Zygmunta Augusta dalsze prace nad budową i rozwojem floty zostały przerwane. Tym samym zakończyła działalność Komisja Morska, pierwsza w historii Polski instytucja spełniająca funkcje administracyjne, urzędowe i sędownicze. Utworzono ją 24 marca 1568 roku w Gdańsku. Na czele stanął Jan Kostka, kasztelan gdański i starosta pucki. W 1572 roku zakończyła działalność. Był to wynik postawy zarówno magnaterii, jak i szlachty polskiej wobec problematyki morskiej.

Po śmierci króla pełnienia funkcji rzecznika interesów polskich na Morzu Bałtyckim podjęło się kilka znakomitych osobistości, m.in. Jan Kostka i biskup kujawski Stanisław Karnkowski.

Wybór pierwszego elekcyjnego króla Polski Henryka Walezego stwarzał nadzieję na pomoc Francji w realizacji polityki morskiej. Zostało to potwierdzone w *Pacta conventa* słowami: „potrzebna i wystarczająca flota do obrony portu i panowania na morzu, przyległym do królestwa i jego prowincji, jak daleko rozciąga się cały ten krąg polskich dzierżaw”²⁶.

W czasie panowania kolejnego króla Stefana Batorego nastąpił regres w kwestii tworzenia i funkcjonowania floty wojennej. To właśnie on w 1585 roku uchylił tzw. konstytucję wspomnianego już wcześniej Karnkowskiego, która była gwarantem panowania polskiego na morzu i wybrzeżu. Dopiero po śmierci Batorego ponownie odżył „duch” morskości, który był efektem powołania na tron polski Zygmunta III Wazy.

Proces kształtowania świadomości morskiej społeczeństwa, a także prowadzenie odpowiedniej, a zarazem skutecznej polityki morskiej zależą w znacznej mierze od wielkości środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Ich brak w skarbcu królewskim oraz niechęć bogatej części społeczeństwa do łożenia odpowiednich kwot na realizację szeroko rozumianej polityki morskiej w Rzeczypospolitej musiały w sposób zdecydowany wpłynąć na upadek dopiero co tworzonej floty i zmniejszenie zainteresowania problematyką morską. Potwierdzają to słowa wypo-

²⁴ J. Tazbir, *Żeglarz i podróżnik w literaturze staropolskiej*, [w:], *Spotkanie z historią*, Warszawa 1996, s. 186. Por. W. Zarzycki, *Kaprowie i piraci polscy*, Warszawa 1997, s. 84.

²⁵ K. Lepszy, wyd. cyt., s. 126.

²⁶ Cyt. za: G. Piwnicki, B. Zalewski, wyd. cyt., s. 57.

wiedziane w 1595 roku przez Sebastiana Klerowicza: „może nie wiedzieć Polak co morze, gdy pilnie orze”²⁷.

Warto podkreślić, iż pomimo niesprzyjających warunków do tworzenia floty wojennej w okresie tym pojawiło się kilku znakomitych Polaków, którym przyświecał jeden cel – dostęp Polski do morza oraz wykorzystanie go dla budowy bezpieczeństwa gospodarczego i militarnego państwa. Do tej grupy niewątpliwie zaliczyć trzeba Stanisława Sarnickiego, twórcę wielkiego dzieła *Księgi hetmańskie*. To w nim wzywał autor m.in. do utworzenia „Szkoły morskiej woyny”, która kształciłaby przyszłych oficerów dla floty wojennej.

Potrzebę istnienia floty wojennej podkreślali w swoich publicznych wystąpieniach także starosta pucki Jan Wejher (syn Ernesta), który praktycznie przystąpił do jej stworzenia, oraz hetman wielki koronny i kanclerz Jan Zamoyski. To właśnie on pod wpływem wojny inflanckiej w 1600 roku zwrócił się z prośbą do króla o flotę wojenną.

