

# Andrzej Kotecki

---

## Powstanie Styczniowe na morzu

---

Niepodległość i Pamięć 22/2 (50), 197-231

---

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**Andrzej Kotecki**

Muzeum Niepodległości w Warszawie

## **Powstanie Styczniowe na morzu**

### **Słowa kluczowe**

Powstanie Styczniowe, Morze Bałtyckie, Morze Czarne, Wyprawa Łapińskiego, „międzynarodówka” spiskowców, Władysław Zbyszewski, bunt Polaków w Nikołajewie

### **Streszczenie**

Powstanie Styczniowe przeciętnemu Polakowi kojarzy się przede wszystkim z działalnością na lądzie. Ale miało ono również swój wymiar morski, choć nie odegrał on znaczącej roli. Dla jednych będzie to tylko nic nie znaczący epizod, dla innych ciekawostka historyczna, ale dla pełnego obrazu dziejów lat 1863–1864 należy o nim również pamiętać.

Działania morskie w Powstaniu Styczniowym to dwa etapy. Pierwszym była pełna dramatycznych zwrotów wyprawa Łapińskiego. Dzięki wsparciu międzynarodowemu m. in. garybaldezyków i emigracyjnych działaczy rosyjskich zorganizowano wyprawę morską. Na wynajętych statkach planowano przetransportować broń i grupę ochotników różnych narodowości na Litwę. Pomimo wielu przeciwności wyprawa dotarła na Bałtyk w rejon Sambii. Ale tutaj nastąpił jej tragiczny finał.

Po tym fiasku, podjęte zostały starania, które miały na celu stworzenia namiastki regularnej polskiej floty wojennej na Morzu Czarnym. Strona polska liczyła na osłabienie Rosji w wyniku klęski w wojnie krymskiej, jak również na wykorzystanie, przy współdziałaniu z Turcją, niepokojów wśród ludów kaukaskich, walczących z Rosją. W założeniach tych stałe wzniecanie ognisk zapalnych na Kaukazie miało spowodować ściągnięcie z frontu polskiego oddziałów rosyjskich. Również i te kalkulacje zakończyły się fiaskiem. Organizatorzy działań na Morzu Czarnym liczyli również na wypowiedzenie posłuszeństwa przez Polaków służących w tym rejonie w armii rosyjskiej. Do takiego buntu doszło w Nikołajewie. I choć na początku istniały przesłanki sukcesu, to jednak w wyniku bliskiego upadku Powstania i one nie mogły dać spodziewanego, pozytywnego rezultatu.

Wybuch kolejnego zrywu niepodległościowego w styczniu 1863 roku było trzecim w ciągu osiemnasto- i dziewiętnastowiecznych powstań. Po Insurekcji Kościuszkowskiej, po Powstaniu Listopadowym, tym razem rozpoczęła się walka, która w założeniach inspiratorów miała przyczynić się do odzyskania niepodległości. Wiedza o tym powstaniu u zdecydowanej większości osób zainteresowanych historią tego okresu, ogranicza się do informacji o walkach partyzanckich na terytorium dawnej Rzeczypospolitej i Litwy, znajdujących się pod zaborem rosyjskim. A przecież, jak i w obu poprzednich zrywach, tak i tu mamy do czynienia z taką jego częścią, w której wyraźnie czuje się powiew wiatru od morza. W przypadku lat 1863–1864 w dość znaczącym stopniu były to koncepcje bardziej dojrzałe niż w 1794 i 1830 roku.

Działania morskie w tym zrywie różnią się w zasadniczy sposób od tego, co było w poprzednich. Można je podzielić na dwa etapy. Pierwszy jest analogiczny do tego z roku 1831. Jego efektem była pełna przeciwności, zakończona fiaskiem wyprawa Łapińskiego. Omówienie tego wydarzenia należy rozpocząć od uwarunkowań, jakie legły u jego zarania.

Od momentu wybuchu powstania ogromnym problemem było zaopatrzenie oddziałów w broń. Tym bardziej, że to powstanie miało zdecydowanie charakter walk partyzanckich. Jakikolwiek transport broni zakupionej w państwach europejskich droga lądową napotykał na ogromne trudności. Innym rozwiązaniem był transport drogą morską, choć i tu organizatorzy musieli pokonać wiele barier i liczyć się z wieloma przeciwnościami. Bałtyk jest wszak morzem zamkniętym, o bardzo wąskim wyjściu przez Cieśniny Duńskie na Morze Północne i dalej na „szeroki świat”. Z tego względu, z punktu widzenia militarnego stanowi on akwen łatwy do blokowania i kontroli przez strony walczące. Jeśli dodamy do tego jeszcze sytuację, w której całe polskie wybrzeże było kontrolowane przez jednego z zaborców – Prusy – widać wyraźnie, iż sytuacja nie sprzyjała jakimkolwiek działaniom w tym zakresie. Dlatego też, podobnie jak trzydzieści lat wcześniej, przy planowaniu akcji dostarczania broni drogą morską brano pod uwagę port w Połędzie położony na wybrzeżu Żmudzi. Władze powstańcze, mając na uwadze wydarzenia z Powstania Listopadowego, postanowiły stworzyć w Połędzie umocnioną bazę morską, z możliwością jej skutecznej obrony również od strony lądu.

Kolejnym krokiem zmierzającym do realizacji tych planów było pozyskiwanie środków na zakup wyposażenia wojskowego oraz wycarterowania statku z załogą dla jego przewiezienia. Prace te zostały zainicjowane jeszcze przed rozpoczęciem walk powstańczych. Komitet Centralny Narodowy planował na ten cel przeznaczyć fundusze uzyskane z podatku narodowego oraz z wpłat dobrowolnych. W ten sposób udało się zgromadzić kwotę 200 tys. rubli. Z tej sumy niecałe 100 tys. zostało wydatkowane na zakup uzbrojenia. Sytuacja uległa zasadniczej zmianie już po rozpoczęciu działań powstańczych. Wówczas Rząd Narodowy ogłosił dekret o „ofierze narodowej”, która stanowiła jednorazowy podatek naliczany na podstawie osiągniętych w roku 1862 zysków. Jego procent był zróżnicowany i wahał się między 0,5% a 10%. Z uiszczania tej daniny powstańczej zwolniona została najuboższa część społeczeństwa. W państwach, gdzie mieszkali przedstawiciele emigracji, w imieniu krajowych władz powstańczych, działała Komisja Długu Publicznego z siedzibą w Paryżu. Wszyscy zamożniejsi członkowie wychodźstwa polskiego zostali obłożeni 5% przymusową pożyczką liczoną od osiągniętych dochodów. Pokwitowaniem były obligacje. Pozyskane tą drogą środki, z uwagi na trudności w ich transferze do kraju, zostały zdeponowane za granicą. Dzięki temu można je było wykorzystać do zakupu broni, wynajęcia i przygotowania statków z załogami<sup>1</sup>.

Nie można również zapominać o wsparciu materialnym innych środowisk emigracyjnych czy wręcz rewolucyjnych, działających w Europie Zachodniej w latach 60. XIX wieku. W tym gronie znaleźli się przedstawiciele emigracji rosyjskiej skupionej wokół czasopisma „Kółko”, na czele z Aleksandrem Hercenem. Pomoc ta miała nie tylko wyraz materialny. Redakcja udostępniała Polakom swój lokal na spotkania<sup>2</sup>. Swoje usługi sprawie polskiej, o czym będzie jeszcze mowa, oddał również Włoch – Mazzini<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> T. Górski, *Morskie aspekty powstań narodowych*, „Biuletyn Historyczny” nr 24, Dowództwo Marynarki Wojennej – Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 2009, s. 7.

<sup>2</sup> Jego poparcie zostało przyjęte bardzo krytycznie przez środowisko Rosjan na emigracji. Wywołało to 50% spadek prenumeraty czasopisma, co w konsekwencji w 1867 r. doprowadziło do jego zamknięcia.

<sup>3</sup> J. Pertek, *Polacy na szlakach morskich świata*, Gdańsk 1957.

Stronę organizacyjną wyprawy powierzono rezydującemu w Anglii agentowi Rządu Narodowego, Ćwiarczakiewiczowi i komisarzowi Rządu w Szwecji, Demontowiczowi. Od strony morskiej przygotowania nadzorował ksiązę Jan Sapieha – oficer Royal Navy, zaś bezpośrednie wykonanie tego zadania powierzono Teofilowi Łapińskiemu<sup>4</sup>. Grupa ta działała w Londynie. Tam też dokonano zakupu broni, wynajęcia statku z załogą oraz rekrutowano ochotników chcących wziąć udział w powstaniu. W angielskiej firmie Withwort & Sons zakupiono 1 000 karabinów, 750 pałaszy, 3 działa, 200 lanc, 3 300 pocisków artyleryjskich, 1 000 000 nabojów karabinowych i 700 centnarów prochu<sup>5</sup> i splotki, a także 1 000 ładownic, 2 000 płaszczy, 500 par butów, 50 koszul flanelowych, 1 000 kepi i 50 siodeł<sup>6</sup>. W sumie koszty tego zakupu wyniosły 7 500 funtów. Jak podaje sam Łapiński, wśród ochotników, obok Polaków, znaleźli się również przedstawiciele innych narodowości: Francuzi, Włosi, Anglicy, Niemcy, Szwajcarzy, Belgowie, Węgrzy, Chorwaci, a nawet Rosjanie: „(..) oficerów Polaków 9, doktor 1, aptekarzy 2, drukarz 1, oficerów cudzoziemców 5, ochotników Polaków 86, cudzoziemców 55”<sup>7</sup>.

Podział ochotników według narodowości podaje Witold Hubert: „Razem z transportem postanowili agenci wysłać zgłaszających się

---

<sup>4</sup>T. Górski, *Morskie aspekty...*, op. cit., s. 18. Teofil Łapiński nie był przysłowiowym człowiekiem znikąd. Miał już za sobą bogatą kartę walk z armią rosyjską. Pierwszą jego przygodą wojenną była Wiosna Ludów, w której brał udział jako dziewiętnastoletni oficer. Później działał pod protektoratem paryskiego Hotelu Lambert. Z tego poruczenia służył w wojsku osmańskim, a później w dywizji Władysława Zamojskiego. Był aktywnym uczestnikiem działań na Kaukazie. Działał tam od roku 1857, przez trzy lata jako dowódca polskiego oddziału, dostarczając m. in. czerkieskim bojownikom armaty. Atakujący Rosjanie zorientowali się, że stoją za nimi „polscy flibustierzy”.

<sup>5</sup> 1 centnar nowopolski = 40,55 kg.

<sup>6</sup> W. Hubert, *Polskie dążenia morskie*, Warszawa 1939, s. 101.

<sup>7</sup> Sam Łapiński błędnie podsumowuje tę listę podając, że było to „164 głów”. Z dodawania wynika, że liczba ta wynosi 159. T. Łapiński, *Powstańcy na morzu w wyprawie na Litwę*, „Gazeta Narodowa”, Lwów 1878, nr 180–227. Błędne liczby, co do ilości ochotników podaje również inny autor, W. Mickiewicz w swoim opracowaniu *Emigracja polska 1860-1890*, Kraków 1908. Według niego były to aż 854 osoby. Byłoby to raczej niemożliwe, z uwagi na możliwości zaokrętowania tak dużej ilości ludzi na statku, zaopatrzenia jednostki w wodę i żywność na czas rejsu. J. Pertek, *Polacy...*, op. cit., s. 513.

licznie w Londynie ochotników, których zebrało się 152, w tym: 98 Polaków, 22 Francuzów, 16 Włochów, 3 Anglików, 3 Niemców, 2 Belgijczyków, 2 Rosjan, 2 Szwajcarów, 1 Holender i 1 Chorwat<sup>8</sup>.

