

CZY POLACY SĄ JESZCZE NARODEM MORSKIM? (Cz. 1)

DOKONANIA TRZECH SYSTEMÓW USTROJOWYCH: II RP, PRL i III RP

Problematyka kształtowania świadomości morskiej Polaków zarówno w literaturze naukowej jak i masowej publicystyce jak dotąd nie ma znaczących opracowań. Tak, więc odpowiedź na pytanie zawarte w tytule, w świetle aktualnego stanu naszej aktywności morskiej, tylko pozornie wydaje się oczywista. Prześledźmy, więc fakty naszej historii, oceńmy dokonania.

Od zarania dziejów państwo polskie, choć zorganizowane przez osiadły w głębi lądu słowiański szczepek Polan, przejawiało w swym dążeniu parcie ku ujściom biegnących z południa na północ dwóch rzek, Wisły i Odry. Rzeki te były wówczas jedynymi drogami, umożliwiającymi przemieszczanie się i kontakty z nielicznymi skupiskami ludności zamieszkującej brzegi Bałtyku. Układ warunków politycznych i gospodarczych był od samego początku naszej państwowości dość korzystny dla kształtowania pro-morskiej orientacji narodowej. Od początku istnienia naszego państwa, przez kolejne wieki, toczono walki o utrzymanie dostępu do morza, w większości z powodzeniem.

Nie można jednak powiedzieć, że konieczność ścisłego i trwałego politycznego zespolenia obszarów nadmorskich z macierzą była należycie rozumiana i doceniana. Popelniono wiele błędów politycznych, wspomnę te ważniejsze - sprowadzenie Zakonu Krzyżaków, czy laicyzacja Prus i oddanie ich we władanie brandenburskiej linii Hohenzollernów. W ich konsekwencji losy ziem nadbałtyckich były zmienne i różny był w poszczególnych okresach stopień ich uzależnienia od władców polskich.

Morze, jako ośrodek ekspansji gospodarczej, nie utrzymało się w psychice Polaków, jako coś wyjątkowego, zrodził się, co najwyżej stosunek poetycki do morza, które szumiło nam swą wielkością i tęsknotą za czymś nieznanym.

POCZĄTKI NASZEJ DZIAŁALNOŚCI MORSKIEJ. ZAŚLUBINY Z MORZEM

Idea odrodzonego państwa polskiego z wolnym dostępem do morza pojawiła się w końcu XIX wieku. Elity polityczne wyciągnęły wnioski z historii, dostrzegły i właściwie oceniły znaczenie dostępu Polski do morza. Rozumiano to przede wszystkim, jako niezbędny warunek i szansę szybkiego odbudowania gospodarki i zniwelowania cywilizacyjnych zapóźnień narodu po okresie zaborów.

Przewodnią rolę w uświadamianiu społeczeństwa odgrywała tu publicystyka Jana Ludwika Popławskiego, który pisał: *„Polska bez Pomorza Gdańskiego i Prus Wschodnich będzie skazana na uzależnienie od Niemiec. Polska powinna, więc odzyskać przede wszystkim ziemie północne z dostępem do Bałtyku. Odzyskanie terenów wschodnich jest sprawą drugorzędną. Przynależność ziem zaboru pruskiego do mającego się odrodzić państwa polskiego wynika z najbardziej żywotnych interesów narodu polskiego i Polskiej Racji Stanu.”* Ważną rolę w propagowaniu idei włączenia wybrzeża morskiego do Polski odegrał także Roman Dmowski. Pisał on: *„Odzyskanie naszej ziemi nadbałtyckiej, odzyskanie Pomorza i Gdańska stanie się osią naszego planu odbudowy państwa polskiego.”*

Zainteresowanie Polaków sprawami polskiego morza rosło. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej nasilał się ruch turystyczny Polaków do Gdańska i na wybrzeże kaszubskie.

Zakończenie działań wojennych i utworzenie w listopadzie 1918 roku rządu niepodległej Polski, w odniesieniu do spraw morskich nie przesądzało o niczym. Przebieg naszej granicy morskiej miała rozstrzygnąć dopiero Paryska (wersalska) Konferencja Pokojowa. I choć doświadczeń w uprawianiu morza mieliśmy bardzo niewiele, startowaliśmy niemal ze stanu „zero”, zarówno pod względem potencjału gospodarczego, technicznego, administracyjnego jak i przygotowania kadrowego, to wizja polskiego morza budowana była w najpiękniejszych kolorach. Można powiedzieć, że „*duch morski*” w narodzie polskim rozprzestrzenił się lawinowo.