Na początku XVII wieku szlachta, analizując sytuację handlową (korzyści z eksportu), rozpoczęła intensywną produkcję czterech zbóż i przeznaczyła około połowy globalnej produkcji na sprzedaż. Wtedy też powstały ogromne fortuny Zamoyskich, Lubomirskich, Potockich, Radziwiłłów, Wiśniowieckich. Produkowane zboże wywożono drogą morską przez Gdańsk²⁸. Wiadomo, że Polska i Litwa w tym okresie należały do największych krajów Europy, a fortuny ówczesnych posiadaczy ziemskich były rezultatem produkcji i eksportu żyta, mięsa, drewna, wełny²⁹. Pojawiło się zainteresowanie stworzeniem floty handlowej, a także floty wojennej. Wynikało to z sytuacji militarnej w basenie Morza Bałtyckiego. W Rzeczypospolitej pojawiła się grupa entuzjastów powołania prężnej floty wojennej. Warto podkreślić, że zwolennikami umocnienia pozycji Polski nad Bałtykiem i wykorzystaniem go do celów ekspansji polityczno-militarnej byli przede wszystkim król Władysław IV i Jan III Sobieski. Wagę tej problematyki doceniali również wybitni mężowie stanu, m.in. K. Chodkiewicz, S. Koniecpolski, K. Zawadzki oraz znani publicyści: K. Radziwiłł, J. Ossoliński, S. Cikowski, S. Kożuchowski.

²⁷ W szerszym kontekście te słowa zacytował R. Wapiński w artykule *Mit morza i Pomorza w XIX w.*, [w:], *Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na bałtyckim teatrze działań wojennych*, materiały z konferencji naukowej zorganizowanej przez Akademię Marynarki Wojennej, Gdynia 1999, s. 25.

²⁸ J. Krasuski, wyd. cyt., s. 68.

²⁹ J. Topolski, *Zagadnienia gospodarki w Polsce*, [w:], *Polska w epoce Odrodzenia*, red. A. Wyczański, Warszawa 1970, s. 78 i 95; H. Samsonowicz, *Miejsce Polski w Europie*, Warszawa 1995, s. 124.

Efekty ich działań były widoczne już w sierpniu 1626 roku, kiedy to sekretarz królewski Piotr Gembicki w Ratuszu Gdańskim oznajmił o powołaniu Komisji Okrętów Królewskich na wzór dawnej Komisji Morskiej. Wydarzeniu temu towarzyszyła pogarszająca się sytuacja polityczno-militarna naszego kraju. Był to czas, kiedy Szwedzi zajęli Puck, a wojska polskie i flota przygotowywały się do skutecznego uderzenia na tę miejscowość. Finałem stała się bitwa pod Oliwą zakończona sukcesem floty polskiej. To właśnie hetman Koniecpolski podkreślał ogromną rolę, jaką ma do odegrania w tego typu konfliktach sprawnie funkcjonująca flota wojenna.

Po śmierci Zygmunta III Wazy politykę morską kontynuował jego syn Władysław IV, który należał do nielicznych władców znających się doskonale na problematyce morskiej. Również zagadnienia związane z fortyfikacją wybrzeża były traktowane przez króla z należytą uwagą. Potwierdzeniem może być słynna narada, jaka odbyła się w grudniu 1634 roku w Gdańsku, w której uczestniczył król Władysław IV oraz jego doradcy i specjaliści z inżynierii wojskowej, m.in. Jerzy Hewel, Jan Pleitner, Fryderyk Getkant oraz burmistrz Jan Cirenberg. To na niej zapadły decyzje o tworzeniu floty wojennej, natomiast za podstawę obrony na lądzie przyjęto wybudowanie fortec: Hel, Władysławowo i Kazimierzowo, twierdzy w Pucku oraz rozbudowę umocnień nadbrzeżnych w rejonie Oksywia i potężnej fortyfikacji w Gdańsku³⁰.

Ze względu na wspomnianą sytuację, dopiero za panowania króla Władysława IV i za jego zgodą w 1635 roku reaktywowano Komisję Okrętów Królewskich, a także rozpoczęto realizację prac pomocniczych ułatwiających żeglugę. Bałtyk był zawsze uważany za niebezpieczne morze, a szczególnie bardzo trudny był dostęp do portu w Gdańsku. Dlatego też wprowadzono oznakowanie niebezpiecznych mielizn za pomocą beczek, a na Półwyspie Helskim usytuowano punkty obserwacyjne oraz tzw. stację sygnałów. Odblask ognia wykorzystywano w celach nawigacyjnych od 24 sierpnia do 3 maja każdego roku. Celem zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa w 1638 roku na Helu zbudowano stałą latarnię morską. Dodatkowo przystąpiono do pogłębiania zatoki i basenów portowych³¹.