Kolejnym zagadnieniem, z którym należało się uporać, było znalezienie odpowiedniej jednostki, którą można było przewieźć taką ilość ludzi i sprzętu wojskowego. Pomoc w tej kwestii ofiarował sam Garibaldi, niewątpliwie za poręczeniem Mazziniego, który zobowiązał się „dostarczyć” statek z załogą i dowodzącym nią zaufanym kapitanem. Rozwiązanie takie spotkało się z dezaprobatą środowiska na czele z Hercenem. Argumentowali oni, iż pojawienie się rewolucyjnej bandery włoskiej w portach brytyjskich może zaszkodzić polskiej sprawie. Ostatecznie wybór padł na kapitana Roberta Weatherley’a dowodzącego parowcem „Ward Jackson”, który wyczarterowano za kwotę 25 000 złotych<sup>8</sup>.

Niestety, od samego początku nad wyprawą zawisło fatum. Poinformowani niewątpliwie przez swoich agentów Rosjanie przysłali na Tamizę korwetę. Gdy „polska” jednostka była przygotowana do podróży, niemal w jej bezpośrednim sąsiedztwie zacumował nieprzyjacielski okręt. Opóźniło to wyjście statku w morze. Ale tu znów zadziałała międzynarodowa solidarność reprezentowana ponownie przez Mazziniego. Sobie tylko znanymi kanałami dotarł do członków załogi rosyjskiej korwety. Udało mu się przekonać ich do spowodowania awarii w maszynowni. Dzięki czasowemu unieruchomieniu korwety, „polski” „Ward Jackson”, 25 marca 1863 roku o godzinie 8<sup>30</sup> wyszedł z portu i obrał kurs na wschód. Pech jednak nie opuszczał wyprawy. Na Morzu Północnym panował sztorm i swoją przydatność wykazała atlantycka „dzielność” statku. Po trzech dniach zmagañ statek zawinął do Helsingborgu w Szwecji. Tutaj do Łapińskiego i jego towarzyszy dotarły złe wiadomości. Pierwsza dotyczyła portu docelowego – Połogi. Okazało się, że wybrzeże w tym rejonie zostało obsadzone przez silne oddziały rosyjskie. W samym mieście został rozlokowany pułk

---

<sup>8</sup> Była to jednostka wyposażona w maszynę parową o mocy 300 koni i rozwijająca prędkość 13 węzłów (ok. 30 km/h). Przed wyczarterowaniem jej przez Polaków pływała na regularnej linii atlantyckiej do Stanów Zjednoczonych. Z uwagi na jeden z podstawowych parametrów jednostki, czyli dzielność morską oraz ówczesne standardy podróży pasażerów, statek doskonale nadawał się do realizacji tego przedsięwzięcia. T. Łapiński, op. cit.

kozacki. Okoliczne wybrzeże zostało obsadzone sześcioma kompaniami strzelców oraz półbaterią dział. Wody pomiędzy Lipawą a Kłajpedą były patrolowane przez dwa rosyjskie okręty strażnicze.

Również po stronie pruskiej ochrona granicy w znaczący sposób została wzmocniona. W okolicy wsi Niemersaat na północ od Kłajpedy, aż po latarnię morską w Kłajpedzie rozstawiono posterunki 24. pułku grenadierów wschodniopruskich. Ich wzmocnienie stanowiły patrole kawaleryjskie<sup>9</sup>.

W tej sytuacji dotarcie do celu nie wchodziło w rachubę. Nie zraziło to jednak uczestników wyprawy. Prawdopodobnie wówczas zrodziła się koncepcja, by desant wysadzić na Mierzei Kurońskiej, możliwie jak najbliżej granicy prusko-rosyjskiej. Jednak by tam dotrzeć trzeba było pokonać kolejne trudności, niekoniecznie o charakterze polityczno-militarnym: komunikaty meteorologiczne donosiły, że w rejonie Zatoki Fińskiej puściły lody, co umożliwiło wyjście w morze okrętów rosyjskich, a co za tym idzie zwiększało się ryzyko zaatakowania i przejęcia statku, ludzi i ładunku przez Rosjan. Jakby nie było dosyć kłopotów, dalszej współpracy odmówił również kapitan jednostki wraz z załogą i opuścił pokład. To zmusiło Łapińskiego do poszukiwania nowej załogi zdolnej poprowadzić statek do celu. Udało się ją skompletować w Kopenhadze. Kolejnym portem, do którego zawinął parowiec był drugi co do wielkości port Szwecji – Malmö. Kolejne wyjście okazało się niemożliwe, gdyż na otaczających wodach międzynarodowych operowały jednostki rosyjskie.

Na pobyt wyprawy Łapińskiego w Szwecji, należy również spojrzeć z punktu widzenia prawa międzynarodowego. Zgodnie z jego postanowieniami Szwecja jako państwo neutralne mogła zgodzić się jedynie na 24 godziny pobytu statku w swoim porcie. Taka też decyzja zapadła na posiedzeniu Rządu Królestwa Szwecji w dniu 1 kwietnia 1863 roku. Gdy jednak okazało się, że statek nie ma dokumentów, zapadła decyzja o jego zatrzymaniu do czasu przedstawienia tychże. Takie rozstrzygnięcie w ograniczony sposób satysfakcjonowało strony konfliktu. Szwecja zachowała neutralność i nie naraziła się na zdecydowane działania Rosji. Z kolei Polacy uniknęli spotkania z rosyjską fregatą,

---

<sup>9</sup> M. Godlewski, *Wyprawa morską powstańczego okrętu w 1863 roku*, „Przegląd Morski” R. 1936, z. 86, s. 368–377.

która krążyła w pobliżu portu w Malmö. Ponadto na mocy decyzji Rządu Szwecji, uczestnicy wyprawy mogli, jako ludzie wolni, udać się w dowolne miejsce. Przez cały czas pobytu członkowie wyprawy spotykali się z przychylnością Szwedów. Rząd, poprzez swoje władze lokalne, zachowywał swoistą wstrzeźliwość w działaniach. Z kolei mieszkańców dwóch miast – Malmö i Lund – cechowała w stosunku do podkomendnych Łapińskiego daleko idąca przychylność. Była ona również wyrażana przez miejscową prasę. Ostatecznie statek udało się odzyskać po licznych zabiegach oraz po dostarczeniu przez właściciela odpowiednich dokumentów. Niestety, nie udało się odzyskać ładunku broni. Tak więc 4 czerwca 1863 roku, po 2 miesiącach i 5 dniach wyprawa opuściła Malmö<sup>10</sup>.

W zaistniałej sytuacji Łapiński postanowił zmylić tropy. Jako że „Ward Jackson” był już znaną jednostką, postanowił przeokrętować ludzi i ładunek na inny statek. Były jeszcze dwa inne powody, dla których podjął taką decyzję. Otóż na statku wybuchł pożar. Ponadto Szwedzi, możliwe, że nie bez nacisków rosyjskich, nałożyli areszt na ładunek. Dlatego też uczestnicy wyprawy nie bez żalu opuścili swój dotychczasowy statek i przeszli na pokład parowca „Fulton”, który dowiózł ich do Kopenhagi. Tutaj po raz kolejny przesiedli się na żaglowiec „Christina Lorenza”. Nadal jednak poczynania Polaków i ich towarzyszy były bacznie obserwowane przez krążące po Bałtyku załogi okrętów rosyjskich i zapewne agentów w portach. Toteż, gdy statek wyszedł z portu, obrał kurs na zachód, sugerując jakoby powrót do Wlk. Brytanii. Jednak żaden z uczestników nie miał zamiaru wracać, dlatego pod osłoną nocy, na pełnym morzu przesiedli się na kolejny statek, który oczekiwał ich na wcześniej uzgodnionej pozycji. Był to statek „Emilia”. Jeszcze w Kopenhadze na jego pokład załadowano zakupioną wcześniej broń. Szkuner „Christina Lorenza”, pod baczным okiem obserwatorów rosyjskich ruszył dalej w kierunku Sundu i Morza Północnego. Jednak już bez „trefnego” ładunku. Tymczasem „Emilia” dotarła do wybrzeży Mierzei Kurońskiej na wysokości miejscowości Schwarzwort. Tutaj Łapiński postanowił wysadzić ludzi i ładunek na brzeg. Do granicy

<sup>10</sup> Obszernie o pobycie Łapińskiego w Szwecji, stosunku Rządu i społeczeństwa do niego zob. J. Wróblewska, *Szwecja wobec powstania styczniowego*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe – Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1986, s. 170–182.



prusko-rosyjskiej pozostały 3 mile lądem, czyli niecałe 6 km. Ale i tu pech nie opuszczał tej wyprawy. Dla lepszego oddania tragizmu całej sytuacji, oddajmy głos samemu dowódcy:

Już przy wsiadaniu morze nie było tak spokojne, jak podczas dnia, i wiatr wiał od lądu. Ledwie byliśmy na paręset sążni od statku, gdy pierwsza słaba fala uderzyła o łódzie i jak gdyby burza tylko na nas czekała. Wiatr zerwał się silny i woda coraz więcej się burzyła. Majtkowie naprężali się przy wiosłach, ja kierowałem osobście rudłem. Ale usiłowania nasze były nadaremne; widziałem, że zamiast zbliżyć się do lądu, wiatr coraz silniejszy odpychał nas dalej w morze, bałwany coraz gwałtowniej uderzały o łódzie i napępniały je wodą. Położenie było krytyczne, trzeba było wracać na statek<sup>11</sup>.

Znacznie bardziej dramatyczne wydarzenia rozegrały się na drugiej łodzi. Relacje o przebiegu tych wydarzeń, jak i całego przebiegu wyprawy dostarczył jeden z francuskich uczestników. Całość listu została przytoczona poniżej jako Załącznik nr 1.

Te tragiczne wydarzenia przypieczętowały los wyprawy Łapińskiego. Statek skierował się w drogę powrotną. Dotarł do Gotlandii, gdzie wszyscy uczestnicy zostali rozbrojeni i internowani. Niestety, bilans tej romantycznej przygody był zdecydowanie ujemny. Życie straciło 24 uczestników, Rząd Narodowy stracił blisko 100 tys. franków, przepadły również 2 ładunki broni i wyposażenia wojskowego.

Już pobieżna lektura tych materiałów świadczy, iż organizatorami całego przedsięwzięcia były osoby niezbyt zorientowane w sprawach morskich. Widać to choćby z jednej lakonicznej wzmianki o wcześniejszym niż normalnie puszczeniu lodów w Zatoce Fińskiej. Na wstępie była mowa o uwarunkowaniach geograficznych dla działań morskich na Bałtyku. Trzeba tu jeszcze powiedzieć o uwarunkowaniach klimatycznych, szczególnie w części wschodniej naszego morza. Jeszcze w latach 40. XX wieku żegluga bałtycka między październikiem a kwietniem była zawieszana. Powodem było zalodzenie i trudne warunki pogodowe, które statkom tamtej epoki uniemożliwiały żeglugę. Wyprawa Łapińskiego wyruszyła z Wlk. Brytanii na Bałtyk

---

<sup>11</sup> T. Łapiński, *Polacy na morzu w wyprawie na Litwę*, za: J. Pertek, *Polacy na morzach*, op. cit., s. 516.

przed końcem marca, a więc w terminie zawieszonej żeglugi. Skoro na morzu występowało zalodzenie, to przecież nie mogli liczyć na dotarcie do celu, a jeśli nawet, to jak się okazało, w miejscu ewentualnego desantu panowały niezwykle trudne warunki pogodowe – silny wiatr wiejący od lądu, który uniemożliwiał dobiecie łodzi wiosłowych do brzegu tym bardziej, że były one obsadzone przez niedoświadczonych wiosłarzy. Ponadto stan techniczny łodzi musiał pozostawiać wiele do życzenia, co wynika z przytoczonej relacji Francuza Rougemonta.

