

Jerzy Będźmirowski

Bezpieczeństwo morskie państwa w polskiej polityce od X do XVIII wieku

Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 6, 155-169

2011/2012

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Bezpieczeństwo morskie państwa w polskiej polityce od X do XVIII wieku

Od czasu powstania państwa polskiego rozpoczęła się walka o korzystanie z Bałtyku i jego wybrzeża. Układ uwarunkowań polityczno-geograficznych był sprzyjający dla aktywnego korzystania z dobrodziejstw tego akwenu. Niestety nie wszyscy ówczesni decydenci rozumieli potrzebę posiadania dostępu do Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Brak zrozumienia tej bardzo ważnej kwestii doprowadził do tego, że państwo nasze zostało odepchnięte od morza, a tym samym utraciło swoją pozycję na arenie międzynarodowej, co skończyło się wymazaniem go z mapy Europy. Trzeba być mądrym mądrością innych, a wnioski wyciągać szybciej, niż uruchomi się określone działania.

Wprowadzenie

Zamieszkałe przez Słowian Pomorze Zachodnie i Gdańskie przechodziło bardzo burzliwe dzieje. Pomimo że ukształtowanie naturalne granicy morskiej pozwalało skutecznie przygotować system fortyfikacji i zabezpieczeń przed uderzeniem od strony morza potencjalnego przeciwnika, nie poczyniono żadnych prac w tym zakresie. To właśnie tam, od najdawniejszych czasów pojawiały się groźby obcych najazdów, głównie ze strony Duńczyków i Wikingów przybywających z Półwyspu Skandynawskiego. Duńczycy swoje działania militarne kierowali ku ujściu Odry, ponieważ w tamtych czasach ten region odgrywał znaczącą rolę gospodarczą i wojskową. Dopiero wówczas ludność słowiańska, wykorzystując warunki naturalne, przystąpiła do budowy umocnień obronnych, w oparciu o gęstą sieć fortyfikacji umieszczonej na trzech ostrogach ujścia Odry (Kujawice, Wołogoszcz, Nieprzemin, Uznam, Wir, Lubin, Wolin, Sibir, Kukułowo, Kamień)¹. W grodach portowych, oprócz oddziałów piechoty, stacjonowały jednostki pływające określane jako okręty wojenne, łodzie i statki pomocnicze, a ich zadaniem była obrona grodu i wydzielonego odcinka wybrzeża przed wojskami potencjalnego przeciwnika². O skuteczności działań słowiańskiej floty przekonali się wojska duńskie, a następnie niemieckie, które w skuteczny sposób zostały zatrzymane i odrzucone z tych regionów. Pod koniec XII wieku doszło do klęski słowiańskiej floty wojennej, która została zatopiona w Zatoce Gryfickiej przez flotę duńską³. Oprócz zatopienia floty Duńczycy zburzyli bazę floty Wolin i inne pobliskie małe porty pomorskie.

¹ M. Krwawicz, *Marynarka wojenna i obrona polskiego wybrzeża w dawnych wiekach*, Warszawa 1961, s. 20.

² H. Dominiczak, *Granica państwa i ich ochrona na przestrzeni dziejów 966-1966*, Warszawa 1997, s. 63.

³ J. Mitkowski, *Pomorze Zachodnie w stosunku do Polski*, Poznań 1946, s. 65.

Chcąc uzyskać odpowiedź na tak postawione pytanie, należy scharakteryzować działania, jakie podejmowali władcy wywodzący się z kolejnych dynastii oraz tzw. królowie elekcyjni. Niewątpliwie, „pojemność” artykułu nie pozwala na dogłębne przedstawienie działań realizowanych w tym obszarze, niemniej należy potraktować to, jako próbę usystematyzowania tej problematyki. Powyższą problematykę w różnych obszarach czasowych, przedstawiali znakomici historycy i badacze polskich spraw morskich m.in. Adam Szelański, Kazimierz Lepczyński, Karol Górski, Władysław Konopczyński, Gerard Labuda, Henryk Bagiński, Władysław Odyniec, Marian Krwawicz.

1. Polska Piastów a morskie bezpieczeństwo państwa

Bałtyk był, jest i będzie akwenem, o który od zarania swojej państwowości opierała się Polska. Na przestrzeni dziesięciu wieków o szeroki pas wybrzeża władcy Polski musieli walczyć, zawiązując unie polityczno-militarne, które nie zawsze kończyły się dla nich pomyślnie. Mieszko I dzięki koligacjom rodzinnym oraz dobrze wyszkolonym wojom już w 955 roku włączył pod swoją jurysdykcję Pomorze Nadwiślańskie z Gdańskiem, w dalszej kolejności Pomorze Środkowe z Kołobrzegiem, a z czasem również Szczecin. Sojusz z Czechami umożliwił zdobycie potężnego i bogatego gródu Wolin. Dzięki temu przeszło 400-kilometrowe wybrzeże Bałtyku wraz z prawie 100 przystaniami i portami, z których najpotężniejszymi były Wolin, Szczecin, Kołobrzeg i Gdańsk, znalazło się pod władaniem Mieszka I i jego następcy Bolesława Chrobrego. Wówczas też, co odnotowali kronikarze, odbyły się zaślubiny Polski z Morzem Bałtyckim⁴.

⁴ H. Mąka, *Sarmaci na morzach. Morskie milenium Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008, s. 12 i 14-15. Powyższą problematykę poruszali m.in. A. Chłoniowski, *Gdańsk i Pomorze Gdańskie. Uzasadnienie naszych praw do Bałtyku*, Kraków 1920; B. Krzywiec, *Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie*, Warszawa 1931; E. Koczorowski, *Nasze prawo do Bałtyku*, „Tygodnik Morski”, 1959 nr 40; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa-Poznań 1962.



Ryc. 1. Polska za panowania króla Bolesława Chrobrego

W jednym z dokumentów wystawionych przez Mieszka, *Dagoma iudex*, a dotyczącym utworzenia oddzielnej polskiej prowincji kościelnej i przyszłego królestwa (990 r.), znajdujemy potwierdzenie obecności Polan wzdłuż wybrzeża Bałtyckiego: *terytorium państwowe opierało się na północy o „długie morze” (longum mare)*⁵. A więc morze stanowiło północną granicę państwa polskiego, a Odra występuje jako zachodnia granica, a Prusy jako wschodnia⁶. O tym, że działania mające zapewnić bezpieczeństwo od strony morza dla powstającego państwa były skuteczne, świadczy chociażby to, że Wikingowie nie przebywali zbyt długo na Pomorzu od Odry po Wisłę⁷. Flota, chociaż skromna, zadania zaczepno-obronne oraz tzw. przewóz wojów, zwiadowców itp. realizowała skutecznie, co potwierdzają opracowania historyków zajmujących się tym okresem⁸. Niestety, Pomorze zostało utracone już pod koniec panowania pierwszego króla Polski, Bolesława Chrobrego i zostało podporządkowane miejscowym plemionom, m.in. Wolinian⁹.