Niekwestionowane zasługi trzeba przypisać grupie Polaków - oficerów i marynarzy flot państw zaborczych, którzy stawili się do dyspozycji polskich elit politycznych. Jako pierwsi przybyli oficerowie i marynarze z floty austro-węgierskiej z komandorem Bogumiłem Nowotnym, ekspertem od spraw żeglugi na czele. B. Nowotny, jeszcze, jako oficer w służbie austro-węgierskiej podjął się współpracy z rządem powołanym przez Radę Regencyjną. Przedstawił wówczas obszerny memoriał nt. koncepcji rozwoju dróg wodnych i żeglugi morskiej w odradzającym się państwie polskim oraz propozycję utworzenia „Towarzystwa Żeglugi Polskiej”.

Na początku listopada, rozwój sytuacji wymusił pośpieszne działania i szukania sposobów ewakuacji tysięcy żołnierzy niemieckich i ich rodzin przebywających w Warszawie i okolicach. Rozpoczęto proces przygotowania do eksploatacji portu w Modlinie oraz bazy w pobliskim Kazuniu. Pośpiesznie uruchomiono obsługę techniczną dostępnego taboru pływającego, kompletowanie i obsadzanie załóg na statkach. 11 listopada osiągnięto gotowość do działania - obsadzono załogami wszystkie sprawne jednostki żeglugi śródlądowej i zgodnie z umową zawartą z niemiecką radą żołnierską rozpoczęto ewakuację. Po jej zakończeniu tabor żeglugi śródlądowej powrócił do Modlina.

Żegluga śródlądowa na Wiśle, wówczas jedyny sprawny system komunikacji w kraju, stała się faktem. Stąd, z portów i przystani rzecznych przez kolejne dni prowadzono ewakuację szlakiem rzeczonym żołnierzy niemieckich i ludność cywilną pozostających na ziemi polskiej po kapitulacji. Rozpoczęto szeroką akcję ściągania do Polski rozsianych po świecie kadr morskich. Przybywają kolejne grupy oficerów i marynarzy z floty rosyjskiej z kontradmirałem Kazimierzem Porębskim.

Staraniom komandora B. Nowotnego, przy wsparciu gen. Stanisława Szeptyckiego, ówczesnego szefa Sztabu Generalnego oraz Jędrzeja Moraczewskiego - premiera rządu odrodzonej Polski, należy zawdzięczać wydanie już 28 listopada 1918 r. dekretu powołującego Marynarkę Wojenną. Dekret Naczelnika Państwa miał charakter symboliczny, nie było jeszcze określonej granicy morskiej, nie było statków i okrętów. W marcu 1919 roku rząd podjął decyzję o przekształceniu Sekcji MW w Departament dla Spraw Morskich (wojskowych i cywilnych) powierzając kierownictwo Sekcji awansowanemu do stopnia wiceadmirała - K. Porębskiemu. Kim był admirał? W opinii współpracowników - był wszechstronnie uzdolnionym i wykształconym oficerem morskim, wybitnym dowódcą. Mówiono, że był człowiekiem niezdolnym do wahania, tytanem pracy. Jego jedynym celem, niemal życiową misją, było zbudowanie silnej Polski na morzu. Temu działaniu poświęcił się bez reszty.

18 stycznia 1919 r. rozpoczęły się negocjacje pokojowe zwycięskiej koalicji w Paryżu. Nie bez znaczenia dla sprawy polskiej było ogłoszone 8 stycznia 1919 r. **orędzie prezydenta USA Woodrowa Wilsona**, znane, jako deklaracja tzw. czternastu punktów. W pkt. 13 tego orędzia prezydent zaapelował do uczestników Konferencji: **„nowo utworzone państwo polskie [...] winno mieć zapewniony wolny i bezpieczny dostęp do morza, a jego niezawisłość polityczna i gospodarcza oraz całość terytorium winna być zabezpieczona traktatem międzynarodowym.”**

Odniesienie się do sprawy polskiej przez prezydenta USA to niewątpliwie wielki sukces Ignacego Paderewskiego i Polonii amerykańskiej. Potrafiono zwrócić uwagę prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki, dotąd całkowicie biernego w sprawach Europy, na nasze sprawy. Roman Dmowski, reprezentujący Polskę na Konferencji Pokojowej w Wersalu, przedstawił Radzie Najwyższej wspomnianą koncepcję polskich granic państwowych. Odwołał się do historycznych więzi Pomorza z macierzą, tradycji, a także interesów politycznych, gospodarczych, społecznych i kulturalnych Polski i Polaków zamieszkałych na terenach nadmorskich. Nie bez znaczenia dla sprawy polskiej była w Paryżu obecność delegacji Kaszubów z Tomaszem Rogalą i Antonim Abrahamem. Swą obecnością dali wyraz pragnień ludności kaszubskiej do życia w odradzającym się państwie polskim. To wtedy właśnie, ożyło hasło: **„Nie ma Kaszob bez Polonii a bez Kaszob Polski”**.