Oceniając działalność Teofila Łapińskiego nie można zapominać o działalności agenturalnej Rosji. Na każdym etapie tej wyprawy jej uczestnicy musieli borykać się z przeciwnościami, które w znacznym stopniu były wynikiem wpływów rosyjskich na poszczególne rządy. Zapewne wpływ na taką sytuację miało nieprzestrzeżenie zasad konspiracji. Jednym z pierwszych symptomów było wysłanie rosyjskiego okrętu na Tamizę i zacumowanie go niemal w bezpośrednim sąsiedztwie wyczarterowanej jednostki „Ward Jackson”. Tę przeszkodę udało się ominąć, ale nie brakowało innych na dalszym etapie rejsu. Agentura carska była doskonale zorientowana w poczynaniach Łapińskiego. Przypuszcza się, że nawet jego sekretarz był na usługach londyńskiej ambasady Rosji. Na takie działanie wskazuje również postawa samego kapitana Weatherley’a. Jego przychylność dla sprawy polskiej skończyła się w Helsingborgu. Tutaj prawdopodobnie otrzymał pieniądze od konsula rosyjskiego, by na wszelkie sposoby opóźnić rejs. Łapiński miał cały czas świadomość zagrożenia. I nie mylił się. Szpieg rosyjski znajdował się w jego bezpośrednim otoczeniu. Okazał się nim niejaki Tugendhold, który został zaokrętowany pod nazwiskiem Poles i pełnił funkcję sekretarza Łapińskiego. Komendanta ostrzegł przed nim sam Hercen, ale Łapiński oświadczył, że mając go u swego boku, będzie mógł go lepiej upilnować<sup>12</sup>.

O swoistej nielojalności możemy również mówić przypadku kapitana statku. W wyniku zagrożenia Łapiński postanowił zmienić środek transportu. Podzielił się tym pomysłem – w dobrej wierze – z kapitanem statku, który opowiedział o tym właścicielowi hotelu, w którym przebywali uczestnicy wyprawy. Ten z kolei był w zażyłych stosunkach z konsulem rosyjskim. Chyba też nie było przypadku w tym, że

---

<sup>12</sup> M. Godlewski, *Wyprawa...*, op. cit., s. 371.

kopenhaska firma obsługująca armatora wycarterowanego przez Polaków statku zaopatrywała również w bunkier statki rosyjskie...

Niepowodzenie tej akcji dało jednak asumpt do zintensyfikowania kolejnych działań, które tym razem miały przybrać bardziej sformalizowany wyraz.

Dla pełnego obrazu starań zmierzających do przerzutu broni należy tutaj wspomnieć o jeszcze jednym kanale. Do tych celów próbowano wykorzystać, pomimo oczywistych trudności, port gdański. Na terenie tego miasta działał „Dom Handlowy A. Makowskiego”. Bezpośrednim wykonawcą tego przerzutu był prokurent handlowy Jan Röhr (Roehr), który działał na wyraźne polecenie swego pracodawcy i niewątpliwie w porozumieniu z Rządem Narodowym. Z uwagi na brak dokumentów, trudno ocenić efektywność tych działań. Tym bardziej, że już w maju 1863 roku został aresztowany przez policję pruską. W wyniku wyroku sądowego orzeczonego w Berlinie, kolejne 5 lat spędził w więzieniu<sup>13</sup>.

Wróćmy teraz do głównego nurtu działań. Dotychczasowe niepowodzenia spowodowały, że władze powstańcze postanowiły zmienić metodę postępowania. Główny wysiłek w morskim aspekcie działań powstańczych został skierowany na utworzenie regularnej floty wojennej. Tym bardziej, że również sytuacja międzynarodowa sprzyjała takim poczynaniom. Przynajmniej takie odczucie mogli mieć przedstawiciele Rządu Narodowego, choćby po słownej deklaracji ministra spraw zagranicznych Rządu JKM Russela skierowanej do gen. Władysława Zamoyskiego:

„Rząd JKMści uzna powstańców za stronę wojującą jeśli jakiś okręt powstańczy zawinie do jakiegokolwiek bądź portu brytyjskiego”<sup>14</sup>.

Ale rzeczywistość międzynarodowa nie była tak jednoznacznie sprzyjająca dla działań powstańczych.

---

<sup>13</sup> Jan Röhr nie był postacią nieznaną w polskim ruchu niepodległościowym. W 1846 r. za organizowanie powstania na Litwie został skazany na 12 lat katorgi w kopalniach Syberii. W 1856 r. został ułaskawiony i w 1857 r. osiadł w Gdańsku. Po odbyciu wyroku berlińskiego, w 1868 powrócił do Gdańska, gdzie wraz z żoną stał się właścicielem „Domu Handlowego A. Makowski”. T. Górski, *Morskie...*, op. cit. s. 24.

<sup>14</sup> W. Hubert, *Polskie dążenia morskie*, Warszawa 1939, s. 107; T. Górski, *Morskie aspekty...*, op. cit., s. 26.

Pierwszym elementem sprzyjającym grze politycznej strony polskiej miała być sytuacja Rosji. Zaledwie kilka lat wcześniej zakończyła się wojna krymska (1853–1856), w której zawiązał się sojusz francusko-brytyjsko-turecki przeciw Rosji. Zwycięską dla państw koalicji wojnę zakończyła konferencja paryska. Jej postanowienia miały istotne znaczenie również w kontekście sprawy polskiej, gdyż były dla niej korzystne. Na ich mocy, Morze Czarne zostało zdemilitaryzowane dla floty rosyjskiej. Jedynymi uzbrojeniami jednostkami, jakie w tym rejonie mogła posiadać Rosja, były siły patrolowe do ochrony granicy celnej. Istotnym aspektem politycznym i militarnym, rzutującym na sytuację w tym rejonie, było popieranie przez Wlk. Brytanię i Turcję powstańców kaukaskich. Ci pierwsi, w Rosji, obok jej znaczenia militarnego, widzieli potencjalnego przeciwnika na niwie gospodarczej. Z kolei Turcja, z powodów kulturowych, popierała każdego, kto wspierał powstańców kaukaskich, a więc osłabiał w tym rejonie Rosję. Strona polska przywiązywała w tym kontekście wagę również do faktu, że w armii rosyjskiej (operującej w tym rejonie) znaczący odsetek stanu osobowego stanowili ludzie z terenu Rzeczypospolitej. I to na różnych szczeblach. Stąd liczone, że w chwili wybuchu konfliktu międzynarodowego w sprawie polskiej, uda się ich znaczącą część przeciągnąć pod biało-czerwone sztandary. Podobne założenie odnosiło się do załóg okrętów. Wśród nich również nie brakowało Polaków. Podobną świadomość organizatorzy polskiej floty mieli także w odniesieniu do innych flot<sup>15</sup>. Tak otwarte poparcie wzbudziło w Rządzie Narodowym przekonanie o możliwości nadania charakteru międzynarodowego sprawie polskiej, by konflikt z walki partyzanckiej przekształcić w regularną wojnę polsko-rosyjską. Dotychczasowy zakonspirowany Rząd Narodowy stałby się legalnym Rządem Polskim uznawanym na mocy prawa międzynarodowego.

Na sprawę powstania, a szczególnie na jego aspekt morski miał wpływ konflikt prusko-austriacko-duński o księstwo Szlezewiku, Holsztynu i Lauenburga. Wybuchł on 1 lutego 1864 roku. W tydzień później, 8 lutego Prusy zawarły sojusz z Rosją. Jedno z jego postanowień mówiło, że w zamian za poparcie przez Rosję w sporze z Danią, Prusy zobowiążą się do ścigania powstańców na swoim terenie.

---

<sup>15</sup> Późniejsze wydarzenia dowiodły, że takie założenia były oparte na realnych przesłankach.

Obejmowało to również jakiegokolwiek działania prowadzone przez powstańców na morzu<sup>16</sup>.

Istotną rolę odegrała również tocząca się na kontynencie północno-amerykańskim wojna secesyjna i prowadzona na jej zapleczu polityka międzynarodowa. Z jednej strony Rząd Narodowy przy planowaniu działań morskich postanowił wykorzystać doświadczenia konfederatów w prowadzeniu na morzu walki o charakterze kaperskim. Jednocześnie konflikt ten postanowiła wykorzystać Rosja jako działanie przeciw flocie Wielkiej Brytanii i Francji. Chodziło o zapobieżenie blokadzie bałtyckiej bazy morskiej w Kronsztadzie. W tym celu Rosja wysłała dwie eskadry okrętów dla wsparcia unionistów. Pierwsza wydzielona została z Floty Bałtyckiej i pod dowództwem kontradmirała Siepana Lesowskiego, niepostrzeżenie dla Brytyjczyków i Francuzów przepłynęła kanał La Manche i dotarła do Nowego Jorku. Druga została wydzielona z Floty Syberyjskiej i pod dowództwem kontradmirała Andrzeja Popowa dotarła do San Francisco. Oficjalnie eskadry miały wspierać swoimi działaniami na morzu flotę unionistów walczących o zniesienie niewolnictwa. Jednak – co podkreślają historycy radzieccy, cel tej wyprawy był zupełnie inny. Stronie rosyjskiej chodziło o wywarcie presji na rządzie brytyjskim, by wycofał się z poparcia dla sprawy polskiej. W ten sposób car Aleksander II wysłał czytelny sygnał – nie wtrącajcie się w nasze sprawy wewnętrzne, jakimi jest Powstanie Styczniowe. I cel ten udało się osiągnąć. Jakkolwiek rząd brytyjski wcale nie myślał o wojnie z Rosją dla poparcia polskich powstańców, to jednak informacje o ruchu okrętów rosyjskich na Atlantyku i Pacyfiku doprowadziły do bessy na giełdach w Londynie i Paryżu. W efekcie, przy nacisku kół gospodarczych, prasa brytyjska zaczęła wyciszać propowstańcze nastroje panujące do tej chwili w niektórych kręgach Brytyjczyków. Całą sprawę w sposób lapidarny spuentował premier Wielkiej Brytanii lord Palmerston w dniu 26 maja 1864 roku używając określenia „polska krótkowzroczność”<sup>17</sup>. W obu

---

<sup>16</sup> B. Zalewski, *Morska myśl wojskowa w dobie powstań narodowych w XIX*, „Przegląd Morski”, R. LXV 2000 nr 9, s. 26–34.

<sup>17</sup> J.W. Dyskant, *Próby utworzenia Marynarki Wojennej w powstaniu styczniowym* [w:] *Powstanie Styczniowe 1863-1864. Aspekty militarne i polityczne*. Materiały z sympozjum pod red. nauk. prof. Janusza Wojtasika, Warszawa 1995, s. 140–152.

powyższych kontekstach Powstanie Styczniowe miało rzeczywiście charakter międzynarodowy. Tyle tylko, że bardziej dotyczyło to strony przeciwnej, a nie powstańczej.