⁵ K. Tymieniecki, *Polska w Średniowieczu*, Warszawa 1961, s. 60.

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

⁷ O tych wydarzenia pisze W. Kowalenko, *Dawna Słowiańszczyzna i Polska nad Bałtykiem (I-XII- stulecie)*, „Nautologia” 1975, nr 1-4.

⁸ G. Labuda, *Polska w zlewisku Bałtyku*, „Jantar”, 1948 z. 1; P. Smolarek, *Studia nad skutnictwem Pomorza Gdańskiego X-XIII wieku*, „Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku”, t. III, Gdańsk 1969, Z. Szopowski, *op. cit.*

⁹ G. Labuda, *Polska granica zachodnia- tysiąc lat dziejów politycznych*, Poznań 1971, s. 45.

Późniejsi władcy Polski, Mieszko II, Kazimierz Odnowiciel, Bolesław Śmiały oraz Władysław Herman, nie potrafili poradzić sobie z problemami zarówno wewnętrznymi jak i zewnętrznymi państwa, co doprowadziło do radykalnego skrócenia długości polskiej granicy morskiej¹⁰. Pomorze Szczecińskie (aż do wyspy Rugii) ponownie podporządkowano Polsce za panowania Bolesława Krzywoustego, wzmocniono także wówczas wpływy na Pomorzu Gdańskim. Odzyskano ważne porty, tj. Kołobrzeg, Kamień, Wolin, Uznam oraz Szczecin, tym samym doprowadzając, do wydłużenia granicy morskiej, do ponad 500 kilometrów. Były to typowe grody portowe, w których oprócz oddziałów piechoty przebywały statki określane okrętami wojennymi oraz łodzie, których zadaniem była obrona grodu i wydzielonego odcinka wybrzeża przed wojskami agresora¹¹. Te osiągnięcia zostały zauważone i docenione przez cesarza rzymsko-niemieckiego Lotara III, który uznał Bolesława Krzywoustego za pana ziem pomorskich, łącznie z Rugią¹².

Podporządkowanie Pomorza Szczecińskiego i wzmocnienie wpływów na Pomorzu Gdańskim było znaczącym wydarzeniem dla Polski i jej władcy króla Bolesława Krzywoustego. Potwierdził to kronikarz Gall Anonim, który odnotował na kartach kroniki powstanie pieśni o morzu, śpiewanej przez rycerzy księcia:

Naszym przodkom wystarczyły ryby słone i cuchnące – My po świeże przychodzimy w oceanie pluskające! Ojcom naszym wystarczyło, jeśli grodów dobywali – A nas burza nie odstrasza, ni szum groźny morskiej fali. Nasi ojce na jelenia urządzali polowanie – A my skarby i potwory łowimy, skryte w oceanie¹³.

Niestety popełnienie kardynalnego błędu politycznego przez Bolesława Krzywoustego, jakim był podział państwa na dzielnice, doprowadziło w konsekwencji do sprowadzenia zakonu krzyżackiego przez księcia Konrada Mazowieckiego (praktycznie pobyt Niemców na terenie Polski zakończył się faktycznie w 1945 r.). Następstwem tego fatalnego wydarzenia było zajęcie przez Zakon miasta Gdańska, co ograniczało w sposób znaczący dostęp do Bałtyku.

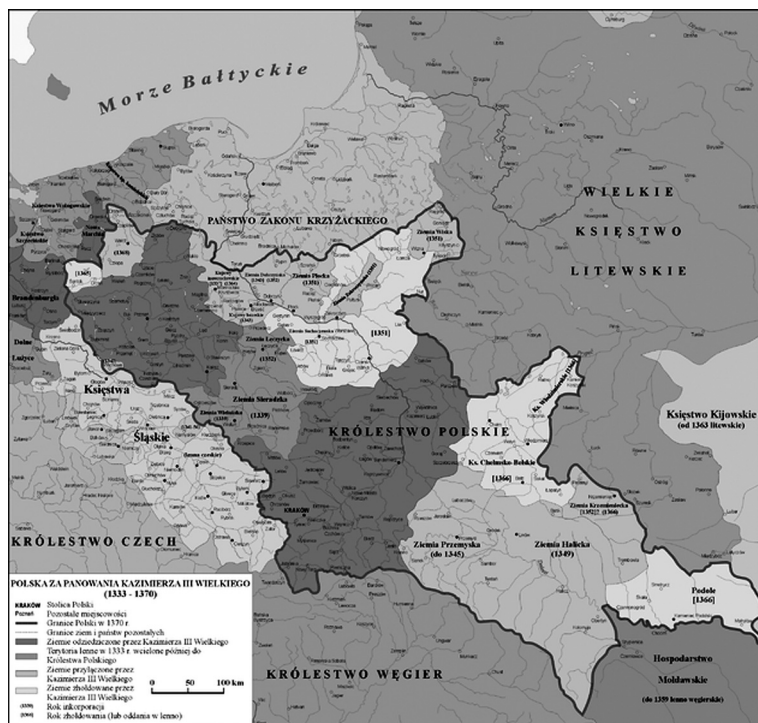
Kolejni królowie Władysław Łokietek i Kazimierz Wielki nie akceptowali tego stanu i podejmowali działania polityczne i militarne, aby odzyskać dostęp do morza wraz z Pomorzem Zachodnim i Gdańskim. Niestety nie udało się zrealizować tych zamierzeń i trzeba było czekać kolejnych prawie 100 lat, aby Polska mogła się oprzeć o Bałtyk.

¹⁰ G. Piwnicki, B. Zalewski, *Polska wojskowa polityka morska od X do końca XX wieku*, Gdynia 2002, s. 14-15.

¹¹ H. Dominiczak, *op. cit.*, s. 63.

¹² *Ibidem*, s. 17; H. Mąka, *op. cit.*, s. 16-17; E. Kosiarz, *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1981, s. 21-22.

¹³ Cyt. za: M. Krynicki, *Nasze morze*, Warszawa 1954 s. 64. Problematykę powyższą w szerokim ujęciu przedstawił G. Labuda, *Zabiegi o utrzymanie jedności państwa polskiego w latach 1138-1146*, „Kwartalnik Historyczny”, 1959, nr 4, s. 1147-1167; idem, *Mieszko I*, Wrocław 2009; K. Maleczyński, *Bolesław Krzywousty*, Kraków 1947;



Ryc. 2. Polska za panowania Kazimierza Wielkiego

2. Jagiellonowie a morskość państwa

Pomorze Gdańskie wraz z Gdańskiem powraca do macierzy dopiero w drugiej połowie XV wieku po tzw. drugim pokoju toruńskim (1466)¹⁴. Wpływ na to miały sukcesy polskiej floty wojennej, która już w latach 1455-1456 dysponowała 100 jednostkami. Flotę tę wystawiły Gdańsk, Elbląg, Braniewo i inne miasta portowe, leżące w rozlewiskach Wisły. Jej celem było zapewnienie bezpieczeństwa tym miastom od strony morza. Okręty działały na Bałtyku od brzegów Królestwa Duńskiego, przez wyspy Bornholm i Gotlandię, aż po wody