Hasło to było i jest obecne każdego roku podczas obchodów święta „Dni Morza”.

Rada Najwyższa Konferencji Pokojowej, działając o ironio **„w duchu zadośćuczynienia narodom za popełnione przez Cesarstwo Niemieckie krzywdy”**, podjęła decyzję jakże krzywdzącą i rozbieżną z oczekiwaniami Polaków. Duży wpływ na taki ostateczny kształt decyzji w sprawie naszej morskiej granicy mieli politycy brytyjscy z premierem Lloydem Georgiem na czele.

Mocą traktatu pokojowego podpisanego 28 czerwca 1919 roku w Wersalu otrzymaliśmy „*wolny i bezpieczny dostęp do morza*”. De facto otrzymaliśmy nie zagospodarowaną dotąd i ubogą część wybrzeża morskiego - od ujścia Piaśnicy do Kamiennego Potoku (dzisiaj dzielnica Gdyni), długości raptem 76 km, a z wewnętrznym brzegiem półwyspu helskiego - 140 km. Z punktu widzenia znaczenia dla gospodarki morskiej i obronności przyznany nam odcinek wybrzeża stanowił w tym czasie małą wartość. Wyodrębnienie Gdańska, jako wolnego miasta wywołało u Polaków poczucie krzywdy. Zderzenie politycznych marzeń o szerokim dostępie Polski do morza z brutalną rzeczywistością politycznych gier salonowych było dla Polaków mocnym ciosem. Porozumienie w sprawie przekazania Polsce Ziemi Pomorskiej podpisano w Berlinie 25 listopada 1919 roku. Morska granica państwa polskiego była jedyną, którą wytyczono i przyjęto w sposób pokojowy.

Przejmowanie przyznanej Polsce części wybrzeża rozpoczęto niezwłocznie. Zadanie to realizowały oddziały Frontu Pomorskiego dowodzonego przez gen. Józefa Hallera. Sukcesywnie przejmowano kontrolę nad terenami przyznanej Polsce części Pomorza, ustanawiano polską administrację i bezpieczeństwo. W składzie oddziałów Frontu znajdował się także Batalion Morski przebazowany z Modlina.

10 lutego 1920 r. w godzinach porannych marynarze Batalionu Morskiego zajęli Puck. Dotarcie polskich żołnierzy i marynarzy do Bałtyku stało się wydarzeniem, na które czekano od dawna. W godzinach popołudniowych zorganizowano uroczystość symbolicznego objęcia morza w polskie władanie. Aktu zaślubin dokonał gen. Józef Haller w obecności przybyłych przedstawicieli władz państwowych, oddziałów wojska, posłów Sejmu Ustawodawczego i licznie przybyłej ludności. W przemówieniach wygłoszonych podczas puckich uroczystości dominowała radość z powrotu Polski nad Bałtyk, wysoko oceniano postawę i dokonania polskich żołnierzy i marynarzy.

W pamięci narodu polskiego kwestia odzyskania przez Polskę dostępu do morza funkcjonuje nie z datą podpisania Traktatu Pokojowego 28 czerwca 1919 r., ale z datą 10 lutego 1920 r. - dniem zaślubin Polski z morzem, aktu dokonanego przez gen. Józefa Hallera w Pucku.

10 lutego 1920 roku w dniu zaślubin Polski z Bałtykiem, odbyło się pierwsze niezwykle uroczyste posiedzenie Sejmu RP, poświęcone w całości sprawom morskim. Szczególnie istotnym, zupełnie nowym obszarem podjętej działalności państwa, prowadzonym z wielkim rozmachem, była szeroko rozumiana morska edukacja społeczeństwa. Tego nigdy wcześniej nie było. Główny jej ciężar spoczywał na utworzonym w 1918 roku Stowarzyszeniu Bandera Polska, znanym od 1919 roku, jako Liga Morska i Rzeczna. Ruch ten intensywnie rozwijał się w całym kraju, szeroko propagował sprawy morskie, pobudzał wrażliwość zawodową do pracy nad morzem, organizował szkolenie żeglarskie dla młodzieży, wydawał pisma, skupiał i reprezentował osoby zaangażowane w rozwój spraw morskich. Dorobku Ligi w zakresie morskiej edukacji Polaków nie sposób przecenić.

Jaki był początek naszego, polskiego marszu na morze? Już wczesną wiosną 1920 r., kiedy to wiceadmirał K. Porębski i towarzyszący mu główny projektant budowy portu w Gdyni inż. Tadeusz Wenda stali na Kępie Oksywskiej omawiając szczegóły lokalizacji projektowanego portu, mogli zobaczyć przed sobą tylko rachityczne, poskręcane morskimi wiatrami sosny, małą rzeczkę z zabagnionymi brzegami, szerokie plaże z wyciągniętymi na brzeg łodziami rybackimi i małe osady rybackie.

