

Andrzej Drzewiecki<sup>1</sup>

## Kilka refleksji historycznych o ekonomicznych uwarunkowaniach tworzenia i rozwoju sił morskich w Polsce po 1918 roku

Historia Polskiej Marynarki Wojennej to jedna z tych dziedzin wiedzy, której obszar jest naznaczony piętnem emocji, mitologii, marzeń, nieuzasadnionych roszczeń, a w konsekwencji wielkiego rozczarowania, że tak naprawdę powstał rodzaj sił zbrojnych niedoceniany, pomijany przez miarodajne czynniki wojskowe, a może po prostu, nikomu niepotrzebny. Takie wątpliwości miał przecież sam szef Kierownictwa Marynarki Wojennej wiceadm. Jerzy Świrski, który zauważył, że flota wojenna z trudem znosiła zwierzchnictwo warszawskiej generalicji, ale i sama była przez nią postrzegana, jako rodzaj broni „dość niepewny pod względem personalnym, trudny do zrozumienia, a nawet nie wiadomo, czy w ogóle potrzebny”<sup>2</sup>. Upływały kolejne dziesięciolecia, a stosunek „centrali” do floty wojennej zasadniczo nie ulegał zmianie, zwłaszcza w kwestii jej rozwoju organizacyjnego i wyposażenia, bądź wyposażenia w nowoczesne środki walki. W kręgach związanych z marynarką wojenną powszechne było odczucie, że była ona rodzajem sił zbrojnych niedoinwestowanym, a skrajne opinie sugerowały, że była i jest traktowana po macoszemu. Przyczyn tego stanu rzeczy upatrywano w tym, że „centrala” nie rozumiała samej marynarki wojennej, a przez to jej potrzeb. Admirał Ryszard Łukasik wyraźnie podkreślał, że problem zadań, struktury i rozwoju marynarki wojennej mieści się w sferze, którą nazywamy polityką morską państwa. Jeśli ta nie jest zdefiniowana, trudno oczekiwać, by jej śladem szła sensowna koncepcja rozwoju sił morskich. Wielkim nieporozumieniem, wręcz nie szczęściem, nazywał konstruowanie budżetów poszczególnych RSZ wg. ilości głów czy szabel. Nas jest więcej, dowodzili „ładowi”, to nam się należy więcej środków. Za przyczyną takich kalkulacji marynarka wojenna miała przydzielone 8% ówczesnego budżetu

MON, a potrzebowała 22%, aby zapewnić wymaganą ciągłość odnowy technologicznej. Niestety „przelicznik na głowę”, który stosowano, stawiał marynarkę wojenną w bardzo niekorzystnej sytuacji<sup>3</sup>. Wiceadmirał Henryk Sołkiewicz odnosząc się do tych kwestii zauważył, że każdy RSZ miał w okresie powojennym swoją dziesięciolatkę, w której to był priorytetowo finansowany. Takie rozwiązanie zawsze zaowocowało w RSZ, objętych tym programem, skokowym rozwojem nowoczesnych technologii oraz uzbrojenia. Takiej dekady, stwierdza Admirał, nie miała w swoim rozwoju marynarka wojenna, i to wyraźnie wynikało z braku woli po stronie decydentów, począwszy od sejmowej komisji ON poprzez gremia SG, które przygotowywały materiały analityczne dla tych komisji, a na ministerstwie ON kończąc<sup>4</sup>. Symptomatyczne było, kiedy ówczesny marszałek Senatu prof. Andrzej Stelmachowski uczestniczący w dyskusji dotyczącej „przyszłości” marynarki wojennej, gdy został zorientowany w kosztach niezbędnych dla poprawy jej kondycji bojowej, skonstatował, że skoro ten rodzaj sił zbrojnych tak drogo kosztuje, to „może lepiej go zlikwidować”<sup>5</sup>. Jako żywo przypominało to sytuację, której głównym bohaterem był Wincenty Witos wizytujący, jako premier rządu polską flotę wojenną w pierwszych latach jej istnienia. Indagowany na okoliczność potrzeby wydatkowania kilku tysięcy funtów na Biuro Hydrograficzne zapytał, ile marynarka wojenna liczy dusz. Gdy usłyszał odpowiedź, wydalil z siebie, i wy kosztujecie więcej niż dywizja wojska? Tak, w owym czasie punktem odniesienia była dywizja wojska, a po 1926 r. pułk legionowy i wszechobecni w armii oficerowie legionowi, dla których salony polityczne Warszawy były bliższe aniżeli zagadnienia polityki morskiej i floty wojennej.