¹⁴ Powyższą problematykę szeroko przedstawili: G. Labuda, *Polska granica zachodnia. Tysiąc lat dziejów politycznych*, Poznań 1971; L. Chmielewski, *Podstępem i gwałtem*, Warszawa 1976; Z. Boras, *Książęta Pomorza Zachodniego. Z dziejów dynastii Gryfitów*, Poznań 1978; M. Biskup, *Handel wiślany w latach 1454-1466*, „Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1952; idem, *Kazimierz Jagiellończyk a początki morskiej floty wojennej*, „Zapiski Towarzystwa Naukowego”, 1951 z. 1-2.; idem, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV wieku*, Warszawa 1959; T. Górski, *Polska flota w wojnie 13-letniej (1454-1466) z zakonem krzyżackim*, „Myśl Wojskowa” 1985 nr 6; M. Krwawicz, *Marynarka wojenna i obrona polskiego wybrzeża w dawnych wiekach*, Warszawa 1961; K. Lepsi, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk 1947; W. Odyniec, *Polskie dominium Maris Baltici (zagadnienia geograficzne, ekonomiczne i społeczne X-XVIII w.)*, Warszawa 1982; H. Samsonowicz, *Hanza władczyńi mórz*, Warszawa 1958; J. Wójcicki, *Tysiąc lat Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1967; idem, *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1972; H. Mąka, *Sarmaci na morzach. Morskie milenium Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008.

Zatoki Fińskiej, niszcząc lub zmuszając do ucieczki okręty zakonu krzyżackiego oraz państw z nim współpracujących (duńskie, finlandzkie). Te porażki wymusiły na Danii zawarcie rozejmu z Polską, co nastąpiło w lipcu 1458 r. Tym samym zakon utracił sojusznika, mimo to kontynuował działania zbrojne na morzu przeciwko flocie będącej pod banderą króla polskiego. Dopiero w 1459 r. doszło do kolejnej bitwy kaprów polskich z flotą krzyżacką koło wyspy Bornholm, która w znaczący sposób przyczyniła się do złamania morskiej potęgi zakonu. Kulminacyjnym wydarzeniem była bitwa morska stoczona na Zatoce Świeżej 15 września 1463 r., która nie tylko zakończyła się wielkim sukcesem floty polskiej, ale złamała potęgę morską zakonu krzyżackiego¹⁵.

Król Kazimierz Jagiellończyk, chcąc podziękować władzom Gdańska za dotychczasowe wsparcie w działaniach przeciwko Zakonowi popełnił błąd, nadając temu miast *Wielki przywilej*. Było to tzw. *prawo morskie*, pozwalające miastu korzystać bez ograniczeń z handlu morskiego. Skutek był taki, że

mieliśmy własne wybrzeże i port – lecz nie eksploatowaliśmy sami bogactw morza, oddając handel morski niejako w dzierżawę Gdańskowi. Historia wskazuje, iż konieczność stworzenia potęgi morskiej, czyli konieczność militarnego napięcia sił była dla większej części narodów uwarunkowana interesami handlowymi. W konsekwencji, Polska nie mając własnej floty handlowej i nie uczestnicząc bezpośrednio w handlu morskim – nie dążyła do stworzenia własnej siły zbrojnej¹⁶.

W tym jakże ważnym dokumencie zawarto również prawne podstawy do prowadzenia procesów przed sądem w Gdańsku, we wszystkich sprawach morskich. W ten sposób król, dobrowolnie zrzekł się szeregu ważnych atrybutów *dominium maris* na rzecz rady Gdańska, co w konsekwencji przyniosło mu wiele problemów z władzami tego miasta¹⁷. Gdańszczanie wspierali królów Polski w trakcie prowadzonych działań wojennych na morzu, ale także coraz częściej dopominali się o zwiększenie przywilejów w handlu morskim. Żądania te skłoniły króla Zygmunta Augusta do uruchomienia prac koncepcyjnych nad tworzeniem królewskiej floty wojennej, która byłaby w niedalekiej przyszłości gwarantem dla morskich interesów państwa polskiego. W 1517 r., król podjął ostateczną decyzję o rozpoczęciu prac nad tworzeniem królewskiej floty wojennej, mianując jednocześnie gdańszczanina Adriana Flinta, pierwszym kaprem królewskim.

W 1552 r. Zygmunt August przybywa do Gdańska. Chciał w jak najkrótszym czasie przekonać wpływową część społeczeństwa (przeważała szlachta, której negatywny stosunek do „spraw morza” był znany) o niezbędności posiadania floty wojennej. Liczył bardzo na wytworzenia więzi łączącej społeczeństwo z morzem, co w przyszłości mogłoby przynieść wymierne efekty dla państwa polskiego. Dzięki jego osobistemu zaangażowaniu

¹⁵ Szczegółowo powyższe wydarzenie opisał J. W. Dyskant, *Zatoka Świeża 1463*, Warszawa 1987; T. Górski, *Operacja gniewska 9-15 września 1463*, „Przegląd Morski” 1981 nr 9; idem, *Polska flota w wojnie 13 letniej 1454-1466*, „Myśl Wojskowa” 1985 nr 6; idem, *Flota Jagiellonów i Wazów*, Gdańsk 1989; J. Wójcicki, *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1972; M. Biskup, *Gdańska flota kaperska w okresie wojny trzynastoletniej (1454-1466)*, Gdańsk 1953; J. Wójcicki, *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1972.

¹⁶ B. Krzywiec, *op. cit.*, s. 7; E. Cieślak, *Ustawodawstwo Związku Miast Hanzeatyckich*, „Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu”, 1953, t. XIX., s. 56.

¹⁷ W. Zabrzycy, *Kaprowie i piraci polscy*, Warszawa 1997, s. 23. Szerzej problematykę przedstawia M. Biskup, *Gdańska flota kaperska w okresie wojny trzynastoletniej (1454-1466)*, Gdańsk 1953.

udało się przeforsować koncepcję polityki morskiej oraz określić zasady finansowania budowy floty wojennej. Kolejne jego dyplomatyczne osiągnięcia to: podporządkowanie Gdańska – królestwu oraz rozszerzenie dostępu do Morza Bałtyckiego przez przyłączenie Inflant. Natomiast sukcesem militarnym było zorganizowanie floty kaperskiej, liczącej w okresie rozkwitu około 30 jednostek¹⁸.

O tym, że pozycja Polski stawała się coraz bardziej znacząca wśród państw nadbałtyckich, świadczy wydarzenie z 1562 r., które miało miejsce w Gdańsku. Otóż do portu wszedł okręt „Ursus Finlandicus”, którym przybył książę Jan, by prosić o rękę polskiej królowej, Katarzyny Jagiellonki¹⁹.