Podjęte decyzje sprawiły, że rok 1920 rozpoczął działania na drodze tworzenia fundamentów polskiej gospodarki morskiej. **W lipcu minister Spraw Wojskowych Józef Leśniewski zatwierdził projekt budowy portu w Gdyni** i Rada Ministrów wyasygnowała kwotę 40 mln ówczesnych marek na przygotowanie i rozruch tej inwestycji. Rozpoczął pracę organ państwowej administracji morskiej – Urząd Morski z siedzibą w Wejherowie. Wcześniej, w czerwcu, w Tczewie powołano do działalności szkoleniowej Szkołę Morską, kuźnię kadr morskich, dla której zakupiono żaglowiec szkolny „Lwów”.

To wszystko zaczęło się dziać w państwie, które zaledwie dwa lata wcześniej odzyskało swą niepodległość po jakże długich 123 latach niewoli. W państwie nieposiadającym jeszcze ustalonych granic, gdzie toczyły się krwawe walki, gdzie wybuchały powstania, prowadzone były plebiscyty mające

zdecydować o przynależności całych regionów do odradzającej się polskiej państwowości. W państwie, które na długo pozbawiono dostępu do morza, gdzie nie rozbudzano wśród ludności potrzeby uprawiania morza, a więc nie mającego własnych doświadczeń w żegludze i handlu morskim, działalności portowej, administracji i szkolnictwie morskim, w państwie gdzie rozpoczynała się dramatyczna wojna polsko-bolszewicka, która mogła przesądzić nie tylko o losach Polski.

Kiedy pojawiła się szansa, nie zmarnowano ani jednej chwili, nie zaniechano żadnych działań, które spowolniłyby nasz marsz na morze. Uczyniono wszystko by ten marsz był dynamiczny, na miarę realnych możliwości **połączonych sił narodu**. Równoległe z pracami nad programem Polskiej Polityki Morskiej i budową portu w Gdyni, decyzjami ówczesnego ministra przemysłu i handlu Czesława Klanerta rozpoczęto rozbudowywać niezbędną infrastrukturę towarzyszącą, w tym linie komunikacji kolejowej ze Śląskiem. Opracowano i wdrożono liczne programy, w tym: politykę taryf, ulg celnych, politykę pomocy rządowej dla polskich inwestorów.

Wydarzeniem doniosłym dla spraw morskich było przyjęcie funkcji ministra przemysłu i handlu przez Eugeniusza Kwiatkowskiego. Nic nie ujmując dokonaniom poprzedników, ale to z osobą E. Kwiatkowskiego, okresem jego działalności politycznej i przede wszystkim gospodarczej, wiąże się największa dynamika rozwoju naszej całej gospodarki, w tym gospodarki morskiej w szczególności.

W ciągu kilkunastu lat, w atmosferze nieustających prowokacji, wręcz jawnej wrogości ze strony zniemczonego Gdańska i hitlerowskich Niemiec, Polacy realizując w praktyce swoją Politykę Morską zbudowali na Bałtyku z niczego, swoją „bramę na świat”- najnowocześniejszy na Bałtyku port morski, nowoczesną flotę statków towarowo-pasażerskich i flotyllę trawlerów, która wypłynęła na łowiska dalekomorskie. Stworzono trwałe fundamenty nowoczesnego przemysłu okrętowego, skuteczną administrację morską i system kształcenia kadr dla potrzeb całej gospodarki morskiej. Utworzono w trudnych warunkach finansowych, budowaną od podstaw, Marynarkę Wojenną RP.

Przez Gdynię przechodziło 80% naszego eksportu i 65% importu, stwarzano dogodne warunki i rozwijano tranzyt towarów z północy na południe. Flota handlowa przewoziła 17% naszych towarów (eksport i import). Gospodarka morska stawała się osią rozpędzającą rozwój państwa polskiego. Tworzenie nowej jakości w naszej gospodarce przerwała agresja niemiecka we wrześniu 1939 r.

Marek J. Toczek

Źródła:

- Romuald Pietraszek, Ryszard Pośpieszyński - Morskie sprawy Polaków, „Księga Floty Ojczyściej”, ISBN 83-89915-27-8;
- Archiwum morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego, ISBN 978-83-62215-00-3, Gdynia 2009.
- Kazimierz Porębski - Sprawy Morskie Polaków, Księga Floty Ojczyściej, Gdynia 1966, ISBN 83-86703-65-2.