<sup>1</sup> Andrzej Drzewiecki, dr Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

<sup>2</sup> Cyt za: J. W. Dyskant, *Polska marynarka Wojenna w 1939 r.*, cz. 1, *W przededniu wojny*, Wyd. Morskie, Gdańsk 2000, s. 12.

<sup>3</sup> Autoryzowana relacja adm. floty R. Łukasika, (mps. w posiadaniu autora), s. 12.

<sup>4</sup> Autoryzowana relacja wiceadmirała Henryka Sołkiewicza, (mps. w posiadaniu autora), s. 12.

<sup>5</sup> Ibidem, s. 43.

To swoiste oderwanie floty wojennej od realiów tamtego czasu zostało poniekąd spowodowane przez historyków morskiego rodzaju sił zbrojnych, którzy poprzez swoją narrację otoczyli marynarkę wojenną płaszczem tajemniczości, nieudomówień oraz półprawd, które przez kolejne dziesięciolecia funkcjonowały i utrwały się w świadomości tak głęboko, że dziś trudno z nimi polemizować, a bywa, że samo środowisko uważa, że każda wersja historii floty wojennej odbiegająca od uznanego kanonu jest zamachem na jej „dobre imię”. Gdyby w tym wszystkim było mniej owej „specyficzności i wyjątkowości”, a więcej normalności, prawdopodobnie byłoby to z korzyścią dla samej floty i jej środowiska. W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości Polska nie była w stanie zorganizować armii, o którą dopominały się względy bezpieczeństwa z jednej zasadniczej przyczyny, były nią trudności gospodarcze. Ich pomijanie lub pomniejszanie prowadzi w prostej linii do rozmijania się z prawdą o ówczesnym stanie państwa. Józef Garliński pisał wprost o „ubóstwie Polski i wynikającym stąd niewielkim potencjale militarnym”<sup>6</sup>. Każda większa inwestycja dwudziestolecia międzywojennego, port w Gdyni, Centralny Okręg Przemysłowy, flota handlowa i wojenna, jakkolwiek słuszne w swoim zamyśle, doświadczały kłopotów finansowych. Słabość gospodarcza państwa była w dużej mierze pochodną rabunkowej polityki zaborców, a dodatkowo pogłębiła ją wielka wojna. Musiało to rzutować na siły zbrojne, które, co należy sobie uświadomić, nie tworzą, tylko konsumują, a nawet „zżerają” dochód narodowy. Wojna 1920 r. w sposób bardzo bolesny dla żołnierzy obnażyła te problemy. Niejednokrotnie boso, a bywało, że i bez karabinu, ważne, że z „nami był zwycięski wódz”. Wódz pozostał a zwycięska wojna wpisana w biografię sanacji, karmiła kolejne pokolenia mitem niezwykłości.

Poczynione powyżej uwagi mają wartość zasadniczą. Wskazują one, że stanu sił zbrojnych, niezależnie od tego, jakiego koloru są mundury, nie można rozpatrywać w oderwaniu od stanu państwa, jego kondycji społecznej i gospodarczej. Taki błąd niestety jest nagminnie powielany przez historyków zajmujących się dziejami Polskiej Marynarki Wojennej. Powiedzmy to bardzo wyraźnie, że marynarka wojenna nie wzięła się z listopadowego dekretu, tylko tworzono ją na gruncie realnych potrzeb państwa, które „doszło” do morza. Piłsudski, czy ktokolwiek inny mógł „wydać” dekrety nawet każdego dnia, nie miały one wów-