Kolejny król Jan III Sobieski oprócz floty wojennej starał się stworzyć własną kampanię handlową. To właśnie z jego inicjatywy w 1690 roku sejm podjął decyzję o budowie portu w Połędzie na Wybrzeżu Żmudzkiem, przez który planowano wysyłać towary z Wielkiego Księstwa Litewskiego do Europy Zachodniej. Oprócz tego dążył on do wzmocnienia kontroli nad handlem Gdańska. Trudności

³⁰ G. Piwnicki, B. Zalewski, wyd. cyt., s. 64 – 65.

³¹ Tamże, s. 71 – 72.

wewnętrzne, a szczególnie przeciwdziałanie mieszczan gdańskich obawiających się o utratę monopolistycznego stanowiska w Rzeczypospolitej, zmusiły jednak Jana III Sobieskiego do zaniechania realizacji tych planów³².

Dopiero u schyłku XVII wieku (analizując przyczyny tragicznych wydarzeń z dziejów Rzeczypospolitej) rozumiano, że wybrzeże morskie to ważny teren działań wojennych, a dostęp do morza to podstawa szybkiego rozwoju gospodarczego państwa. Pozytywne wnioski z tej analizy wyciągnął zasiadający na tronie polskim August II Sas z dynastii Wettinów³³. Wielu historyków zajmujących się tym okresem stwierdza, że król zamilowanie do morza wyssał z mlekiem matki, co stara się uzasadnić Józef Gierowski: „Matką Augusta II była Anna Zofia, córka króla duńskiego Fryderyka III. Zapewne nieprzypadkowo w swą pierwszą młodzieńczą podróż udał się więc do Danii, na dwór Chrystiana V. W późniejszych latach, w kolejnych podróżach, odwiedzał również inne kraje, w polityce których silnie była zakorzeniona problematyka morska”³⁴.

Zgodnie z wynikami badań historycznych, które prowadził wspomniany już J. Gierowski, jeszcze przed przyjęciem korony króla Polski Wettin umieścił w swoim programie działań przygotowanie niektórych portów morskich dla potrzeb floty wojennej. Także Jerzy Trzoska w jednym ze swoich opracowań stwierdza, że August planował powołanie do życia Królewskiego Kolegium Handlowego i Admiralicji³⁵, zajmującego się wykorzystaniem morza jako ważnego elementu w budowie silnego gospodarczo państwa. Niestety, wybuch wielkiej wojny północnej w 1700 roku i zaangażowanie się w nią Augusta II Sasa uniemożliwiły uruchomienie procedur mających na celu powołanie do życia Admiralicji.

Pomimo złożonej sytuacji polityczno-wojskowej problematyka morskości Rzeczypospolitej wciąż znajdowała się w orbicie zainteresowań ówczesnych decydentów. Świadczy o tym podejmowanie prac nad koncepcją wykorzystania morza w aspekcie gospodarczym, ze szczególnym uwzględnieniem handlu morskiego. Te działania nie przyniosły oczekiwanych wymiernych efektów, gdyż Rzeczpospolita została „podzielona” przez sąsiadów i została wymazana z mapy świata na prawie półtora wieku.

³² Tamże, s. 73.

³³ Problematykę dotyczącą tego zagadnienia przedstawił J. Trzoska w artykule *Flota wojenna w polityce Augusta II Sasa (Mocnego)*, [w:], *Polska Marynarka...*, wyd. cyt., s. 53 – 62.

³⁴ J. Gierowski, *Problematyka bałtycka w polityce Augusta II Sasa*, [w:], *Strefa bałtycka w XVI – XVII w. Polityka – Społeczeństwo – Gospodarka*, materiały z ogólnopolskiej sesji naukowej zorganizowanej z okazji 70-lecia urodzin prof. Edwarda Cieśli, red. J. Trzoska, Gdańsk 1993. Por. J. Trzoska, wyd. cyt., s. 55.

³⁵ Tenże, *Koncepcje utworzenia Admiralicji u progu panowania Augusta II Sasa (1698 – 1700)*, „Przegląd Morski”, 1994, nr 11, s. 27 – 33.