Kolejnym ważnym osiągnięciem było utworzenie 24 marca 1568 r., Komisji Morskiej, która pełniła funkcję admiralicji. Członkowie Komisji, na czele z prezesem – Janem Kostką, kasztelanem gdańskim, przed królem odpowiadali za wyposażenie techniczne i uzbrojenie okrętów oraz ukończenie załóg, a także udzielali pożyczek na budowę nowych okrętów. Można więc rzec, że posiadała ona uprawnienia zarówno w zakresie administracji państwowej i floty wojennej, jak i w dziedzinie gospodarki morskiej, sprawując nadzór nad portami i handlem morskim. Pełniła ona nie tylko funkcję admiralicji polskiej floty wojennej, ale także urzędu do spraw żeglugi²⁰. Komisja ta wydała 16 lipca 1571 r. artykuły morskie, będące pierwszym regulaminem morskim. W ten sposób Zygmunt August starał się od początku tworzenia polskich sił zbrojnych na morzu nadać im charakter regularności²¹.

O tym, że wśród szlachty i posłów Najjaśniejszej Rzeczypospolitej nie było jednomyślności w kwestii korzystania z pomocy kaprów oraz posiadania własnej floty wojennej, świadczy wypowiedź starosty żmudzkiego Jerzego Billewicza. W trakcie gorącej dyskusji na temat udziału kaprów w działaniach wojennych na morzu pod banderą królewską powiedział on:

[...] jeśli się WKMość spuszczasz na piratę na morzu, tedy WKMość tych ludzi z pościechą i sławą używać nie raczysz: o pożytek nie wiem, bostrzeż Boże, aby za tymi postępkami ci ludzie wielkiej kłęski z niesławą WKMości, nie wzięli, bo ci ludzie swego nieswego, co mogą urwać, to urwą²².

Gdańsk realizował swoją politykę morską, która nie była w wielu przypadkach zgodna z polityką Polski²³, a nawet wrogą, o czym świadczą wydarzenia z 1568 r., kiedy to podstępnie zaatakowano okręty polskie stojące w porcie, paląc je, a kaprów wieszając. Chcąc

¹⁸ *Polskie morze*, pod red. T. Jaworskiego, Warszawa 1921, s. 13; B. Ślaski, *Rys dziejów Marynarki Wojennej Polskiej*, Kępno 1936, s. 6-9.

¹⁹ D. Nawrot, *Wizyty i rewizyty okrętów marynarki wojennej elementem realizacji polskiej polityki zagranicznej*, „Przegląd Morski” 1992, nr 4, s. 35.

²⁰ J. Wójcik, *op. cit.*, s. 179.

²¹ E. Koczorowski, *Pierwsza Komisja Morska i jej wpływ na rozwój polskiej floty wojennej w XVI w.*, „Przegląd Morski” 1968, nr 6, s. 43-54; J. R. Godlewski, W. Odyniec, *Pomorze Gdańskie. Koncepcje obrony i militarnego wykorzystania od XIII wieku do 1939 r.*, Warszawa 1982; K. Lepszy, *op. cit.*

²² K. Lepszy, *op. cit.*, s. 102. Zachowano pisownię oryginalną.

²³ Odpowiedź na pytanie, dlaczego Gdańsk tak postępował, przedstawia K. Lepszy, *Polityka zagraniczna Polski w XVI i XVII w.*, [w] *Pierwsza konferencja metodologiczna historyków polskich. Przemówienia – referaty – dyskusja*, t. 1, pod red. J. Sieradzkiego, Warszawa 1953, s. 471. Stosunki Polski z Gdańskiem poruszył również D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu*, Gdańsk 1970, s. 14-16.

ukrócić samowolę, utworzono specjalną komisję, która przygotowała statut pod nazwą *Konstytucji Karnkowskiego* (od nazwiska przewodniczącego – biskupa Stanisława Karnkowskiego), w którym zawarto zwierzchnie prawa Polski nad Gdańskiem. Potwierdzeniem zasadności takiego umiejscowienia Gdańska były wypowiedzi dwóch ówczesnie znamienitych mężów stanu: biskupa Stanisława Karnkowskiego, (arcybiskup gnieźnieński i prymas Polski 27 grudnia 1587 r. w katedrze wawelskiej koronował na króla Polski Zygmunta III Wazę), który powiedział:

*Polską zawždy Gdańsk stał, bez Polski obejść się nie mógł i nie może, a arcybiskup Dymitr Solikowski stwierdził: Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim*²⁴.

Ich wypowiedzi zostały przyjęte przez szlachtę z pewną ironią, a nawet okrzyknięto ich szaleńcami, w utworach literackich zaś, które miały wspierać szlachtę w dotychczasowych poglądach, pisano: *Na morzu nikt tam dobry nie bywał*²⁵.

Po śmierci Zygmunta Augusta (1572), dalsze prace nad budową i rozwojem floty zostały przerwane. Jednocześnie zakończyła się działalność Komisji Morskiej. Dzisiaj można powiedzieć, że król Zygmunt August stworzył podstawy rozwoju polityki morskiej i aktywnie ją rozwijał. Dokonał rewizji przywilejów Gdańska. Polityka morska, której autorem był wspomniany władca, doprowadziła do zbliżenia Polski ze Szwecją i z Danią. Chociaż wiele przedsięwzięć nie zostało zrealizowanych, to podsumowanie osiągnięć polityki morskiej wypada korzystnie.

3. Królowie elekcijni i ich działania na rzecz tworzenia morskiego bezpieczeństwa państwa

Kolejne lata to czas królów elekcyjnych. Ubiegający się o tron króla Polski książę francuski Henryk Walezki obiecał, że przybędzie do Polski z flotą liczącą 40 okrętów i 2000 marynarzy oraz czterotysięczną armią. W paktach konwentach zobowiązał się, że własnym kosztem wystawi i utrzyma *potrzebną i wystarczającą flotę dla obrony portów i panowania na morzu przyległym do królestwa i jego prowincji jak daleko się tylko rozciąga cały krąg polskich dzierżaw*²⁶.

Po potajemnym opuszczeniu Polski przez króla Henryka uruchomiono procedury wyboru kolejnego króla. Został nim książę Siedmiogrodu Stefan Batory, który pod wpływem najbliższego współpracownika, czyli Jana Kostki, podjął decyzję o utworzeniu królewskiej floty wojennej. Niestety, po zwycięskiej wojnie z Gdańskiem i Duńczykami rozwiązał ją, unicestwiając dopiero co stworzony system ochrony polskiego wybrzeża i tras żegludowych wiodących do polskich portów. Tym samym Polska osłabiła swoją pozycję na morzu, na którym nie było już okrętów z banderą króla polskiego, strzegących polskich wód

²⁴ B. Krzywiec, *op. cit.*, s. 9.

²⁵ Cyt. za: M. Krynicki, *op. cit.*, s. 77.

²⁶ J. Wójcik, *op. cit.*, s. 145.

terytorialnych. Nadzieje na powrót polskiej floty wojennej na Bałtyk pojawiły się wraz z kandydaturą Zygmunta III Wazy na tron króla Polski.