czas większego znaczenia, gdyż nie było instytucjonalnego państwa, ono się dopiero „budziło” do niepodległości i to nad wyraz trudnej. Pomijając, a może lekceważąc te fakty uprawiamy mitologię i brniemy w powielanie nieprawdziwych teorii, jakoby flota wojenna była „zbawczym plastrem” na okaleczoną niepodległość Rzeczypospolitej. Gen. Władysław Bortnowski mając świadomość, że doświadczenie okalecza perspektywę oglądu pisał: „Każdy z nas, który coś zrobił, bez względu na to, czy dowodził plutonem, pułkiem czy armią, czy też był Naczelnym Wodzem – ma zamkniętą drogę do pisania historii, chociażby był historykiem z zawodu. Każdy z nas staje przed sądem historii i ma prawo tylko do złożenia sprawozdania, które może być cennym materiałem do historii, ale nigdy nie będzie historią, choćby nie wiem, jakie tytuły nosił”<sup>7</sup>. Pozwolę sobie przypomnieć państwu, że historię morskiego rodzaju sił zbrojnych pozostawili nam w spadku oficerowie morskcy, powiem więcej, tę historię nam w pewien sposób narzucili. Nie oznacza to, że już w założeniu była ona zafalszowana czy też rozmijała się z prawdą. Historia polskiej floty wojennej powstawała razem z flotą wojenną i była narażona na różne nadinterpretacje, bo przecież brakowało wzorców i odniesień do rodzimych doświadczeń, których po prostu nie było. Nie ulega wątpliwości, że największe zasługi w propagowaniu floty wojennej miało środowisko sanacyjne, które wprzęgło w promocję floty Ligę Morską i Kolonialną, dodajmy, że z dobrym skutkiem. Problem polegał na tym, że nie prowadzono wówczas stosownych badań nad flotą wojenną, które pozwoliłyby racjonalizować to wszystko, co dotyczyło spraw morskich. Flota wojenna była, o czym nie możemy zapominać, ważnym, ale nie wyłącznym dysponentem polskiej obecności na morzu. Stąd klimat wytworzony wokół floty wojennej, i w niej samej, który z taką pasją prezentowano na łamach miesięcznika *Morze* był naznaczony sienkiewiczowską misją „krzepienia serc”. Tak zresztą widziano i oceniano trylogię morską Stefana Żeromskiego<sup>8</sup>. Skumulowane emocje otwierały drzwi do fantazji, mitologii oraz różnych, odbiegających od stanu rzeczywistego interpretacji. Odwołując się do Rolanda Barthesa i jego kapitalnej książki zaty-

<sup>7</sup> W. Bortnowski, *Ze wspomnień o wrześniu 1939 roku*, [w:] *Wrzesień 1939 w relacjach i wspomnieniach*, Wybór i opracowanie M. Cieplewicz, E. Kozłowski, Wyd. MON, Warszawa 1989, s. 298.

<sup>8</sup> Zob. J. Musiał, *Z nadmorskich wspomnień. Pierwsze spotkania Polaków z morzem w dwudziestolecu międzywojennym*, [w:] *Morze nasze i nie nasze*, pod red. P. Kurpiewskiego, T. Stegnera, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 131 – 140.

<sup>6</sup> J. Garliński, *Polska w drugiej wojnie światowej*, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa 1988, s. 5.

tułowanej *Mitologie* spróbujmy uświadomić sobie, czym jest mit. Otóż autor powiada, że: „Mit ma charakter narzucający się, zaczepny: wywiedziony z pojęcia historycznego, wyłoniony wprost z przygodnych odniesień, szuka właśnie mnie, czuję siłę jego woli, wzywa mnie do przyjęcia jego wylewnej dwuznaczności”<sup>9</sup>. Ponieważ poruszamy się w rzeczywistości znakomicie zmitologizowanej, to ważne jest, na co zwraca uwagę Peter Oliver Loew, byśmy uświadomili sobie istnienie mitów historycznych i krytycznie je analizowali. „... jeśli raz dojdzie do ich sakralizacji, przestrzega Loew, trudno ten stan potem odwrócić”<sup>10</sup>. Na gruncie morskim, mamy nadmiar przykładów, które tę prawdę potwierdzają. Z mitami nie walczymy, bo są one „rzeczą całkiem naturalną, są podstawą naszej tożsamości, naszego ludzkiego istnienia, nie tylko w „mitycznej” starożytności, lecz także we wszystkich naszych współczesnych rzeczywistościach”<sup>11</sup>. Można się zastanawiać, jak wyglądałaby nasza „Polska morską”, a w jej ramach dzieje naszej floty wojennej, gdyby pozbawiono ich owej mitycznej otuliny? Tymi wieloznacznościami przemawia do nas historia polskiej floty, którą Jerzy Pertek opatrzył pięknym tytułem *Mała flota wielka duchem*<sup>12</sup>. Jeśli nie każdy, to znakomita większość pasjonatów morza daje bezkrytycznie wiarę zapewnieniom tego wybitnego marynisty, że: „Od dążeń pierwszych Piastów do oparcia granic swego państwa o Bałtyk i od pierwszych zaślubin wojów Krzywoustego z morzem, przez wszystkie wieki istnienia państwa polskiego, a także i w okresie niewoli, aż do ostatnich kołobrzeskich zaślubin żołnierzy polskich z Bałtykiem – ciąży nasz kraj i dążą Polacy do morza...”<sup>13</sup>.