Ówczesni politycy Rzeczypospolitej widzieli potrzebę tworzenia i realizowania polityki morskiej i poszukiwali wsparcia dla niej wśród społeczeństwa. Przykładem było pojawienie się publicystyki morskiej w wykonaniu biskupa Stanisława Karnowskiego, Jana Solikowskiego, Stanisława Gostomskiego, Łukasza Chwałkowskiego, wspomnianych już Jana Zamoyskiego i Karola Radziwiłła. To właśnie książę K. Radziwiłł u schyłku istnienia jeszcze suwerennego państwa polskiego powołał do życia w swojej posiadłości w Nieświeżu Szkołę Majtków, której zadaniem miało być przygotowanie przyszłych marynarzy. Śmierć Radziwiłła w 1790 roku stała się przyczyną upadku tej szkoły, która faktycznie po III rozbiorze została zlikwidowana. W tym miejscu warto wspomnieć, że o utworzeniu szkoły morskiej myślano już wcześniej. Za panowania Zygmunta Augusta pierwszą taką koncepcję przygotowali Jan Kostka, Stanisław Karnkowski, Jan Sierakowski, Szymon Starowolski i Jan Solikowski. Wzorem dla nich były Szkoła Morska w Tulonie, Początkowa Szkoła Nawigacji i Budowy Okrętów w Marsylii, Szkoła Nawigacji w Sewilli, Szkoła Morska w Amsterdamie oraz Szkoła Szyprów w Sztokholmie. Największym propagatorem szkolenia morskiego był Stanisław Sarnicki. Mimo wielu zwolenników zaangażowanych w próbę powołania takiej instytucji, nie udało się jej stworzyć³⁶. Zabrakło wsparcia finansowego, głównie dworu królewskiego i sejmu (czytaj szlachty i magnaterii). Może wynikało to z faktu, iż Rzeczypospolita na przestrzeni wieków najważniejsze zwycięstwa militarne odnosiła wyłącznie w bitwach lądowych (wyjątki to bitwa na Zatoce Świeżej i bitwa pod Oliwą)³⁷.

Dzisiaj można pokusić się o wygenerowanie najważniejszych przyczyn decydujących o braku zainteresowania problematyką morską ówczesnego społeczeństwa polskiego. Kilka z nich wymienił cytowany już wcześniej Wacław Odyniec, a mianowicie: „1) Brak świadomości ogółu szlachty o zagrożeniach granicy morskiej i konieczności jej obrony; 2) Nieznajomość morza przez ogół szlachty, w tym korzyści płynących z jego użytkowania; 3) Realizowanie polityki morskiej przez królów elekcyjnych głównie w oparciu o cudzoziemców”³⁸.

W trwającej prawie półtora wieku niewoli zainteresowanie problematyką morza w zależności od regionu i zaboru było różne. Przykładem było powstanie styczniowe i próba utworzenia floty wojennej. Wśród członków Rządu Narodowego pojawił się wówczas plan dostarczenia powstańcom broni drogą morską. Pierwsza wyprawa Teofila Łapińskiego, połączona z wysadzeniem desantu, zakończyła się tragicznie. Po raz kolejny zaangażowano siły i środki w drugiej połowie 1863 roku,

³⁶ G. Piwnicki, B. Zalewski, wyd. cyt., s. 82.

³⁷ K. Olejnik, *Rozwój polskiej myśli wojskowej do końca XVII w.*, Poznań 1976, s. 192–194.

³⁸ W. Odyniec, *Sprawy morskie...*, wyd. cyt., s. 14–15.

kiedy to planowano pomóc powstańcom. Finansowaniem z własnej kieszeni tej wyprawy zajął się książę Władysław Czartoryski i generał Władysław Zamojski. Chęć posiadania floty wojennej sprawiła, że Rada Narodowa mianowała w lutym 1864 roku Władysława Zbyszewskiego generalnym organizatorem Sił Narodowych Morskich³⁹.

Niestety, nic pozytywnego nie można powiedzieć o zainteresowaniu tą problematyką w trudnych latach XIX wieku⁴⁰ – aż do odzyskania przez Polskę niepodległości. Świadczy o tym brak naukowych opracowań problematyki z tego okresu⁴¹. Ze zrozumiałych względów nie powinno to nikogo dziwić.

Dopiero w pierwszych latach XX wieku wśród elit politycznych Europy zaczęło pojawiać się zainteresowanie morzem. Niewątpliwie najważniejszym impulsem było odzyskanie dostępu do morza, chociaż ograniczonego i bez Gdańska. Wydawano też wiele pism dotyczących tworzenia gospodarki morskiej i floty wojennej w odradzającej się Rzeczypospolitej⁴².