W takiej atmosferze, nie chcąc dostrzec niesprzyjających warunków międzynarodowych, Rząd Narodowy po fiasku wyprawy Łapińskiego, postanowił podjąć kolejne działania zbrojne na morzu. Tym razem miały być prowadzone na Morzu Czarnym. W pierwszym etapie emisariusze sprawy polskiej próbowali wykorzystać doświadczenia płynące z wspomnianych już powyżej działań kaperskich konfederatów amerykańskich. W czerwcu 1863 roku na Morze Czarne został wyekspediowany wyczarterowany statek angielski „Chasepeak”. Na jego ładunek składało się 6 armat, 150 karabinów, amunicja i umundurowanie. Na statku zostało również zaokrętowanych 17 ochotników dowodzonych przez pułkownika Klemensa Przewłockiego. Wyprawa miała zrealizować dwa cele: dostarczyć pomoc powstańcom kaukaskim (Czerkiesom) oraz przeprowadzić rozpoznanie sytuacji żeglugawej na Morzu Czarnym. Chodziło zwłaszcza o śledzenie ruchu żeglugawej statków rosyjskich i ich ewentualnej ochrony. Wyprawa, okrężną drogą z Konstantynopola, przez Trapezunt, dopiero 14 czerwca dotarła do celu. Pułkownik Przewłocki wraz z przybyłymi ochotnikami walczył w szeregach powstańców na Kaukazie. Misję statku „Cheaspeak” uznać można za pierwsze działanie zwiadowcze polskiej floty wojennej ery nowożytnej<sup>18</sup>.

Równoległe do misji Przewłockiego rozpoczęły się działania zmierzające do organizacji regularnej floty powstańczej. Z powodu braku środków finansowych, potrzebną kwotę na ten cel, 60 tys. franków, wyasygnowali książę Władysław Czartoryski i generał Władysław Zamoyski.

Kolejną przeszkodą w organizacji floty powstańczej na tym etapie był brak wykwalifikowanych kadr morskich<sup>19</sup>, dlatego też Rząd Narodowy, poprzez swojego pełnomocnika ks. Władysława Czartoryskiego, zwrócił się do rządu francuskiego o pomoc w tej kwestii. Francuzi oddelegowali do tego zadania oficera swojej floty komandora Andre Mangama<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> B. Zalewski, *Morska...*, op. cit., s. 30–31.

<sup>19</sup> Pod tym określeniem musimy rozumieć już regularną Marynarkę Wojenną.

<sup>20</sup> Niestety, nie był to zbyt trafny wybór. Patrząc na niezbyt chlubną przeszłość tego oficera, wydaje się, że Francuzi chcieli się go pozbyć ze swoich szeregów.

Plan organizacyjny polskiej floty powstańczej był oparty na wzorcach francuskich, choć brano też pod uwagę wsparcie państw sojuszniczych. I tak Anglicy zobowiązywali się przekazać statki, które można dobroić i przekształcić w okręty. Francuzi zobowiązywali się do zapewnienia środków na ten cel. I trzeci sojusznik – Turcja – miała udostępnić swoje porty nad Morzem Czarnym polskiemu jednostkom. Poza tym wymiernym aspektem nie bez znaczenia było w tym momencie moralne i polityczne wsparcie dla podejmowanych działań organizacyjnych. Strona polska zakupiła dwa statki parowe – w Konstantynopolu „Samsona”, a w Newcastle „Princess”. Aby przystosować je do działań wojennych, kmdr Mangam przybył do Konstantynopola. Jednak jego zabiegi w tym porcie nie posunęły sprawy polskiej ani o krok do przodu. Był to wynik opieszałości Francuza. Ponadto popadł on w ostry konflikt z ks. Zamoyskim, co jeszcze bardziej niekorzystnie wpłynęło na prace organizacyjne<sup>21</sup>. Dopiero przybycie do Paryża Władysława Zbyszewskiego zaktywizowało działania organizacyjne, jak również zażegnało paraliżujący sprawę konflikt na linii Mangam – Czartoryski.

Przybycie Władysława Zbyszewskiego do Paryża, to kolejny etap w realizacji ambitnego zamierzenia utworzenia polskiej floty powstańczej. Warto tutaj poświęcić nieco miejsca tej mało znanej, aczkolwiek ciekawej postaci. Jak wielu z jego pokolenia, związał swoje dorosłe życie z armią rosyjską. Był absolwentem Akademii Morskiej w Petersburgu. Przeszedłszy różne szczeble kariery marynarskiej, awansował, dzięki swoim zdolnościom organizacyjnym i marynarskim, do stopnia komandora podporucznika i dowódcy rosyjskiej korwety „Ameryka”<sup>22</sup>. Okręt ten wraz z całą eskadrą uczestniczył w rejsie dalekowschodnim. Wiadomość o wybuchu Powstania Styczniowego dotarła do Zbyszewskiego

---

Był on człowiekiem, który dbał wyłącznie o własny interes. Ponadto był wcześniej korsarzem. Już po jego odsunięciu od spraw polskich, nadal uważał, że przysługuje mu tytuł dowódcy floty polskiej, z czym niejednokrotnie obnosił się. J. Pertek, *Polacy na morzach*, op. cit., s. 518.

<sup>21</sup> Z pewną dozą prawdopodobieństwa można przyjąć założenie, że spowolnienie to mogło być spowodowane zakulisowym przeciwdziałaniem strony rosyjskiej, bowiem nie pozostawała ona bierna wobec tak aktywnej postawy Rządu Narodowego popieranego przez Wlk. Brytanię, Francję i Turcję.

<sup>22</sup> Komandor podporucznik – stopień w marynarce wojennej odpowiadający majorowi wojsk lądowych.

w Szanghaju. Niemal natychmiast podjął decyzję o porzuceniu służby carskiej i przystąpieniu do powstania. W swoim liście, skierowanym do cara, swoją dymisję uzasadnił obowiązkiem Polaka wobec swej Ojczyzny. Wraz z nim z pokładu zszedł mechanik okrętowy Rosiński i absolwent szkoły morskiej (jeszcze bez stopnia oficerskiego) – Korsak<sup>23</sup>.

Na początku jesieni 1863 roku Zbyszewski, drogą przez Japonię, dotarł do Paryża. Od razu też został wyznaczony na Szefa Organizacji Głównej Sił Narodowych Morskich. Urząd ten powołano w Paryżu 25 października 1863 roku. Długą podróż z Chin do Paryża wykorzystał niewątpliwie na przemyślenia odnośnie organizacji floty narodowej. Jako były oficer carskiej marynarki był doskonale zorientowany w jej systemie organizacji i funkcjonowania, dlatego też nie miał większych kłopotów z przygotowaniem planu działania na morzu przeciwko Rosji.

Analizując powyższe fakty oraz dalsze postępowanie już w Paryżu, trudno przypuścić, by wszystkie one wynikały z żywiołowej reakcji na wieść o powstaniu. Możemy domniemywać z pewną dozą prawdopodobieństwa, iż cała ta akcja była przygotowana wcześniej. Sam Zbyszewski był poinformowany o działaniach konspiratorów w kraju i na emigracji. Musiał również w jakiś sposób wyrazić aprobatę dla tych działań i gotowość do podjęcia się powierzonego mu zadania. Wyczekiwał jedynie na dogodny moment przejścia na drugą stronę barykady, na stronę powstania. Ten nastąpił w Szanghaju.

Od razu po przybyciu do Francji był gotów do podjęcia niezbędnych działań organizacyjnych. Na potrzeby swej pracy na rzecz powstania przybrał pseudonim Feliks Karp. Od razu należy zwrócić uwagę, iż na tym etapie nie brał pod uwagę Morza Bałtyckiego jako akwenu operacyjnego. Skupił się natomiast na Morzu Czarnym. Choć akwen ten odległy był od ziem polskich, wszyscy zdawali sobie sprawę, że tak należy postąpić co najmniej z trzech powodów:

- 1) Poparcia międzynarodowego dla działań w tym rejonie (deklaracje słowne rządu Wlk. Brytanii, udostępnienie portów – Turcja);
- 2) Braku floty rosyjskiej w tym rejonie, poza przybrzeżnymi jednostkami patrolowymi;

<sup>23</sup> S. Zieliński, *Mały słownik pionierów polskich i morskich*, Warszawa 1932.



- 3) Działania na zapleczu rosyjskich wojsk lądowych – coś w rodzaju drugiego frontu.

Zdemilitaryzowany dla Rosji akwen Morza Czarnego był jednocześnie szlakiem komunikacyjnym dla zaopatrzenia wojsk walczących na Kaukazie, jednak jednostki te były pozbawione osłony. Zbyszewski zakładał, że staną się łatwym łupem dla okrętów polskich, a przejęte jednostki, jak i ich fracht, zostaną wykorzystane do organizacji polskiej floty narodowej.

Działania Organizacji Sił Narodowych Morskich musiały zostać wpisane w ramy istniejących już struktur ekspozytury emigracyjnej Rządu Narodowego. Sam Zbyszewski podporządkowany był bezpośrednio agentowi rządu warszawskiego – płk. Eugeniuszowi Dębińskiemu (ps. Kot). Współpracował z nim również komisarz Rządu Narodowego ks. Florestyn Rozwadowski.

Nie możemy się dziwić, że w zaistniałej sytuacji wzorce organizacyjne przyszłej floty polskiej zostały zaczerpnięte z doskonale znanej Zbyszewskiemu floty rosyjskiej, jak również z floty francuskiej (np. mundury), ze wsparcia której przecież korzystał. Zlokalizowana w Paryżu centrala dysponowała siecią agencji morskich dla rekrutacji ochotników: w Nowym Jorku, San Francisco, Melbourne, Szanghaju. Zbyszewski, jako organizator generalny, łączył w sobie dwie funkcje – ministra i szefa sztabu. Jego zastępcą był komisarz rządu i kierownik intendentury. W strukturze organizacyjnej przewidziano również trzy podstawowe działy: operacyjny, organizacyjny i administracyjny. W czasie swojej działalności Zbyszewski przygotował również przepisy szczegółowe odnoszące się do ogólnej organizacji floty, przepisy dotyczące umundurowania, oznak stopni wojskowych, tak przecież odmiennych od wojsk lądowych<sup>24</sup>.

Podjęcie tak konkretnych działań zostało niejako wymuszone przez stanowisko państw sojuszniczych. Godziły się na wsparcie strony polskiej pod warunkiem legalności działań floty polskiej. Dlatego też nie mogły to być przedsięwzięcia o charakterze korsarskim. Wiązało się to ze ścisłym przestrzeganiem zasad ustanowionych przez konferencję

---

<sup>24</sup> Można przypuścić, że był to również Regulamin Służby Okrętowej (RSO), również i dziś najważniejszy dokument regulujący działalność okrętu i funkcjonowania załogi.

paryską 16 kwietnia 1856 roku<sup>25</sup>. Z tego też powodu polska flota narodowa musiała stanowić regularną Marynarkę Wojenną.

Jednym z podstawowych wyróżników takiego stanu prawnego jest bandera. Ten znak podnoszony na statkach i okrętach był umieszczony w taki sposób, by był z daleka dobrze widoczny, rozpoznawalny, niebudzący wątpliwości co do statusu jednostki (statek czy okręt), jak również jej przynależności państwowej (lub armatorskiej w przypadku jednostek cywilnych). Na żaglowcach był to top masztu głównego (najwyższego) i rufa. W chwili przejścia na napęd mechaniczny (parowy) bandery podnoszone są na tzw. flagsztokach rufowych w czasie postoju oraz na gaflu masztu głównego na morzu. W przypadku tworzenia floty narodowej na potrzeby Powstania Styczniowego, należało to zagadnienie unormować. W dniu 1 lutego 1864 roku zostały wydane Przepisy Organizacji Sił Zbrojnych Morskich, w których pkt. 6. mówi:

Flaga statków polskich będzie dwukolorowa, biała i amarantowa z herbem państwa takim, jakiego Rząd Narodowy na pieczęciach swoich używa. Znak – ramię białe, mieczem uzbrojone, w amarantowym polu. Bandera biała i amarantowa<sup>26</sup>.