Kilka pokoleń Polaków wychowanych na tej i innych marynistycznych opowieściach nie zamierza, lub po prostu nie chce zaprzętać sobie głowy jakimiś problemami, które mogłyby zniekształcić ten wyidealizowany obraz polskiej floty. Jeśli można zrozumieć takie podejście u ludzi stojących z boku zagadnień marynistycznych, to razić musi taka niefrasobliwość u profesjonalistów, a za takich niewątpliwie uważają się absolwenci oksywskiej Alma Mater. To do nich Mie-

czysław Burhardt kierował następujące słowa: „Ze szkoły morskiej i ze szkolnego statku nie pisz, a na urlopie nie opowiadaj kolegom i znajomym nieprawdziwych o morzu rzeczy: nie przesadzaj i nie upiększaj, wbrew prawdzie swych przeżyć, bo to szkodzi sprawie, której służysz: powiększysz szeregi rozczarowanych, których i tak widziałeś dosyć w gronie twych kolegów”<sup>14</sup>. To mądre słowa, które mimo upływu czasu nie straciły na znaczeniu. Nie upiększajmy, zatem floty wojennej swoimi opowieściami, od historyka oczekuje ona rzetelnych badań, od dowódców ofiarnej służby i mądrego przywództwa, od polityków wyraźnie określonych celów i zasad naszej obecności na morzu.

Myślę, że nie ma potrzeby wyprawiać się w zamierzchłe czasy, uczynili to inni historycy, by skonstatować, że nie byliśmy obecni na morzu, gdy stawało się ono obiektem powszechnej fascynacji człowieka, za którą poszły wielkie odkrycia geograficzne, a następnie badania i eksploracja dna morskiego. Z przyczyn obiektywnych nie było nas na morskich szlakach wówczas, gdy podejmowano trud odkrywania, opisywania i poznawania Ziemi. To nie powód do kompleksów, bo gdyby tak było, to powinniśmy pąsowieć na myśl o wodociągach, kanalizacji, bitych drogach, nie mówiąc o teatrach i wielu innych dokonaniach cywilizacyjnych, w których Zachodnia cywilizacja wyprzedziła nas o setki lat. Wychodzenie na morze, to składowa owej cywilizacji, i bez postępu w dziedzinie skutnictwa, nawigacji oraz możnego sponsora, nawet wody przybrzeżne wydawały się nieosiągalne.

„Szczelbi rozwojowych żeglugi – przypomina Andrzej Piskozub – przeskoczyć się nie da, jeśli pominąć zupełnie wyjątkowe i przypadkowe sytuacje. Normalna droga rozwojowa prowadzi z rzek do przybrzeżnej żeglugi morskiej; od tej ostatniej ku żegludze pełnomorskiej na morzach śródkontynentalnych, lecz na oceanach trzymając się trwożliwie wybrzeży kontynentów; i wreszcie od przybrzeżnej żeglugi oceanicznej do żeglugi po otwartym oceanie”<sup>15</sup>. Gdyby ta prawidłowość miała swoją logiczną ciągłość w polskiej rzeczywistości, to Wisła i Odra byłyby najbardziej uczęszczanymi szlakami komunikacyjnymi i niewątpliwie wyprowadziłyby Polskę i Polaków na szersze wody. Skoro tak się nie stało, to tradycyjnym zwyczajem należało utkać nic morskiej tradycji i wpisać ją w dzieje Rzeczypospolitej. Specjaliści owej branży, „patrioci morscy” podchwycili owe wyjątki i przypadki, za nic

<sup>9</sup> R. Barthes, *Mitologie*, Wyd. ALETHEIA, Warszawa 2008, s. 256.

<sup>10</sup> P. O. Loew, *Gdańsk. Między mitami*, Miniatury Borussii, Olsztyn 2006, s. 71.

<sup>11</sup> Tamże, s. 16.

<sup>12</sup> J. Pertek, *Mała flota wielka duchem*, Wyd. Poznańskie, Poznań 1989.

<sup>13</sup> J. Pertek, *Polacy na morzach i oceanach*, T. 1, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1981, s. 12.

<sup>14</sup> M. Burhardt, *You ar not a sea going nation*, Cap Villano, 18 września 1929 r., (mps. w posiadaniu autora), s. 21.