Ważnym wydarzeniem dla rozwoju kultury morskiej było powołanie do życia Stowarzyszenia „Żegluga Morska”. Powstało ono bardzo daleko od morza w Krakowie w grudniu 1917 roku. Jego gremium tworzyli ówczesni znakomici profesorowie Uniwersytetu Jagiellońskiego, m.in. J. Morozewicz, F. Bujak, R. Rybarski, W. Konopczyński oraz inicjator „Żeglugi Morskiej” legionista pułkownik B. Roja⁴³. Najważniejszym celem Stowarzyszenia były: „popularyzacja i pouczenie jak najszerszych warstw społeczeństwa o korzyściach i potrzebie uruchomienia polskiej żeglugi morskiej i rzecznej”⁴⁴.

³⁹ J. Pertek, *Pod powstańczą banderą 1863 – 1864*, Gdynia 1964, s. 62.

⁴⁰ Problematykę świadomości morskiej społeczeństwa w bardzo interesujący sposób przedstawił S. J. Cieśliński w artykule pt. *Świadomość morska społeczeństwa*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1985, nr 6, s. 338 – 340. Autor próbował w nim znaleźć definicję: „pojęcie tego typu jak świadomość morska społeczeństwa czy edukacja morska społeczeństwa lub do nich zbliżone, jak wychowanie morskie, kultura morska itd., są z reguły nieostre. [...] chciałbym mimo wszystko wyraźnie oddzielić świadomość morską od mitomanii morskiej czy zawieszonyj w społecznej i gospodarczej próżni »miłości do morza jako takiego«. [...] Tymczasem podstawą świadomości morskiej społeczeństwa – jako stanu trwałego i oddziałującego na kształt materialnej rzeczywistości wokół – powinny być fakty i sprawdzalne, m.in. na gruncie ekonomii, racje oraz rzeczowe argumenty”.

⁴¹ Zob. A. Świdowska, *Bibliografia polskiego piśmiennictwa morskiego 1801 – 1900. Druki zwarte*, Gdańsk – Wrocław 1986. Por. A. Makowski, wyd. cyt., s. 62.

⁴² K. Porębski, *Sprawy morskie Polski*, wstęp i opracowanie Zbigniew Machaliński, Gdynia 1996, s. 11. Por. A. Makowski, wyd. cyt., s. 62.

⁴³ Problematykę tę szeroko przedstawił T. Biały w artykule pt. *Morze w świadomości społeczeństwa polskiego na progu II Rzeczypospolitej*, [w:], *Edukacja morska w systemie oświaty szkolnej. Poradnik dla nauczycieli*, praca zbiorowa, red. T. Górski, Gdańsk 1993, nr 3, s. 26 – 36. oraz Z. Machaliński, *II Rzeczypospolita na morzu*, „Wybrzeże”, 1998, nr 45, s. 26 – 27.

⁴⁴ Tamże, s. 28.

Niektórzy politycy dążyli do zainteresowania problematyką szerokiego dostępu do morza społeczności i polityków innych państw europejskich. Już w lipcu 1917 roku R. Dmowski wydał memoriał *Zagadnienia środkowo- i wschodnioeuropejskie*, w którym zakreślił granice przyszłej Polski, obejmujące Prusy Zachodnie z Gdańskiem. Skierowany był on do polityków angielskich⁴⁵.

Na arenie międzynarodowej problematyka Polski morskiej pojawiła się w czasie konferencji pokojowej w Paryżu, w trakcie wystąpień delegacji polskiej, którą reprezentowali m.in. R. Dmowski i I. Paderewski. Kiedy jednak doszło do precyzowania ostatecznej decyzji co do umożliwienia Polsce uzyskania szerokiego dostępu do morza i przyznania jej Gdańska, pojawiła się silna grupa adwersarzy, na czele której stał premier Wielkiej Brytanii Lloyd Georges. Także prezydent USA W. Wilson z czasem przejawiał coraz mniejsze zainteresowanie kwestią propagowania wolnego dostępu do morza dla Polski. Tym samym intensywne zabiegi R. Dmowskiego i I. Paderewskiego w kwestii ścisłego i szerokiego kontaktu naszego kraju z Morzem Bałtyckim nie dały pożądanego efektu⁴⁶. Trzeba było cieszyć się tym, co łaskawie mocarstwa nam przydzieliły. Polska otrzymała jedynie skrawek wybrzeża o długości 140 km (licząc Półwysep Helski z obu stron), co stanowiło tylko 2,5% granic państwa, na którym znajdowały się dwa niewielkie porty rybackie: Puck i Hel. Gdańsk nie został przyznany Polsce, lecz uzyskał status Wolnego Miasta.