Wspomniane w tym miejscu godło na banderze to Orzeł Srebrny, Pogoń Litewska i postać Św. Michała Archaniola umieszczone na czerwonych polach. W powyższym dokumencie jest również mowa o proporcu nazwanym znakiem. Był on wzorowany na dawnej banderze królewskiej<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Stanowiła ona konsekwencje zakończenia wojny krymskiej. Konwencja miała m. in. zapobiegać konfliktom między państwami neutralnymi a stronami konfliktu. Zawierała ona cztery podstawowe normy: 1. Zniesienie zasady korsarstwa (kaperstwa); 2. Bandera neutralna chroni ładunek nieprzyjacielski z wyłączeniem kontrabandy wojennej; 3. Ładunek neutralny z wyłączeniem kontrabandy wojennej jest netykalny pod banderą nieprzyjaciela; 4. Blokada morska musi być rzeczywista – uniemożliwiająca jakiegokolwiek dotarcie do brzegu nieprzyjaciela. Każde państwo parafujące te postanowienia, przyjmowało je bezterminowo.

<sup>26</sup> Całość „Przepisów” zob. załącznik nr 2 w zakończeniu artykułu. W. Hubert, *Dwie bandery polskie; Broń i Barwa*, R. 1934 nr 6, s. 120.

<sup>27</sup> Ów proporzec przetrwał w naszej Marynarce Wojennej do dnia dzisiejszego. A. Kotecki, *Bandera polska – zarys dziejów*, „Biuletyn Historyczny” nr 20, Dowództwo Marynarki Wojennej – Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 2005, s. 30.

Innym elementem, który wskazywał na regularność organizowanej floty, były mundury, jakie prawdopodobnie nosiła pierwsza załoga okrętu floty powstańczej. W wydanej 1 lutego 1864 roku instrukcji, punkt 9. odnosił się do jego wyglądu. Wzorcem był tutaj krój francuski. Przyczyna tego była prosta – skoro we Francji mieściła się siedziba Organizacji Głównych Sił Narodowych Morskich, to choćby dlatego, że krawcy francuscy mieli gotowe szablony, można je było wykorzystać do szycia mundurów polskich, co mogło obniżyć koszty. Były jednak dwie zasadnicze różnice. Otóż wszelkie oznaki stopni (w przypadku munduru polskiego) zmieniono ze złotych na srebrne. Podobnie zresztą guziki, na których miał widnieć herb Rządu Narodowego:

Mundur marynarki polskiej będzie koloru granatowego, kroju zwykłego marynarzom, z ozdobami srebrnymi i amarantowymi, takim systemem jak w marynarce francuskiej. Guziki i szlify srebrne. Guziki będą miały wryty herb narodowy z koroną jagiellońską<sup>28</sup>.

Za takim zestawem barw – srebro i amarant – przemawia jeszcze jeden argument. Otóż polska flaga – to połączenie bieli i amarantu, odmiany czerwieni. Godło, czyli Orzeł na czerwonym tle, jest srebrny. Tak więc w tym zestawie barw odnajdujemy proste nawiązanie do polskich barw narodowych<sup>29</sup>.

Niewątpliwie pod takimi znakami, z załogą w takich mundurach na przełomie stycznia i lutego 1864 roku wyszedł w morze pierwszy polski okręt „Kościuszko” (eks-„Princess”). Była to jednostka o napędzie

---

<sup>28</sup> Jest to art. 9 Instrukcji dla agentów – Załącznik nr 3. E. Koczorowski, J. Koziarski, R. Pluta, *Zwyczaj i ceremoniał morski*, Gdańsk 1972, s. 238.

<sup>29</sup> W czasie Powstania Listopadowego dochodzi do ostatecznego zdefiniowania wyglądu polskiej flagi państwowej. Toczy się wówczas debata – jak ją byśmy dziś określili społeczna – której finałem była debata na forum Sejmu 7 lutego 1831 r. Ostatecznie zwyciężyła dwubarwna kokarda – biało-czerwona. A oto relacja uczestnika tej debaty Walerego Zwierkowskiego, deputowanego VIII okręgu miasta stołecznego Warszawy: „(...) Jedność jest u nas najpożądańszą, bo jedne cele, wolność i niepodległość, są wszystkim wspólne Polakom. Dlatego mam zaszczyt proponować kokardę narodową złożoną z koloru czerwonego i białego, na znak, iż Orzeł biały w czerwonym polu jest herbem odradzającym się naszej Ojczyzny. Wynoszenie w tym przedmiocie jest ważne i oto w Sejmie członek Izby Poselskiej i Polak uprasza”. A. Kotecki, *Bandera polska...*, op. cit., s. 28–29.

parowym wspomaganym żaglami o wyporności 2000 BRT<sup>30</sup>. Z tego względu mógł on odpowiadać klasie okrętów określanych mianem „korweta”. Na jego pokładzie docelowo mogło znajdować się od 28 do 60 dział. Okręty tej klasy były przeznaczone do dalekiego rozpoznania i zwalczania żeglugi przeciwnika. Wydaje się, że z uwagi choćby na środki, jakimi dysponował Zbyszewski, „Kościszko” posiadał mniejsze uzbrojenie. Musiało ono być jednak tak skalkulowane, by okręt mógł zwalczać mniejsze jednostki rosyjskie, a także i te równe sobie. 12 lutego okręt w drodze na Morze Czarne wszedł do hiszpańskiej Malagi, zapewne celem uzupełnienia zapasów węgla i wody do kotłów parowych, a także na potrzeby załogi. Możliwe, że chodziło również o uzupełnienie żywności dla zaokrętowanej załogi. Tutaj nastąpił niespodziewany kres jego podróży, bowiem władze hiszpańskie zaarrestowały okręt. W sprokurowaniu tej sytuacji niewątpliwie „maczał palce” poseł rosyjski. Wraz z okrętem Hiszpanie zajęli 5 ciężkich dział, 9 lekkich armat, 150 karabinów, 150 rewolwerów, amunicję oraz inny sprzęt wojskowy znajdujący się na pokładzie. Trwające miesiąc zabiegi dyplomatyczne doprowadziły co prawda do uwolnienia jednostki, ale 18 marca, kiedy zdjęto ostatecznie areszt z jednostki, powstanie praktycznie chyliło się ku upadkowi. Ponadto zwolniono okręt nie zwracając zajętego uzbrojenia. W ten sposób dopełnił się los powstańczej Marynarki Wojennej z lat 1863–1864.

W czarnomorskiej epopei Powstania Styczniowego, nie można pominąć jeszcze jednego epizodu. Prowadzona była również akcja zmierzająca z jednej strony do osłabienia oddziałów rosyjskich walczących na Kaukazie, z drugiej zaś przyciągnięcie Polaków służących w armii rosyjskiej. W tym celu wywołano bunt żołnierzy stacjonujących w Nikołajewie. Sprawę tą relacjonuje przedstawiciel Rządu Narodowego Zygmunt Kotiużyński, który działał w tej sprawie:

Zorganizowano do trzystu marynarzy w Mikołajewie [Nikołajewie], którzy to mieli tworzyć flotę – siłę morską dla obrony sprawy narodowej przeznaczoną; dla nich to nabyto jakiś stary okręt, który miano naładować zbożem; a partia ta miała wyru-

---

<sup>30</sup> BRT to stosowana do 1994 r. międzynarodowa jednostka pojemności rejestrowej brutto statku. Jest to całkowita pojemność statku, obejmująca objętość kadłuba i nadbudówek.

szyc ku brzegom Kaukazu, gdzie za zboże miano nawoływać Czerkiesów do ruchu i do dywersji (...). W każdym razie wiele osób mieszkających w Odessie znajdowało się w niemałym kłopotcie: wymagano bowiem od nich złożenia dla sprawy narodowej ofiary w zbożu, by je na stary ten okręt załadować. Marynarze zaś spiskowi, wyczekujący w Mikołajewie lada chwila wezwania do ruchu z obawy, iżby ich nie wykryto i nie aresztowano, chcieli co najspieszniej się uzbroić i zająć okręt, którym miał dowodzić admirał Z. A. [zapewne Zbyszewski – A. K.], mający w tym celu przybyć z zagranicy<sup>31</sup>.

Akcja ta nie miała większych szans powodzenia. Dlatego też Kotiuzzyński, któremu polecono zakończyć całą sprawę, rozwiązał oddział, a okręt i nabyte już zboże rozkazał sprzedać.

Działalność namiastek polskiej floty podczas Powstania Styczniowego, miała trzy zasadnicze cele:

- 1) zaopatrywanie walczących oddziałów w sprzęt wojskowy oraz ochotników napływających z zagranicy;
- 2) dzięki poparciu Wielkiej Brytanii, Francji i Turcji spowodować uznanie Rządu Narodowego na forum międzynarodowym i przejście od działań partyzanckich do regularnych działań wojennych;
- 3) działania na Morzu Czarnym miały spowodować osłabienie interwencji wojsk rosyjskich na terytorium objętym powstaniem.

Czy cele te zostały one osiągnięte? Odpowiedź nie jest tak jednoznaczna, jak mogłoby się wydawać. W ogólnej ocenie powstania, jego genezy, przebiegu i upadku – zapewne nie. Ale nas stawia też ona przed dylematem, dyskutowanym przez kolejne pokolenia – bić się czy się nie bić. W skali „lokalnej”, morskiej, ta ocena winna być pozytywna. Popierwsze potrafilismy i w tym względzie podjąć wysiłek organizacyjny. Dla dziejów naszej rodzimej Marynarki Wojennej ważnym jest, że wówczas, w 1863 roku, za sprawą W. Zbyszewskiego i jego współpracowników, zostały stworzone podwaliny przyszłej, odrodzonej w 1918 roku floty. Były one najbardziej dojrzałe z wszystkich dotychczasowych. Wiadać więc, że z wcześniejszych niepowodzeń zostały wyciągnięte wnioski. Próby działań morskich po raz kolejny w naszych dziejach dowiodły, jak istotnym jest zagadnienie wolnego dostępu do morza, możliwość

---

<sup>31</sup> J. Pertek, *Polacy...*, op. cit., s. 521.

posiadania baz (portów) morskich, niezależnych od kaprysów czy zawirowań politycznych. Nauki te zaowocowały usilnymi staraniami o POLSKIE WYBRZEŻE w 1918 roku. Widoczne były również w działaniach po roku 1945. Powinniśmy z nich czerpać również dziś...

\*\*\*

Dla lepszego zrozumienia tego tematu warto na zakończenie parę słów poświęcić prezentacji literatury przedmiotu. Powstanie Styczniowe jako całe wydarzenie doczekało się bardzo bogatej literatury. Jako przykład może tutaj posłużyć praca Eligiusza Kozłowskiego<sup>32</sup>. Opracowań na temat spraw morskich jest znacznie mniej. Wśród nich znajdują się wydawnictwa o charakterze pamiątnikarskim, opracowania w formie artykułów czy publikacje książkowe.

Najstarszym z opublikowanych źródeł, jeszcze w XIX wieku, jest pamiętnik T. Łapińskiego (poz. 14). Do czasu odzyskania niepodległości w 1918 roku ukazały się jeszcze trzy opracowania, które w różnym stopniu odnoszą się do tego tematu. Znaczne ożywienie w badaniach dotyczących tego zagadnienia nastąpiło po 1918 roku. Wiązało się to zapewne z odzyskaniem dostępu do morza (10 luty 1920 r.) oraz odrodzeniem Marynarki Wojennej (27 listopad 1918 r.). Istotnym impulsem do tych działań była również utworzona w roku 1924 Liga Morska i Rzeczna (w 1930 r. przekształcona w Ligę Morską i Kolonialną). Oba te podmioty stały się instytucjami sprawczymi dla licznych wydawnictw marynistycznych, w tym również historycznych. Wymienić tu należy wydawany przez Marynarkę Wojenną od grudnia 1928 roku miesięcznik „Przegląd Morski”<sup>33</sup>. W przypadku Ligi Morskiej był to miesięcznik „Morze” oraz kwartalnik „Sprawy Morskie i Kolonialne”<sup>34</sup>. Wśród autorów publikujących na ich łamach wymienić należy takie nazwiska, jak W. Hubert, J. Stępniać czy S. Zieliński.