Po jego wyborze nie tylko liczono na zawarcie trwałej unii dynastycznej polsko-szwedzkiej, ale także na pomoc w tworzeniu floty wojennej. Do sojuszu jednak nie doszło, a ówczesny król Szwecji przystąpił do realizacji agresywnej polityki zagranicznej, przeciwko Polsce, wspartej działaniami zbrojnymi. Doprowadziło to do długotrwałej wojny polsko-szwedzkiej²⁷. To właśnie w 1587 r. zawiązał do Latarni pod Gdańskiem król-elekt Zygmunt III Waza wraz z 20 okrętami wojennymi, które towarzyszyły mu w drodze ze Szwecji. Na jednym z okrętów, król przyjmował posłów – przedstawicieli narodu²⁸.

Budowie królewskiej floty wojennej po raz kolejny przeciwstawiła się polska magnateria i szlachta, nie akceptując łożenia opłat na rzecz jej rozwoju. W 1595 r. potwierdził to Sebastian Klonowic (polski poeta, wykładowca Akademii Zamojskiej), mówiąc:

*Każdy w granicach ojczyzny swej chleba może dostawać, ile mu potrzeba, może zaniechać morskiej nawałności k'woli żywności. Lecz miła Polska na żywnym zagonie zasiadła, jako u Boga na łonie, może nie wiedzieć Polak, co to morze, gdy pilnie orze*²⁹.

Opór ze strony szlachty nie zniechęcił Zygmunta III Wazy do prac na rzecz budowy floty wojennej. Dzięki temu flota ta mogła odnieść wspaniałe zwycięstwo nad zdecydowanie lepiej doświadczoną flotą króla szwedzkiego, co miało miejsce na wodach Zatoki Gdańskiej w tzw. bitwie pod Oliwą 28 listopada 1627 r.³⁰. Kroniki gdańskie wspominają, że dla króla pierwsze statki wojenne budowano w Gdańsku już w 1613 r., jednak dopiero najazd Szwedów na Inflanty przyspieszyły działania Zygmunta III na rzecz budowy floty wojennej. Ich budowę zlecił Szkotowi Jakubowi Morey'owi (w polskich źródłach występuje często, jako „Mora”), który latach 1623-1626 wybudował 10 okrętów w stoczniach Gdańska i Pucka. Powołano Komisję Okrętów Królewskich, odpowiadającą za przygotowanie okrętów do działań zbrojnych, tj. uzbrojenie oraz odpowiedni dobór i wyszkolenie załóg okrętowych. W listopadzie 1626 r. flota była gotowa do walki, a wiosną 1627 r. została podporządkowana

²⁷ E. Koczorowski, *Warunki tworzenia floty wojennej za Zygmunta III Wazy*, „Biuletyn Historyczny” 1971, nr 2, s. 7-8. O roli i zadaniach sił morskich Jagiellonów i Wazów pisał T. Górski, *Ośrodki organizacji sił morskich Jagiellonów i Wazów*, „Przegląd Morski” 1995 nr 4; idem, *Ośrodki organizacji polskiej floty*, „Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej”, Gdynia 2006, nr 21. Problematykę dotyczącą polityki wewnętrznej i zewnętrznej Polska za czasów Wazów przedstawił min. J. Tazbir, *Rzeczpospolita pierwszych Wazów (1586-1648)*, [w:] H. Samsonowicz, J. Tazbir, T. Łepkowski, T. Nałęcz, *Polska. Losy państwa i narodu*, Warszawa 1992.

²⁸ W. Hubert, *Podróże monarchów polskich po Bałtyku*, „Morze” 1930, nr 8, s. 9.

²⁹ Cyt. za: R. Wapiński, *Mit morza i Pomorza w XX wieku*, [w:] *Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na bałtyckim teatrze działań wojennych*, Materiał z konferencji naukowej w Akademii Marynarki Wojennej, pod red. J. Przybylski, B. Zalewski, Gdynia 1999, s. 35. Szlachta była w Polsce stosunkowo liczną grupą społeczną i stanowiła około 10% ludności Korony, posiadała ogromne wpływy w samorządach terytorialnych poprzez uczestnictwo w sejmikach, a tym samym decydowała o wielu sprawach związanych z bezpieczeństwem wewnętrznym i zewnętrznym Polski. Tę problematykę przedstawił m.in. H. Samsonowicz, *Narodziny państwa i narodu*, [w:] H. Samsonowicz, J. Tazbir, T. Łepkowski, T. Nałęcz, *Polska. Losy państwa...*

³⁰ Zagadnienie to przedstawił M. Krwawicz, *Obrona polskiego Pomorza i bitwa pod Oliwą*, Warszawa 1953; J. Pertek, *Od Wielkiej Karaweli...*, s. 70-78,

hetmanowi wielkiemu koronnemu Stanisławowi Koniecpolskiemu, przygotowującemu się do odbicia z rąk Szwedów portu i miasta Puck³¹.

Jak się okazało, Zygmunt III Waza był jedynym królem Polski, który osobiście uczestniczył w działaniach morskich prowadzonych przez flotę wojenną. Z czasem pojawiły się nieporozumienia na linii kaprowie – monarcha, których finałem było wyłączenie kaprów z sił królewskich. To miejsce miała uzupełnić flota królewska (państwowa) podporządkowana bezpośrednio królowi Zygmuntowi III³².

Zwycięstwo w bitwie pod Oliwą umocniło pozycję Polski w basenie Morza Bałtyckiego. Niestety flota Zygmunta III zakończyła niebawem swoje istnienie w Wismarze³³ (polskie okręty królewskie stacjonowały tu od 8 lutego 1629 r). 22 stycznia 1632 r. miasto skapitulowało, a cała „flota wismarska”, w tym polska, przejęta została przez Szwedów.

Przegrywamy walkę o Bałtyk. W 1631 r. Simon Dobrowolski z goryczą pisze:

gdybyśmy, jak słyniemy jazdą, nawykli podobnie do służby morskiej, posiadając Bałtyk i Morze Czarne, jeśli nie przewyższylibyśmy, sprostowalibyśmy byli na pewno wszystkim Europejczykom i bogactwa wschodnie przeszłyby do rąk naszych³⁴.