Z początkiem 1920 roku Polska dokonała zaślubin z morzem. Na szpaltach wszystkich krajowych gazet i czasopism informowano o entuzjazmie ludności odradzającego się państwa z faktu otrzymania krótkiego, bo liczącego zaledwie 70 km, dostępu do morza. Na fali tego zafascynowania morzem parlament podjął trzy ważne decyzje, a mianowicie: 1) o utworzeniu sejmowej komisji do spraw morskich; 2) o powołaniu do życia doświadczalno-naukowej stacji oceanologiczno-rybackiej; 3) o budowie portu morskiego (wówczas mówiono o okolicach Tczewa)⁴⁷. Zdawano sobie sprawę z faktu, że brak odpowiedniego nowoczesnego portu stanie się dla

⁴⁵ R. Dmowski, *Polityka polska o odbudowie państwa*, Warszawa 1925, aneks VIII, s. 530 – 594. Problematykę tę w bardzo ciekawy sposób przedstawił M. Mroczko w artykule pt. *Kwestia dostępu do morza w polskiej myśli politycznej okresu I i II wojny światowej*, [w:], *Wizje przyszłej Polski w myśli politycznej lat I i II wojny światowej*, materiały z konferencji naukowej w Gdańsku Sobieszewie (październik 1989), red. M. Tante, Warszawa 1990, s. 166 – 186.

⁴⁶ Zagadnienie to poruszył również S. Frankowski w artykule pt. *Obrona Polski na morzu*, [w:], *XV lat polskiej pracy na morzu*, praca zbiorowa, red. A. Majewski, Gdynia 1935. Por. Cz. Ciesielski, *Szkolnictwo Marynarki Wojennej w latach II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1974, s. 22.

⁴⁷ Tamże, s. 33.

kraju ogromnym problemem, gdyż eksport wielu surowców oraz towarów z Polski będzie możliwy tylko drogą morską. Dlatego już w 1921 roku rozpoczęto prace przy budowie tymczasowego portu wojennego i przystani rybackiej w Gdyni, które zakończono na przełomie lat 1923/1924.

W okresie od odzyskania niepodległości do kolejnej jej utraty (1918 – 1939) miał miejsce stosunkowo intensywny rozwój piśmiennictwa morskiego, w którym starano się popularyzować „miłość” do morza. O sprawach morza najczęściej pisali na łamach czasopism ci, którzy w dostępie do morza i jego zagospodarowaniu widzieli szansę dla rozwoju i istnienia naszego kraju. Zalicza się do nich: J. Wybickiego (to nie twórca naszego hymnu, ale jeden z działaczy pomorskich), S. Żeromskiego, F. Bujaka oraz wiele znakomitości ze świata polityki i wojskowości, m.in. E. Kwiatkowskiego, M. Zaruskiego, R. Czeczotta, J. Ginsberta, J. Bartlewicza, K. Korytowskiego⁴⁸. W tym czasie zaczęły się ukazywać takie periodyki jak „Przeгляд Morski” oraz „Morze”. Na łamach tych czasopism oraz pism specjalistycznych poruszano właśnie tematykę morską. Przykładem może być fragment książki Z. Federowicza *Czem jest Gdańsk dla Polski?*: „(...) morze jest wielką szkołą charakteru. Ludy nad morzem zamieszkałe (...) od dzieciństwa z niebezpieczeństwami morza, burzami, falą, ciągle w odmętach z czyhającą śmiercią oswojone, rozwijają w sobie wiele pięknych cech charakteru i odwagę, wytrwałość, energię, przedsiębiorczość (...). Kraj, który dojsć do brzegu morskiego nie może, który swej młodzieży do trudów niewygód i niebezpieczeństw życia żeglarza nie zapowie, nigdy tych pięknych cech charakteru w dostatecznym stopniu nie rozwinię”⁴⁹.