<sup>32</sup> E. Kozłowski, *Bibliografia powstania styczniowego*, Warszawa 1964.

<sup>33</sup> Ukazuje się do dziś z przerwą na lata 1939–1947. W chwili obecnej jest to najstarsze polskie czasopismo marynistyczne. Zob. też A. Kotecki, *Bibliografia „Przeglądu Morskiego za lata 1928-1939*. Dodatek do numeru 7/8 „Przeglądu Morskiego”, Gdynia 1994.

<sup>34</sup> „Morze” ukazywało się w latach 1924–2000 z przerwą na lata 1939–1945. Wymieniony tu kwartalnik, po wojnie nie został reaktywowany. Zob. też A. Kotecki, *Bibliografia miesięcznika „Morze” z lat 1924-1939*; „Nautologia” R. 2001 nr 1/2.

Kolejne publikacje powstawały już po II wojnie światowej. Również i w tym czasie zarówno badania, jak i publikacja ich wyników skupiły się na Wybrzeżu. Wyjątkiem może tu być postać Jerzego Pertka, którego cały dorobek pisarski i wydawniczy powstał w Poznaniu. Warto również zwrócić uwagę, iż publikacje te ukazywały się w dwóch przedziałach czasowych. Pierwszy z nich miał miejsce po zakończeniu wojny i trwał mniej więcej do I połowy lat 60. XX wieku. Po tym czasie następuje przerwa, która trwa aż do lat 90. ubiegłego stulecia. Wówczas to ma miejsce ponowne ożywienie w zakresie publikacji na ten temat. Tym razem, oprócz wspomnianych już periodyków, wymienić należy „Biuletyn Historyczny” wydawany wspólnie przez Dowództwo Marynarki Wojennej i Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

W tym miejscu, z ubolewaniem należy stwierdzić, że postać Zwierkowskiego nie doczekała się do chwili obecnej żadnego opracowania biograficznego. Jego nazwisko nie figuruje nawet w opublikowanych encyklopediach wojskowych.

Poniżej autor przedstawia wybór wydawnictw, w których czytelnik może znaleźć informacje na temat spraw morskich w Powstaniu Styczniowym:

- 1) Boczar M., *Statki powstańczych wypraw morskich w latach 1830/31 i 1863/64*, „Arsenał” Kraków R. 1958 nr 3.
- 2) Bóbr-Tyling S., *Polska wyprawa na Kaukaz w 1863 r.*, Bellona, Warszawa 1968.
- 3) Dyskant J. W., *Próby utworzenia marynarki wojennej w powstaniu styczniowym* [w:] *Powstanie styczniowe 1863-1864. Aspekty militarne i polityczne*, Warszawa 1994.
- 4) Gierszewski S., *Wyprawa morską Łapińskiego a przemyt broni przez Gdańsk*, „Rocznik Gdański”, T. XV–XVI 1956–1957.
- 5) Godlewski M., *Wyprawa morską powstańczego okrętu w 1863 r.*; „Przegląd Morski”, R. IX 1936, z. 86, s. 368–377.
- 6) Górski K.: *Spisek czarnomorski*; „Jantar” R. 1948, z. 2.
- 7) Górski T., *Morskie aspekty powstań narodowych*, „Biuletyn Historyczny” nr 24, Gdynia 2009, s. 7–26.
- 8) Górski T., *Myśl morską w powstaniu styczniowym*, „Przegląd Morski” 1987 nr 3, s. 60–61.
- 9) Górski T., *Ośrodki organizacji polskiej Floty*, „Biuletyn Historyczny” nr 21, Gdynia 2006, s. 7–25.

- 10) Hubert W., *Polskie dążenia morskie*, Wydawnictwo Ligii Morskiej i Kolonialnej, Warszawa 1939.
- 11) Hubert W., *Tworzenie polskiej Marynarki Wojennej w 1863-1864 r.*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” R. 1934, z. 2.
- 12) Kotecki A., *Bandera polska – zarys dziejów*, „Biuletyn Historyczny” nr 25, Dowództwo Marynarki Wojennej – Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia 2005, s. 22.
- 13) Łapiński T., *Powstańcy na morzu w wyprawie na Litwę*, „Gazeta Narodowa”, Lwów 1878 nr 180–227.
- 14) Mickiewicz W., *Emigracja polska 1860 – 1890*, Księgarnia Spółki Wydawniczej Polskiej, Kraków 1908.
- 15) Pertek J., *Pod powstańczą banderą (1863-1864)*, Seria: Miniatury morskie; Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1964.
- 16) Pertek J., *Polacy na szlakach morskich świata*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1957.
- 17) Przyborowski W., *Dzieje 1863 r. T. I–V*, Kraków 1897–1919.
- 18) *Rapsod morski. Wielcy ludzie rewolucji na tle wyprawy morskiej powstańców w 1863 roku*; „Twórczość” R. 1949 nr 7.
- 19) Rogowski J., *Flota polska w powstaniu styczniowym*, „Morze” R. 1926 nr 2.
- 20) Siekierzyński J., *Sprawy morskie w powstaniu styczniowym*, „Biuletyn Historyczny” 1963 nr 1.
- 21) Stępowski J., *Epilog morskiej wyprawy 1863 r.*, „Przegląd Morski” R. X 1938, z. 110, s. 377–386.
- 22) Stępowski J., *Przypiski do wyprawy bałtyckiej 1863 r.*, „Przegląd Morski” R. X 1938, z. 106, s. 32–38.
- 23) Stępowski J., *Sierakowski i Mierosławski twórcy wyprawy bałtyckiej 1863 r.*, „Przegląd Morski” R. IX 1937.
- 24) [W. W.], *Marynarka polska w roku 1863-1864*; „Przegląd Morski” R. X 1938, z. 107, s. 164.
- 25) Wójcicki J., *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Książka i Wiedza, Warszawa 1989.
- 26) Wróblewska J., *Szwecja wobec powstania styczniowego*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe – Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo PAN Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1986.
- 27) Zalewski B., *Morska myśl wojskowa w dobie powstań narodowych XIX w.*, „Przegląd Morski” R. LXV 2000 nr 9, s. 26–34



- 28) Zieliński S., *Mały słownik pionierów polskich i morskich*, Warszawa 1932.  
Zieliński S., *Marynarka Wojenna powstania styczniowego*, „Morze” R. IX  
1932 nr 7/8.

## **Załączniki**

Na wstępie należy się czytelnikowi jedna istotna uwaga. Otóż znajdujące się poniżej materiały o charakterze źródłowym zostały przytoczone za pracą W. Huberta, *Polskie dążenia morskie*, Warszawa 1939. Oryginały tychże znajdowały się w archiwum Muzeum Polskiego w Raperswilu. Po odzyskaniu niepodległości, trafiły do Warszawy wraz z zespołem innych archiwaliów przekazanych do wolnej ojczyzny. Niestety, w latach II wojny światowej podzieliły tragiczny los innych cennych pamiątek i dokumentów historycznych – bezpowrotnie przepadły. Dlatego też w chwili obecnej znamy je jedynie z odpisów, m. in. dzięki wspomnianej publikacji W. Huberta. Ten sam los spotkał inne świadectwo uczestnika wyprawy Łapińskiego, cytowany przez Jerzego Pertka – *Pellegrini G., Raporto Sulla spedizione del Baltico commandanta del Calonello Łapiński*.

### **Załącznik nr 1**

List Henryka Rougemonta.

„Henryk Rougemont, student, do Eryka Isvara, literata. Paryż. Bulwar Montparnasse Nr 151.

Piszę do pana przybity. Straciłem wszystkich przyjaciół i tylko cudem uratowałem się. Oto są fakty. Dnia 1 czerwca wypłynęliśmy z Malmö na małym parowcu „Fulton”, nie wiedząc, dokąd podążamy. Wskutek sekwestru na „Ward Jackson”, nasza broń i zaopatrzenie wojenne pozostały w Szwecji. Byliśmy przekonani, że wyprawa skończona i że pułkownik Łapiński odstawia nas do Londynu, aby tam oddział rozpuścić.

W dwie godziny po odpłynięciu z Malmö zakotwiczyliśmy pod Kopenhagą obok doskonałego szkunera „Christina Lorenza”, nie wiedząc o naszych dalszych losach. O godzinie 16 przybył na „Fulton” p. Demontowicz, komisarz Rządu Narodowego, który w krótkich słowach zakomunikował nam, że zdobywamy się na ostatni wysiłek, mianowicie na bardzo niebezpieczne wylądowanie na Mierzei Kurońskiej, prawie

w polu obstrzału dział kłajpedzkich. Wiadomość ta była przyjęta przez nas z wielkim entuzjazmem.

O godzinie 22 „Christina Lorenza” pod pełnymi żaglami pędziła na północ Sundu, przez co zdawało się że odstawia nas do Anglii. Wtem około 24 z hukiem wpadł do morza łańcuch kotwiczny, i znaleźliśmy się burta przy burcie z drugim szkunerem „Emilia”. Jak prawdziwi korsarze, wdrapaliśmy się na liny u burt, wznosząc okrzyk: „Niech żyje Polska!”.

„Emilia” była naładowana bronią i amunicją, nabyta w Kopenhadze. W mgnieniu oka ułożyliśmy bagaże, i szkuner znów przeszedł pod Kopenhagą, nie dając żadnego powodu do podejrzeń. Co się tyczy „Christina Lorenza”, to statek ten w istocie wyruszył do Londynu, obserwowany prawdopodobnie przez Rosjan, podczas gdy my spokojnie i bezpiecznie płynęliśmy po Bałtyku, mijając fregaty nieprzyjacielskie.

Wieczorem dnia 11 czerwca znaleźliśmy się koło brzegów Zalewu Kurońskiego. Italo-Francuzi i 12 polskich kawalerzystów mieli wylądować pierwsi. Mówiono, że trzeba będzie rozpocząć walkę z celnikami pruskimi, a przez ten czas reszta ochotników wyląduje, weźmie łodzie na plecy i przejdzie z nimi mierzeję; tam znów spuści łodzie na wodę i przeprawi się na ląd stały. Od granicy prusko-rosyjskiej byliśmy oddaleni o dwie godziny drogi.

Wszystko obliczono w taki sposób, aby do tej granicy dotrzeć w ciągu nocy. Dzień powinien był nas zastać na Żmudzi wśród oczekujących nas powstańców. Jak Pan widzi, mieliśmy wykonać coś w rodzaju wyprawy Garibaldiego na Buenos-Aires<sup>35</sup>.

O godzinie 22 wielka łódź zakupiona przez pułkownika w Hamburgu została spuszczone na wodę. Miała ją holować druga łódź, w której znajdował się p. Łapiński i jego oficerowie. Brzeg był widziany w odległości 3 km. Niech pan zauważy, że mogliśmy podejść na „Emilii” znacznie bliżej do brzegu. Woda była głęboka aż do samego wybrzeża.