W pierwszej połowie XVII wieku Rzeczpospolita mogła poszczycić się kilkoma entuzjastami zaangażowanymi w działalność na rzecz utworzenia potężnej floty wojennej. Wśród nich najważniejszymi byli królowie Władysław IV i Jan III Sobieski. To właśnie za panowania Władysława IV podjęto wiele prac, mających ułatwić żeglugę, poprzez oznakowanie nawigacyjne oraz pogłębienie zatoki i portów. Przygotowując plany do przeprowadzenia wojny ze Szwecją o tron króla tego państwa, uwzględniono budowę polskiej floty wojennej, która miała odegrać znaczącą rolę w tym militarnym przedsięwzięciu. Dlatego też dla ochrony i osłony okrętów wybudowano dwa porty, którym nadano nazwy: Władysławowo i Kazimierzowo³⁵. Król Władysław IV powierzył hetmanowi wielkiemu koronnemu Stanisławowi Koniecpolskiemu nadzór nad prawidłowym przebiegiem tworzenia floty wojennej oraz dostosowaniem statków handlowych do działań zbrojnych. Przystąpiono do wdrażania wszystkich założeń, a koszty pokrywano z kasy królewskiej, ponieważ sejm (szlachta) nie wyraził zgody na budowę i utrzymanie floty ze środków pochodzących ze skarbu państwa.

Zawieszenie broni ze Szwecją na ponad 20 lat wstrzymało realizację budowy floty wojennej. Statkom handlowym przywrócono ich poprzedni stan i realizację zadań, do jakich zostały przeznaczone. W 1637 r. konflikt morski z Danią, a później ze Szwecją, który zakończył się pokojem w Oliwie w 1660 r., ponownie zmniejszył znaczenie Polski na Bałtyku³⁶.

Śmierć Władysława IV kończy uruchomioną przez Zygmunta Augusta ideę *dominium maris Baltici*. Po jego śmierci flotę królewską i zbrojownię w Pucku przejął Gdańsk.

³¹ B. Ślaski, *op. cit.*, s. 10-12.

³² J. Maciszewski, *Zygmunt III Waza*, [w:] *Poczet królów polskich*, Warszawa 1984, s. 362, oraz W. Zabrzycki, *op. cit.*, 38.

³³ W. Zabrzycki, *op. cit.*, s. 36; J. Pertek, *Flota Polska w Wismirze (1629-1632)*, „Przegląd Zachodni” 1954, nr 10, s. 7-8; K. Lepszy, *Zarys dziejów marynarki polskiej*, Kraków 1947, s. 38-42.

³⁴ Cyt. za: J. Rummel, *op. cit.*, s. 66.

³⁵ K. Lepszy, *op. cit.*, s. 68.

³⁶ B. Ślaski, *op. cit.*, s. 16-17.

Następcą Władysława IV został król Jan Kazimierz, i mimo że w paktach konwentach zobowiązał się do wystawienia floty wojennej, nigdy nie wywiązał się z tego zadania. Potwierdziły to wydarzenia, w czasie najazdu szwedzkiego na Polskę (zwanego potopem), kiedy to nie było czym i komu bronić polskiego wybrzeża, a przygotowywany plan zorganizowania królewskiej floty kaperskiej pozostał tylko na papierze.

Kolejny władca, Jan III Sobieski, widział zasadność istnienia floty wojennej, starał się ją stworzyć, ale wydarzenia, które pojawiły się na kontynencie europejskim, odsunęły jej budowę na termin bliżej nieokreślony. Pomimo tylu wyzwania starał się przygotować odpowiednie zaplecze dla morskiego handlu, a także przyszłej floty wojennej. Podjął się przygotowania do prawnego objęcia nadzorem Gdańska, co niestety zakończyło się fiaskiem. Po jego śmierci zainteresowanie morzem i sprawami obrony i ochrony wybrzeża coraz bardziej słabło.

Zamknięty został okres, w którym Polska mogła zostać jedną ze znaczących potęg morskich nad Bałtykiem. Dysponowała portami morskimi, gęstą siecią rzek wpadających do morza, miała doskonałe drewno do budowy okrętów. Niestety, nasilające się od XVI wieku podziały wewnętrzne oraz partykularne interesy szlachty i magnaterii, doprowadziły do unicestwienia tego wszystkiego, co można nazwać polityką morską³⁷. Dodatkowo, na kontynencie europejskim nastąpiła niekorzystna dla Polski korekta dotychczasowych układów międzynarodowych, która w 1648 r. w wyniku pokoju westfalskiego doprowadziła do tego, że zachodnia część księstwa pomorskiego z Rugią i ujściem Odry przypadła Szwecji, a wschodnia elektorowi Brandenburgii.

Kolejny król Polski, August II Mocny, pochodzący z saksońskiej dynastii Wettinów, podjął działania, które w przyszłości miały stworzyć sieć portów dla polskiej floty wojennej. Jednocześnie przystąpił do tworzenia floty kaperskiej, z bazą główną w Gdańsku i zapasową w Pucku. Flota ta miała zabezpieczać trasy żeglugowe wiodące do Polski, a także chronić wybrzeże przed atakiem potencjalnego nieprzyjaciela. August II planował powołać do życia instytucję – Kolegium Admiralicji, która nadzorowałaby rozwój floty. Jako że funkcjonowała wówczas unia polsko-litewsko-saksońska, kolegium to miało składać się z przedstawicieli wszystkich układających się stron. Na czele miał stać admirał mianowany przez króla, wybrany spośród najwybitniejszych rodów Prus Królewskich oraz czterech wiceadmiralów – dwaj z Polski i Litwy oraz dwaj z Saksonii. Siedziba kierownictwa miała się mieścić w Gdańsku, natomiast decyzje strategiczno-operacyjne miały zapadać w Dreźnie i Warszawie³⁸. Bezpośredni wpływ na podjęcie decyzji o utworzeniu floty wojennej miały działania zbrojne w związku z trwającą tzw. wojną północną. Już w 1700 r. 15 okrętów kaperskich pływało po Morzu Bałtyckim pod polską banderą³⁹.

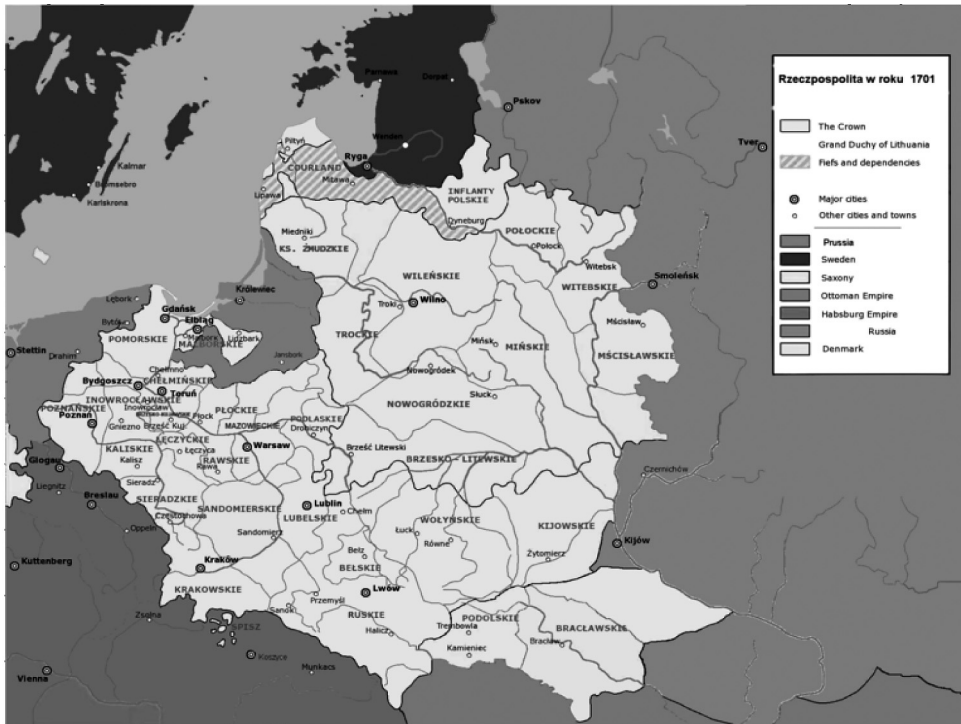
Z czasem posiadłości szwedzkie zaczęły przechodzić we władanie Brandenburgii, przekształcającej się w Prusy (w 1701 r. królestwo pruskie), czego efektem w 1720 r., było

³⁷ *Polskie morze...*, s. 16.