W kolejnych latach na łamach różnych czasopism, tj. „Tygodnika Ilustrowanego”, „Dziennika Powszechnego”, „Czasu” „Dziennika Poznańskiego”, zamieszczano artykuły m.in. I. Grabowskiego czy Z. Dębickiego, w których w sposób bardzo wyważony i kompetentny ich autorzy starali się pozyskać poparcie społeczeństwa dla budowy gospodarki morskiej w naszym kraju⁵⁰. Zdaniem piszących społeczeństwo, ze względu na wielowiekowy brak kontaktu z morzem, oraz nieumiejętność korzystania z jego dobrodziejstw, musiało zostać sprowokowane do

⁴⁸ S. Grygier, *Projekt organizacji zaplecza portu gdańskiego w latach 1914 – 1919*, „Roczniki Historyczne”, 1980, XLV, s. 81 – 124; F. Bujak, *Dziejowe znaczenie morza*, Zamość 1921; S. Srokowski, *Prusy Wschodnie, kraj i ludzie*, Warszawa 1929; K. Taube, M. Socha, *Frontem do morza*, Warszawa 1934. Por. R. Wapiński, wyd. cyt., s. 36 – 40; A. Makowski, wyd. cyt., s. 62.

⁴⁹ Z. Federowicz, *Czem jest Gdańsk dla Polski?*, Warszawa 1920, s. 9. Por. T. Białas, wyd. cyt., s. 31.

⁵⁰ Tamże, s. 34. Por. I. Grabowski, *Od Torunia do morza*, „Tygodnik Ilustrowany” z dnia 21.3.1920 r, nr 8.

refleksji nad tą problematyką. Najbardziej trafnie ujął to Z. Dębicki: „została nam tylko daleka legenda o polskiej floty wojennej, o banderze polskiej powiewającej niegdyś na Bałtyku, o tej ręce z mieczem, której miecz wytracono”⁵¹.

Ci, którzy byli miłośnikami morza, a także zdawali sobie sprawę z jego ogromnego znaczenia dla Polski, starali się w różny sposób docierać do społeczeństwa i informować je nie tylko o przyjemnościach, ale i trudnościach wynikających z prawidłowego wykorzystania Bałtyku w gospodarce narodowej. Potwierdzeniem tego jest fragment artykułu zamieszczonego we wspomnianym periodyku „Czas”: „Społeczeństwo to trzeba dopiero wychować w kulcie dla morza (...). Trzeba dopiero wpajać w młode pokolenie zamiłowanie do zajęć żeglarskich, pokochania okrętu, wiosła i żagla (...). Ileż to wielkich zadań, ileż trudności do pokonania otwiera się przed nami z chwilą wbicia pierwszego słupa w polskie wybrzeże morskie”⁵². Dziś wiadomo, że pierwsze lata niepodległej Polski to był czas, w którym rodziła się idea Polski mającej dostęp do morza i legitymującej się granicą morską⁵³.

W drugiej połowie lat dwudziestych dominującą rolę w „morskim uświadamianiu” społeczeństwa, a więc w prezentowaniu tematyki morskiej i pozyskiwaniu dla niej coraz większej liczby sympatyków, przejął Instytut Bałtycki (swoją działalność faktycznie rozpoczął w 1927 r.), zgodnie ze słowami A. Piskozuba: „w drugim ćwierćwieczu XX stulecia on w dziedzinie spraw morskich taką samą rolę, jaką w poprzednim ćwierćwieczu, w epoce narodzin idei Polski Morskiej, spełniał ruch społeczny Ligi Morskiej i Rzecznej oraz jej poprzedniczek”⁵⁴.

Na łamach przywoływanych już periodyków oraz w książkach aktywnie wpływać na świadomość morską społeczeństwa starali się również niektórzy oficerowie Polskiej Marynarki Wojennej. Jednym z nich był komandor podporucznik Adam Mohuczy. W posłowie książki *Nauticae Res* przetłumaczonej z języka rosyjskiego napisał: „teraz tak często słyszane westchnienia o morzu polskim trzeba realizować i zadośćuczynić potrzebom morza. Jak na lądzie dla utrwalenia porządku, obrony prawa, granic i honoru państwa powinniśmy mieć armię, tak na morzu marynarkę wojenną”. Twierdził, że „powinniśmy się zdobyć na czyn i mieć Marynarkę Wojenną”⁵⁵.

⁵¹ Z. Dębicki, *Powitanie morza*, Warszawa 1920, s. 19. Por. T. Białas, wyd. cyt., s. 34.

⁵² „Czas”, z dnia 9.22.1920 r., nr 36 – 37. Por. T. Białas, wyd. cyt., s. 35.