Zaledwie weszliśmy do niej [zaczęła się] wlewać woda przez dno. Jednak opanowała nas radość i wielu z młodych wojaków, którym

---

<sup>35</sup> Na początku lat 40. XIX w. w Ameryce Południowej wybuchło powstanie Farranas („Łachmaniarzy”) do którego przyłączył się Garibaldi, przybyły tam z Afryki północnej. Jego uczestnicy walczyli o niepodległość republiki Rio Grande w brazylijskim stanie Rio Grande do Sul. Garibaldi dowodził z pozytywnym skutkiem niewielką flotą urugwajską oraz z zamieszkałych tam kolonistów włoskich stworzył „Legion Włoski”.

za kilka minut sądzone było umrzeć, żartowało z przygotowanej dla nas kąpieli dla nóg. Była późna noc i morze silnie falowało pod wpływem bryzy. Woda tymczasem w łodzi dochodziła nam już do kolan. Wioślarze widząc niebezpieczeństwo, na które wskazywały okrzyki trwogi najmłodszych spośród nas (byli szesnastoletni), wiosłowali ze wszystkich sił, lecz szliśmy pod wiatr, a łódź była prawie pełna.

Była to chwila pełna grozy. Trzydziestu dwóch ludzi wznosiło wzrok z rozpaczą do nieba, a Bóg słuchał ich niemych i uroczystych modlitw.

Wtem fala pokryła wszystko.

Rozległo się kilka okrzyków i w ciągu paru minut widać było dzielnych pływaków walczących mężnie, lecz bezskutecznie z wściekłością fal. Łódź, w której byli nasi oficerowie, ta, która nas holowała, przecięła linę holowniczą i uciekła wiosłując, od przerażającej sceny.

Odwiązałem mój plecak i jeden z pierwszych wyskoczyłem z łodzi. Jednak na brzuchu miałem 60 naboji, które mi bardzo przeszkadzały w pływaniu. Toteż przypomniałem sobie o moim kordelasie. Płaszcz i buty też mi bardzo przeszkadzały. Wtedy, płynąc lewą ręką, rozciąłem pas od ładownicy i rękawy płaszcza. Zostałem tylko w spodniach i moich okropnych butach, ale nie opuszczała mnie energia. Ciągłe płynąłem. Było nas jeszcze piętnastu ludzi na powierzchni morza.

Wtem zauważyliśmy dziobnicę łodzi. Szybko dopłynęliśmy do niej jak do deski ratunku, lecz łódź uchwycona przez zrozpaczonych pływaków, tylko za jedną burtę przewróciła się, pociągając nas w głębinę, która pochłonęła większą część rozbitków. W tym momencie zginął Chaine płynący obok mnie. Prawdopodobnie pociągnęli go na dno tonący. Na powierzchni morza znajdowało się nas zaledwie sześciu. Koledzy, pozostawieni na statku, odpowiadali na nasze okrzyki, jednak ciemności przeszkadzały im nas dojrzeć. Wreszcie łódź, o której mówiłem, kierowana przez dwóch dzielnych marynarzy ze szkunera, zdołała nas wyłowić. Niebawem spotkaliśmy dwóch jeszcze pływaków. Z trzydziestu dwóch ludzi tylko ośmiu zdołało się wyratować. Trzymaliśmy się na wodzie przez dwie godziny. Nasi przyjaciele przywitani nas na pokładzie z szaloną radością i podziwem.

W trzy godziny potem stanęliśmy na Gotlandzie, gdzie szwedzka gwardia narodowa wzięła nas za piratów i wysłała do wsi Klinthamm. Przebywaliśmy tam dopóty, dopóki korweta „Ockrad”, wezwana

telegraficznie, nie zabrała nas i nie odstawiła do Wolich, gdzie znajdujemy się obecnie.

Jesteśmy więc w Anglii, dosłownie przymierając głodem. Otrzymujemy dziennie jeden szyling i trzy pensy, co starczy zaledwie na nędzny obiad. Pułkownik nie traci nadziei, lecz ja nie mam więcej do niego zaufania. Mógłbym przedstawić masę dowodów, o których opowiem ustnie.

Nie mam bielizny, spodni i płaszcza. Pułkownik nie ma ani grosza. Zamoyski radzi nam zamiatać ulice w Londynie, ale nam to nie wypada. Ratujcie mnie panie, Pan, Girard i Bombard! Ja chcę zginąć po bohatersku za Polskę, a nie umierać tutaj w nędzy.

Oto nazwiska tych, którzy zginęli: Gilliard, Marchera, Dominici, Robert, Hanetelle, d'Arsonfal, Delfiere, Schelamberg, Glandam, Duireau, Chaine, Thibaud, Elleraux, Trafico, di Francesco, Kwiatkowski, Poneski, Wisiewski, Sosiewicz, Zelnerowski, Borowski, Piotrowski, Wieśniński. Ocaleni: Chaplaix, Rougemont, Pear, von Siegenfeld, PAyoth, Biller, Polaczek, Cholewa.

(-) Henryk Rougemont  
Woolwich, 27 czerwca<sup>36</sup>.

## **Załącznik nr 2**

Przepisy o organizacji sił zbrojnych morskich z 1 lutego 1864 r.

Art. 1. Organizator generalny zakończy w najkrótszym czasie przygotowania do wyprawy.

Art. 2. Bierze dowództwo statków, którymi obecnie Rząd Narodowy rozporządzać może.

Art. 3. Rozpocznie kroki nieprzyjacielskie jak największymi można siłami, a skieruje działania mianowicie na statki wojenne moskiewskie. Jeśliby jednak statki polskie, przed zetknięciem się ze statkami moskiewskimi wojennymi, spotkały statki kupieckie, powinny je zabierać lub niszczyć, jeśli je w bezpieczne miejsce uprowadzić nie mogą. – Baczyć wszakże, żeby wraz ze statkiem nie niszczyć własności, do neutralnych należącej<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> W. Hubert, *Polskie...*, op. cit., s.103–106.

<sup>37</sup> Postanowienie to jednoznacznie odnosi się do jednego z uzgodnień konferencji paryskiej kończącej wojnę krymską.

Starac się statki zdobyte, o ile możności, uzbrajać, ażeby przeciwko Moskałom obrócić je można było. Jeśli liczba statków naszych pozwoli podzielić morskie siły nasze, organizatorowi generalnemu służy prawo tak nominowania tymczasowych dowódców statków i innych oficerów i urzędników morskich, z warunkiem przedstawienia tych nominacji Rządowi Narodowemu do zatwierdzenia, jak dzielenia floty na eskadry.

Art. 4. Oficerowie i urzędnicy morscy, tymczasowo przez organizatora generalnego nominowani, nie czekając potwierdzenia nominacji swych przez Rząd Narodowy, pełnią natychmiast obowiązki, do urzędów, na które ich przeznaczono, przywiązane.

Art. 5. Przed przedsięwzięciem wyprawy organizator generalny wzywa na radę wojenną dowódców eskadr, dowódców statków, komisarza Rządu Narodowego. Radzie tej prezyduje organizator generalny, komisarz Rządu Narodowego asystuje. Ostatecznie rozstrzygają kwestie wątpliwe organizator i komisarz rządowy.

Art. 6. Flaga statków polskich będzie dwukolorowa, biała i amarantowa z herbem takim, jakiego Rząd Narodowy na pieczęciach swych używa. Znak – ramię białe, mieczem uzbrojone w amarantowym polu. Banderola biała i amarantowa<sup>38</sup>.

Art. 7. Wszelkim statkom polskim zakazuje się walczyć pod innymi znakami. Z przekroczenie tego przepisu dowódcy, dopuszczający się winy, do surowej odpowiedzialności pociągnięci zostaną.

Art. 8. Przy podziale zysku ze sprzedaży statku lub towarów zdobytych następujące należy zachować prawidła:

Art. 9. Po odtrąceniu kosztów sprzedaży zysk dzieli się na cztery równe części, z których jedną czwartą bierze Rząd Narodowy, a trzy czwarte – osada statku zdobywającego.

Art. 10. Za zdobycie statków wojennych parowych Rząd Narodowy płaci osadzie statku zdobywającego sumę dziesięciu tysięcy franków za działło, za statek żaglowy – w stosunku pięciu tysięcy franków za działło.

Art. 11. Jeżeli organizator generalny uzna za stosowne uzbroić stosowny statek kupiecki, Rząd Narodowy obowiązany będzie zapłacić

---

<sup>38</sup> Zgodnie z dzisiejszą nomenklaturą morską i przepisami Regulaminu Służby Okrętowej (RSO) powinno być bandera, Proporzec Marynarki Wojennej i Znak Dowódcy Okrętu. Na ich temat zob. A. Kotecki, *Bandera polska...*, op. cit.

osadzie statku zdobywającego trzy czwarte jego wartości. Sumy, które się od Rządu Narodowego osadom w moc artykułów 10 i 11 zawartych należeć będą, mają się odtrącać od części zysków, które na Rząd ze sprzedaży zdobyczy następnych przypadają.

Art. 12. Jeżeli statek zdobywający składa część dywizji, osady innych statków mają prawo do jednej trzeciej zysku ze zdobyczy, część Rządu Narodowego nietkniętą zostawiając, choćby w boju bezpośredniego udziału nie miały. Jeśli statek był wykomenderowany z eskadry dla osobnego działania, w takim razie osada jego nie dzieli się zdobyczą z osadami innych statków.

Art. 13. Sumy, Rządowi Narodowemu z podziału zdobyczy należne, przeleją się do kasy komisarza Rządu Narodowego przy organizatorze generalnym.

Art. 14. Gdyby organizator generalny wynalazł armatorów, którzy by się zobowiązali dostarczyć sum potrzebnych armatorowie ci, po dostarczeniu sum i wyprawieniu statków, nabiorą prawa do tej części zysku ze zdobyczy, jaka się Rządowi Narodowemu należy.

Art. 15. Rząd Narodowy, powierzając marynarzom polskim flagę narodową, przypomina im, że nie tylko prawością i ludzkością, nietykalnością własności neutralnej nieskalaną jej cześć utrzymać mogą.

Art. 16. Dzisiejszy kodeks karny francuski na flocie polskiej obowiązywać ma we wszystkich przypadkach, niniejsza nieokreślona instrukcją.

Art. 17. Przed wypłynięciem statku na morze organizator generalny doręczy dowódcy tegoż statku dokładne instrukcje, których przepisy niżej wymienione i przepisy kodeksu morskiego ściśle zachowane będą.

Art. 18. Dowódcy statków winni są nieograniczone posłuszeństwo rozkazom organizatora generalnego i pod żadnym pozorem nie mogą ich zmieniać ani modyfikować.

Art. 19. Dowódcy eskadr mają prawo rozdzielania ich; uzbrajania statków kupieckich zdobytych, za zdatne do użycia w boju uznane; mają prawo nominowania oficerów aż do stopnia kapitanów; dawania im dowództwa, zważając na starszeństwo. W razach, kiedy są zmuszeni do ostatniego prawidła odstąpić, obowiązani są nadmienić powody w raporcie do organizatora generalnego.

Art. 20. Oficerowie, mianowani na dowódców statków lub eskadr, wchodzi natychmiast po ogłoszeniu przez organizatora generalnego w rozkazie dziennym ich nominacyj, w prawa i atrybucje, do ich urzędów przywiązanie.

Art. 21. Dowódcy mają prawo zawiesić podwładnego w służbie, z warunkiem zawiadomienia o tym organizatora generalnego z przytoczeniem powodów tego postąpienia.

Art. 22. W razach stanowczych tylko albo na rozkaz organizatora generalnego mogą wchodzić w stosunki lub korespondencję z urzędami i agencjami cywilnymi organizacji narodowej.

Art. 23. Jeśli organizator generalny bierze sam dowództwo statku lub eskadry, oficerowie przechodzą pod jego rozkazy. Organizator generalny liczy się zawsze starszym w służbie i w stopniu.

Art. 24. Dostawców rozmaitych potrzeb dla floty mianuje komisarz rządowy.

Art. 25. Dowódcy wszelkiego stopnia powinni korzystać z każdej sposobności, ażeby przesłać organizatorowi generalnemu szczegółowe raporty o stanie swych statków, również o stanie osady i ich potrzebach. Potrzebne do tego formularze rozdane będą dowódcom.