³⁸ T. Górski, *op. cit.*, s. 12. Szerzej powyższą problematykę przedstawili: J. Trzoska, *Kaprzy króla Augusta Mocnego (1716-1721)*, Gdańsk 1993; B. Świętochowski, *Stosunek Augusta II do Gdańska w latach 1697-1698*, „Rocznik Gdański”, 1965, t. 24.

³⁹ J. Pertek, *Flota polska...*, s. 103, oraz J. Trzoska, *op. cit.*, s. 33-34 i T. Górski, *op. cit.*, s. 13.

włączenie Szczecina pod jurysdykcję Prus. Dwa lata później w wyniku I rozbioru, w granicach Prus znalazło się także Pomorze Gdańskie (z wyjątkiem Gdańska)⁴⁰.



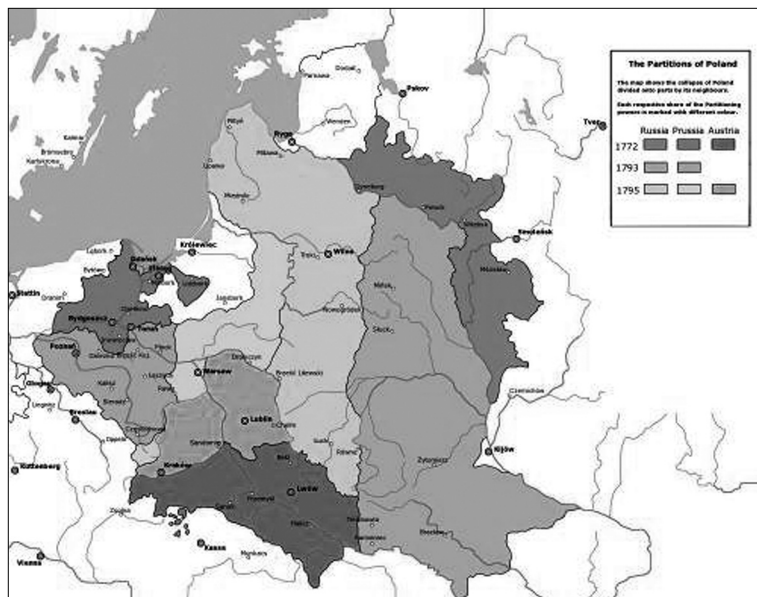
Ryc. 3. Rzeczpospolita w czasie tzw. wojny północnej

W drugiej połowie XVIII wieku Polska została podzielona przez sąsiadów.

Polska odepchnięta zostaje od morza wskutek nieposiadania własnej floty wojennej, która by mogła zabezpieczyć rozległe interesy państwa na morzu i nad Bałtykiem. Okresowe posiadanie nikiel floty wojennej nie wynikało ze stałej linii politycznej Rzeczypospolitej, stanowiąc w jej historii, niestety, tylko fragmenty o większym lub mniejszym znaczeniu⁴¹.

⁴⁰ Powyższą problematykę szeroko omawia m.in. S. Bodniak, *Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona*, Kórnik 1946; E. Koczorowski, *Zarys dziejów Polski na morzu*, Gdynia 1982; R. Godlewski, W. Odyniec, *op. cit.*, B. Święciochowski, *op. cit.*; J. Trzoska, *Koncepcja utworzenia Admiralicji u progu panowania Augusta II Sasa (1698-1700)*, „Przegląd Morski” 1994, nr 11; A. Groth, *Puck, jako baza Królewskiej marynarki Wojennej i arsenał morski Rzeczypospolitej* [w:] *Polska...*, s. 43-53; J. Trzoska, *Flota wojenna w polityce Augusta II Sasa (Mocnego)*, [w:] *Polska...*, s. 53-63; B. Ślaski, *op. cit.*

⁴¹ B. Krzywiec, *op. cit.*, s. 16.



Ryc. 4. Polska po trzech rozbiorach

Ostatni rozbiór Polski definitywnie zamknął jej dostęp do Bałtyku. Trzeba było czekać prawie sześć pokoleń, aby na statkach i okrętach pływających po tym morzu ponownie powiewała polska bandera. Rządzący Polską królowie, a szczególnie magnaci i szlachta, nie byli zainteresowani dostępem do morza i jego zagospodarowaniem. Ich interesowały polacie ziemskie, zwłaszcza na wschodzie, gdzie planowali rozszerzać swoje wpływy. Kiedy pozostałe państwa nadbałtyckie rozwijały swoją potęgę gospodarczą, dokonywały transformacji politycznej i gospodarczej, unowocześniały produkcję rolną i przemysłową, budowały porty, floty handlowe i wojenne, Polak siedział na swoim poletku, orał go i nie myślał o tym, co się dzieje na świecie. Wszystko, co było związane z morzem, statkami, okrętami, było dla niego niezrozumiałe. Wyśmiewano się z tych, którzy próbowali przekonać szlachtę, magnatów, bogatych mieszczan do tworzenia polityki morskiej⁴². Sąsiedzi byli bardziej kreatywni i wykorzystali nadarżającą się sytuację rozwijając gospodarkę morską, a tym samym swój potencjał gospodarczy⁴³.

W tym miejscu należy przytoczyć słowa twórcy Gdyni, wicepremiera rządu II Rzeczypospolitej Eugeniusza Kwiatkowskiego, który w taki oto sposób określił stosunek Polski sprzed rozbiorów do polityki morskiej:

Długotrwałe wojny ze Szwecją, wojna moskiewska, polityka przymierzy polskich nieraz wyrzucały na powierzchnię aktualne zagadnienia morskie i potrzebę własnej floty wojennej i własnych, obronnych portów morskich. W podejmowanych próbach zabrakło jednak harmonii między królami a społeczeństwem, zabrakło wytrwałości,

⁴² S. Gierszewski, *Koncepcje i programy bałtyckie w Polsce przedrozbiorowej*, [w:] *Polska myśl morską*, Gdańsk 1971, s. 5-20.