⁵³ Proces ten bardzo pięknie przedstawił A. Piskozub w książce pt. *Polska morska. Czyn XX wieku*, Gdańsk 1986.

⁵⁴ Tamże, s. 102 – 103.

⁵⁵ G. Piwnicki, B. Zalewski, wyd. cyt., s. 106.

Publikując w czasopiśmie „Morze”, w 1925 roku komandor porucznik Władysław Filarowicz starał się odpowiedzieć na pytanie, jaka flota jest nam obecnie potrzebna. W „Przeglądzie Morskim” także ukazało się wiele artykułów dotyczących tej problematyki. Wśród autorów byli m.in. inżynier Aleksander Potyrała, komandor podporucznik Jerzy Kłossowski, inżynier Julian Ginsbert, kapitan Rafał Czczott.

W związku z zawirowaniami politycznym w Europie coraz głośniejszemu odzywała się rewizjonistyczna publicystyka niemiecka, która podważała ustalenia traktatu wersalskiego, w tym prawo Polski do morza. W odpowiedzi na tego typu zarzuty publicyści Polscy przypominali o słowiańskiej przeszłości wybrzeża i jego przynależności historycznej do Polski.

Sytuacja polityczna w Niemczech oraz przyzwolenie państw Europy Zachodniej na poczynania Hitlera doprowadziły w konsekwencji do wybuchu II wojny światowej i ponownego odrzucenia Polski od morza na 6 długich lat.

W Polsce w latach 1918 – 1939 intensywnie pracowano nad stworzeniem floty handlowej i wojennej. Pierwsza miała uczestniczyć w procesie rozwoju naszej gospodarki, druga strzec jej morskich granic. Społeczeństwo z roku na rok coraz bardziej rozumiało zasadność posiadania wybrzeża i dostępu do morza. Dlatego też od początku odzyskania upragnionej wolności przystąpiono w kraju do tworzenia szkolnictwa morskiego – cywilnego i wojskowego. Miało ono zabezpieczyć potrzeby kadrowe dla powstającej floty handlowej i wojennej. Do realizacji tego przedsięwzięcia niezbędna była młodzież, która chciałaby poświęcić się służbie na morzu i dla kraju. Z początkiem lat dwudziestych uruchomiono zatem w Polsce szkolnictwo morskie i morsko-wojskowe, które do wybuchu II wojny światowej przygotowało profesjonalną kadre dla potrzeb floty handlowej i wojennej.

Na przestrzeni wieków z różnym natężeniem przejawiało się zainteresowanie posiadaniem dostępu do morza. Rozumiano, że jest to ważny element rozwoju gospodarczego kraju. Niewątpliwie swój udział w kształtowaniu świadomości morskiej społeczeństwa naszego państwa lat mieli ludzie, których natura obdarzyła zdolnościami pisarskimi, organizatorskimi i politycznymi. Zaliczyć do nich należy: Antoniego Abrahama, Jana Dantyszka, Gerarda Denhoffa, Hieronima Derdowskiego, Arenda Dickmanna, Piotra Dunina, Stefana Frankowskiego, Eugeniusza Kwiatkowskiego, Jerzego Kłoczkowskiego, Krzysztofa Konarskiego, Stanisława, Koniecpolskiego Jana Kostkę, Stanisława Kostkę, Teofila Łapińskiego, Jana Łaskę, Adama Mohuczego, Kazimierza Porębskiego, Mateusza Sierpinka, Brunona Steyera, Jana Wejhera, Tadeusza Wende, Józefa Wybickiego, Mariusza Zaruskiego, Władysława Zbyszewskiego i wielu, wielu innych.

W 1945 roku Polska powróciła nad Bałtyk i w dalszym ciągu przy nim trwa.

ABSTRACT

Since the beginning of our statehood there has been a lot of evidence that Polish rulers were more or less committed to the cause of acquiring or maintaining access to the Baltic. The number of wars and battles waged from Mieszko I till 1945 proves the fact that possession of ports is an important part of country's economy.

To maintain a safe maritime border and communication sea lines required creating and developing a navy. Unfortunately this problem has been tackled in different ways in our history.

Despite numerous external and internal adversities Poles received access to the Baltic. However, the functioning of a navy depends, to a large extent, funds and social awareness of the importance of access to the sea.

Recenzent prof. dr hab. Marian Mroczo