Art. 26. W przypadkach, tą instrukcją nieokreślonych, dowódcy zastosować się winni do kodeksu morskiego, a mianowicie do paragrafu: „Du commandant en chef et des officiers generaux et de divisions employes en sous-ordre”<sup>39</sup>. W stosunkach zaś z organizatorem generalnym, tą instrukcją nieokreślonych, dowódcy zachowują przepisy, tyżące się stosunków dowódców z ministrem marynarki.

Art. 27. Komisarz rządowy pełni przy organizatorze generalnym i przy flocie polskiej obowiązki intendenta generalnego. Zawiaduje kasą, rachunkowością, dostawami i administracją.

Art. 28. Stosunki komisarza rządowego z organizatorem generalnym uregulują się tak, żeby go w razie śmierci lub nieobecności komisarz rządowy mógł czasowo zastąpić<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> Dowódcy eskadr i okrętów podlegają komendzie organizatora generalnego.

<sup>40</sup> W. Hubert, *Polskie...*, op. cit., s.111–115.

### **Załącznik nr 3**

Instrukcja dla agentów (została opublikowana po polsku i angielsku).

„Agenci głównej organizacji sił polskich na morzu, w wypełnianiu swych obowiązków, następujących trzymać się będą przepisów:

Art. 1. Pierwszym ich staraniem będzie w jak najkrótszym przeciągu czasu dopełnić uzbrojeń, na które okoliczności pozwolą w obrębie ich działania.

Art. 2. Zatem w krajach, w których działać będą mieli, dołożą starań, by wszelkimi sposobami możliwymi i dozwolonymi zgromadzić jak najwięcej materiałów i ludzi, a to stosownie do przepisów Rządu Narodowego, dotyczących się walki na morzu przeciw Moskwie, objętych instrukcją, wydaną dla organizacji sił polskich na morzu pod datą 1 lutego 1864 r., której kopia w części, do nich odnoszącej się, przy niniejszym się dołącza.

Art. 3. Ponieważ ujścia rzek i porty polskie są zajęte najeźdźczymi siłami, Rząd Narodowy postanowił zbroić statki w jakimkolwiek porcie kuli ziemskiej, gdzie głos sprawiedliwości znajdzie uznanie i gdzie agenci organizacji sił polskich na morzu znajdą armatorów, chętnych do uzbrojeń, potrzebnych dla obrony praw narodu polskiego, zapisanych w historii i traktatach.

Art. 4. Nasi agenci winni legalizować umowy, zawierane z pojedynczymi kapitalistami lub wspólnikami, którzy by mieli zamiar ciągnięcia korzyści z funduszów, przez nich udzielonych na zbrojenia statków. Umowy te mają zabezpieczyć interes sprawy narodowej z jednej strony, a bezpieczeństwo kapitałów z drugiej, w kształcie kontraktów, zawieranych co do używalności statków i służby ich załóg, tak, aby nadając statkom charakter polskich wojennych okrętów, zabezpieczyły hipotecznie kapitały i zyski przedsiębiorców (armateurs) na tychże statkach.

Art. 5. Agenci nie będą mogli innych korzyści kapitalistom przyrzekać, jak tylko te, które są objęte artykułami instrukcjami Rządu Narodowego wzwyż wspomnianej, których kopia się dołącza.

Art. 6. Dołożą starań, aby do marynarki polskiej wybierać marynarzy zdolnych i prawych, o ile możności Polaków, szczególnie na wyższe stopnie, i żadnej misji nie porucza, nie porozumiewawczy się pierwiej z radą, przy agencji ustanowioną.



Art. 7. W każdym razie nie będą mogli mianować w imieniu organizatora generalnego na stopnie wyższe nad stopień kapitana fregaty<sup>41</sup> i będą się zawsze ograniczać do kadrów rzeczywiście uzbrojonych statków w obrębie agencji. Tak, żeby oficerowie mianowani byli realnymi dowódcami sił, którymi komenderować mają. Każda zaś nominacja na stopień, tymiż kadrami nieobjęty, może mieć miejsce nie inaczej, jak za złożeniem kaucji, niezwracającej się, w ilości dwóch tysięcy piastrów hiszpańskich.

Art. 8. Kaucje te będą złożone w kasie, utrzymywanej przez agenta pod kontrolą rady agencji, odpowiadającej co trzy miesiące z sum, odebranych przez organizację generalną. Agenci jednak będą upoważnieni do wydawania na konieczne potrzeby 10% z kaucyj, złożonych w kasie.

Art. 9. Mundur marynarki polskiej będzie koloru granatowego, kroju zwykłego marynarzom, z ozdobami srebrnymi i amarantowymi takim systematem, jak w marynarce francuskiej. Guziki i szlify srebrne. Guziki będą miały wyryty herb narodowy z koroną jagiellońską.

Art. 10. Agenci będą korespondowali z organizacją główną za pośrednictwem głównej agencji dyplomatycznej w Paryżu pod adresem księcia Władysława Czartoryskiego, hotel Lambert, ile Saint Louis en Ville. Księgi kontraktów i korespondencji będą utrzymywali w porządku.

Art. 11. Co miesiąc ze swoich czynności będą zdawali raport organizacji głównej.

Art. 12. W aktach urzędowych używać będą pieczęci, podobnej do pieczęci, przyłożonej do aktów, które teraz odbierają, z napisem w otoku: „Agencja Narodowa Morska” z oznaczeniem obrębu, w którym agencja ustanowiona działać będzie<sup>42</sup>.

**Andrzej Kotecki**

---

<sup>41</sup> Stopień odpowiadający we współczesnej Marynarce Wojennej komandorowi porucznikowi (podpułkownik wojsk lądowych).

<sup>42</sup> W. Hubert, *Polskie...*, op. cit., s. 115–117.

## **The January Uprising at sea**

### **Key words**

January Uprising, Baltic Sea, Black Sea, Łopiński expedition, “international” of the conspirators, Władysław Zbyszewski, Polish rebellion in Nikolaev

### **Abstract**

The average Pole associates the January Uprising mainly with activities on land. But the uprising also had a marine dimension. However, it did not play a significant role. For some people it will only be a meaningless episode, for others a historical titbit. But in order to get the full picture of the history of the years 1863-1864 one needs to remember it.

Marine activities in the January Uprising included two stages. The first one was the Łopiński expedition full of dramatic turnabouts. Based on international support from, among others, the Garibaldi legion and emigrant Russian activists, a marine expedition was organised. On rented ships weapons, as well as a group of volunteers of various nationalities, were to be transported to Lithuania. Despite many adversities, mentioned below, the expedition reached the Baltic in the region of Sambia. But here the expedition met a tragic end.

After this defeat, efforts were made to create a substitute for the regular Polish navy in the Black Sea. The Polish side counted on Russia being war-weary as a result of the Crimean conflict. The Polish side counted also on using, in collaboration with Turkey, the unrest among Caucasian peoples fighting against Russia. According to those assumptions, the constantly inflaming hot spots in the Caucasus were supposed to cause the Russian troops to be removed from the Polish front. Those calculations also ended in a fiasco.

The organisers of the actions in the Black Sea counted also on Poles who had served in the Russian army in that region forsaking their previous allegiance. Such a rebellion took place in Nikolaev. And despite the fact that at the beginning there existed conditions for success, as a result of the upcoming collapse of the uprising even they could not reach the expected positive result.

## **Januaraufstand der See**

### **Schlüsselwörter**

Januaraufstand, Ostsee, Schwarzes Meer, Die Expedition von Łopiński, die „Internationale” der Verschwörer, Władysław Zbyszewski, der Widerstand der Polen in Mykolajiw

## **Zusammenfassung**

Obwohl ein durchschnittlicher Pole den Januaraufstand mit der Aktivität auf dem Land assoziiert, hatte es auch ein maritimes Ausmaß, das dabei jedoch keine bedeutende Rolle gespielt hat. Für einige ist es nur eine bedeutungslose Episode, für andere aber eine historische Neuigkeit. Man sollte sie aber nicht vergessen, damit man im Gedächtnis ein vollständiges Bild der Jahre 1963-1964 bewahrt.

Die maritimen Aktivitäten während des Januaraufstands sind in zwei Etappe gegliedert. Die erste war die mit dramatischen Geschehnissen durchsetzte Expedition von Lopiński. Aufgrund der internationalen Unterstützung u.a. von Garibaldianern und russischen Exilaktivisten wurde eine Seeexpedition organisiert. Auf gemieteten Schiffen haben Waffen und eine Gruppe von Freiwilligen verschiedener Nationalitäten nach Litauen transportiert werden sollen. Trotz vielen Widrigkeiten, die weiter unten besprochen wurden, ist die Expedition an die Ostsee in die Region Samland gelangt. Hier hat sie aber ein tragisches Ende genommen.

Nach diesem Fiasko wurden Bemühungen angestellt, die es zum Zweck hatten, ein Substitut der regulären polnischen Kriegsflotte am dem Schwarzen Meer zu errichten. Die polnische Seite rechnete auf die Schwächung Russlands nach auf seine Niederlage im Krimkrieg. Die Polen zählten auch darauf, in Zusammenarbeit mit der Türkei den Aufruhr der mit Russland kämpfenden Kaukasusvölker zu nutzen. Unter dieser Annahme hatte das ständige Entfachen von Konflikten im Kaukasus zum Zweck, die russische Truppen aus der polnischen Front zurückzuziehen. Auch diese Kalkulationen sind fehlgeschlagen.

Die Organisatoren der Operationen auf dem Schwarzen Meer hatten die Hoffnung, dass die in dieser Region in der russischen Armee dienenden Polen ihren Gehorsam verweigern. Zu solch einem Widerstand kam es in Mykolajiw. Trotz anfänglicher Anzeichen des Erfolgs konnten sie kein positives Resultat erzielen da sich der Aufstand schon kurz danach seiner Niederlage näherte.

## **Январское восстание на море**

### **Ключевые слова**

Январское восстание, Балтика, Черное море, Экспедиция Лопиньского, «интернационал» заговорщиков, Владислав Збышевски, бунт поляков в Николаеве

### **Резюме**

Январское восстание для среднего поляка ассоциируется, прежде всего, с деятельностью на континенте. Однако это восстание имело также свой морской эпизод. Хотя он не сыграл значительной роли. Для одних это будет только совсем несущественный эпизод, для других исторически любопытная подробность. Но для полной картины истории 1863-1864 годов следует о нём также помнить.

В морских деяниях в январском восстании выделяют два этапа. Первым из них была полная драматичных поворотов экспедиция Лопиньского. На основании поддержки на международном уровне, среди других, легиона Гарибальди и эмиграционных русских деятелей организовалась морская экспедиция. На арендованных кораблях должно было транспортироваться оружие и группа добровольцев разных национальностей в Литву. Несмотря на многие препятствия, о которых речь идёт ниже, экспедиция добралась до Балтики, в регион Самбии. Но здесь наступил её трагический финал.

После этого поражения, прилагались усилия, имевшие своей целью создать заместитель регулярного польского военного флота на Чёрном Море. Польская сторона рассчитывала на ослабление России в результате поражения в крымской войне. Польская сторона рассчитывала также использовать при содействии с Турцией волнения среди кавказских народов, борющихся против России. В этих идеях постоянное разжигание горячих точек на Кавказе должно было стать причиной привлечения с польского фронта русских отрядов. Также и эти калькуляции закончились фиаско.

Организаторы действий на Чёрном море рассчитывали также на отказ от повиновения поляками, служащими в этом регионе в русской армии. Такой бунт имел место в Николаеве. И хотя сначала существовали предпосылки успеха, то в результате близкого срыва восстания и они не могли принести ожидаемого положительного результата.