⁴³ M. Krynicki, *op. cit.*, s. 78.

która w polityce morskiej decyduje o powodzeniu. Zamiast więc samodzielnego wysiłku, dyktowanego racją stanu, a więc w istocie swej trwałego i niezmiennego, i to zagadnienie związane na trwałe z interesem państwa. Zobowiązywano, więc przez tzw. pacta conventa królów elekcyjnych do zbudowania i ufundowania Polsce floty wojennej. Był to nowy błąd, bo flota ta była potrzebna państwu i społeczeństwu polskiemu, jako czynnik stały, jako jedno z ogniw polityki morskiej, królom zaś mogła ona być potrzebna tylko przejściowo, dla własnych interesów dynastycznych i politycznych wraz z nimi się budziła i z nimi ginęła⁴⁴.

Polityka zagraniczna Polski od drugiej połowy XVI wieku była inicjowana i kreowana przez magnaterię i szlachtę (poprzez wybór królów elekcyjnych), a także dynastie reprezentowane przez wybranych królów. Nie zawsze byli oni zainteresowani rozwojem potęgi gospodarczej i militarnej państwa ofiarowującego im tron królewski. Bliższe były im interesy dynastyczne niż państwo, którym kierowali, co w konsekwencji doprowadzało do wielu konfliktów zbrojnych ze znaczącym udziałem Polski (choć nie odpowiadały interesom państwa), rujnujących nie tylko gospodarkę, ale także doprowadzających do znaczącego osłabienia potencjału militarnego. Państwo polskie zostało rozdarte wewnętrznie, podziały przechodziły przez potężne dwory i rody, co doprowadziło do tego, że z końcem XVIII wieku Polska nie posiadała żadnej polityki wewnętrznej, a co gorsze spójnej polityki zewnętrznej⁴⁵. W tej sytuacji stała się łatwym kąskiem dla rosnących w siłę państw sąsiednich: Rosji, Austrii i Prus. Niektórzy polscy magnaci podejmowali działania na rzecz pozyskania przychylności wśród potężnych sąsiadów, a tym samym uratowania własnych posiadłości. Nie przyniosły wymiernych efektów działania podejmowane przez Stanisława Konarskiego, mające na celu wykształcenie odpowiedniej grupy wysoko kwalifikowanych kadr do zarządzania Polską. Kraj znalazł się na równi pochyłej, która prowadziła do likwidacji państwa i jego wymazania z mapy Europy. Również zabiegi dyplomatyczne podejmowane przez księcia Adama Czartoryskiego, szukającego wsparcia na dworze carycy Katarzyny II, nie przyniosły efektów. W 1772 r., Polska została podzielona przez sąsiadów, a po kolejnych rozbiorach w 1793 i 1795 r., zniknęła z mapy Europy do roku 1918. Na taki stan rzeczy zapracowała polska szlachta i magnateria⁴⁶.

Reasumując, można stwierdzić, że nie wszyscy władcy Polski byli zainteresowani budową morskiego bezpieczeństwa państwa. Mieszko I oraz Bolesław Chrobry dążyli do rozwinienia i utrwalenia swojego panowania wzdłuż wybrzeża od Odry do Wisły, budując porty i grody warowne. Podobne cele realizowali ich następcy, chociaż już ze zmiennymi sukcesami. Niestety od XIII wieku zakon krzyżacki sukcesywnie odsuwał Polskę od Bałtyku, prowadząc działania zbrojne przeciwko portom i grodom wzdłuż wybrzeża. Kolejne działania na rzecz odzyskania dostępu do morza podjął król Władysław Łokietek, któremu jednak nie udało się tego zrealizować. Dopiero Jagiellonowie w drugiej połowie XV wieku „doprowadzają” Polskę do Bałtyku. Pierwsi Jagiellonowie nie rozumieli znaczenia morza, co skutkowało brakiem stosownych działań, które zapewniłyby bezpieczeństwo państwa od strony

⁴⁴ E. Kwiatkowski, *Trzymajmy się morza*, Warszawa 1930, s. 4.

⁴⁵ K. Lepszy, *Polityka zagraniczna...*, s. 473.

⁴⁶ J. Ginsbert, *Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?*, Warszawa 1938, s. 14.

Bałtyku. Próby tworzenia floty wojennej oraz tzw. infrastruktury wojennej, będących komponentem systemu ochrony i obrony morskiej granicy państwa, podjął się król Zygmunt August. Z jego inicjatywy powstała flota kaperska oraz Komisja Morska. Nastąpiła zmiana układu sił państw bałtyckich oraz zbliżenie Polski ze Szwecją i Danią. Niestety śmierć króla zakończyła budowę tego systemu.

Kolejni władcy to królowie elekcyjni. Stefan Batory niewiele dokonał w dziedzinie tworzenia morskiego bezpieczeństwa państwa. Również jego następca, Zygmunt III Waza, nie dołożył „cegiełki” do wzmocnienia znaczenia Polski w tym akwenie, chociaż liczone na jego zainteresowanie flotą wojenną. Także Władysław IV budując flotę wojenną oraz fortyfikacje obronne na wybrzeżu, był postrzegany jako ten, który stworzy sprawną ochronę i obronę granicy morskiej. Niestety nie stworzył trwałych elementów morskiego bezpieczeństwa państwa. Kolejni królowie tylko w ograniczony zakresie podejmowali działania na rzecz budowy floty i infrastruktury portowej.

Na takie traktowanie przez władców Polski budowy systemu bezpieczeństwa morskiego państwa miało wpływ wiele czynników, m.in.: niedocenywanie przez naszą szlachtę kwestii zagrożenia państwa od strony morza; traktowanie w sposób przypadkowy problematyki związanej z zagrożeniem granicy morskiej i konieczności jej obrony przez królów, szczególnie elekcyjnych; zbyt duże zaufanie do flot kaperskich, a tym samym zaniechania budowy własnej floty wojennej.

Właśnie brak skryształizowanego, jasnego i trwałego stosunku do zagadnienia morskiego Polski stał się w swych konsekwencjach jednym z ogólnych czynników jej gospodarczego, a następnie politycznego upadku⁴⁷.

W XVIII wieku sąsiedzi rozwiązyali nasze problemy wewnętrzne w sposób skuteczny, doprowadzając w ciągu dwudziestu lat do wymazania Polski z mapy Europy.

State naval security in the Polish politics from the 10th to the 18th century Summary

Together with the establishment of the Polish state a fight for using the Baltic Sea and its coast started. The political and geographical factors were conducive to the active use of the benefits of this basin. Unfortunately, not all decision makers of the time understood the need of having the access to the Baltic Sea and the coast. The lack of understanding this very important question resulted in the rejection of our country from the sea, which meant the loss of its position on the international arena, which eventually resulted in the disappearance of the country from the European map.

It is necessary to be able to learn from others' wisdom and to make conclusions quicker than launching certain actions.

⁴⁷ E. Kwiatkowski, *Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem*, Warszawa 1945, s. 9.