<sup>15</sup> Tamże, s. 157 – 158.

mając przywołane reguły i w przeciągu XX stulecia wykonypowali „Polskę morską”, „zmorszczyli” Polaków oraz wtłoczyli do powszechnego obiegu przekonanie, że Polska „morzem stoi”. Skoro Polak - pilot wojskowy mógł latać na „wrotach od stodoły”, to i marynarz rzuci się w oceaniczną otchłań, wbrew logice i zasadom, ustanowionym i zweryfikowanym przez cywilizowany zwyczaj morski. Nasuwa się nieodparte wrażenie, że wielu piszących o kwestiach morskich nadużywa terminu „polityka morska”, wskazując tym samym, że morze determinuje politykę, angażując w nią żywotne siły państwa. Gerard Labuda podpowiada, że „uprawy morza” nie można redukować tylko do gospodarki morskiej. Owo pojęcie ma szerszy kontekst, wskazuje, że człowiek zabiega o zagospodarowanie morza w całości, poczynając od budowy portów i produkcji stoczni, rozwija przeróżne formy działalności ludzi morza, kształtuje politykę morską państwa, kończy zaś swą aktywność w tym zakresie na marynistycznej twórczości intelektualnej i artystycznej. Przywołane tu formy aktywności na polu „uprawy morza” pozwalają widzieć w człowieku sprawcę powołania do życia rozmaitych dóbr i wartości, które razem wzięte tworzą kulturę morską określonego społeczeństwa<sup>16</sup>. Zatem warto dociekać, czy Polacy w ciągu swojej historii wytworzyli dobra i wartości, które pozwalałyby nam powiedzieć z przekonaniem, że składową naszego życia społecznego są wyraziste elementy kultury morskiej. Autor niniejszego pytania, ma, co do tego poważne obiekcje. Zwłaszcza, że utożsamia się z kolejną tezą Gerarda Labudy, w myśl której: „kulturę morską tworzy tylko ten, kto ma do morza i jego spraw stosunek twórczy, kto pracując na morzu, lub przy morzu, a także w głębi lądu, powołuje w związku z tym do życia dobra i wartości”<sup>17</sup>. Taka postawa wyznacza linię podziału między twórczym a konsumpcyjnym stosunkiem do morza. Kto chodzi po ziemi, pije wodę i oddycha powietrzem, jest daleki od postaw i zachowań pomnażających dobra kulturowe. Przez analogię, kto uprawia żeglarstwo, wypoczywa na plaży i konsumuje ryby nie jest tym, którego można uznać za sprzymierzeńca morza, który rozumie, na czym polega jego „uprawa”.

By „uprawiać” morze trzeba mieć stosowne narzędzia, wśród których pierwszeństwo ma wiedza i potencjał ekonomiczny. Nie bez powodu wskazują na taką kolejność, bo Polska jest jednym z nielicznych

krajów, gdzie próbuje się dojść do bogactwa pomniejszając nakłady finansowe służące zdobywaniu i pomnażaniu wiedzy. Być może nadal pokutuje XVI wieczne przekonanie, że „szlachcic nie musi się uczyć, bo rodzi się inteligentny”. Historia w sposób nad wyraz przykry zweryfikowała owe mądrości. Niedocenywanie wiedzy, zwłaszcza w kontekście pomnażania za jej przyczyną zasobów materialnych powodowało, że przez stulecia pozostawaliśmy na uboczu tego wyjątkowego gościńca cywilizacji i handlu, jakim było i nadal pozostaje morze. Pusty skarbiec to zasadnicza przyczyna, o którą rozbiły się „wszelkie zamysły flotowe” polskich monarchów. Skąd brać środki na flotę wojenną i politykę morską, gdy sejm był na te kwestie nieczuły<sup>18</sup>. Liczyliśmy, że królowie elekcyjni przywiodą ze sobą flotę, która stanie się zaczątkiem narodowego dzieła uprawy morza, stało się jednak inaczej, Polska została wplątana w wojny dynastyczne, które skutecznie rujnowały majątek narodowy<sup>19</sup>. Jak objaśnia Władysław Konopczyński, finansistów obytych z morzem państwo nie miało, a sejmikująca szlachta cieszyła się, że zboże i drzewo dociera bez przeszkód, nie troszcząc się o dalsze jego wyzyskanie na rynkach europejskich. Silnie zakorzenione było przekonanie, że kto potrzebuje naszych towarów, niech po nie do nas przybywa i przywozi do kraju gotówkę, my dla niego okrętów nie będziemy utrzymywali. Również na lądzie obowiązywała od 1565 r. zasada, że kupcy polscy zagranicę nie jeżdżą<sup>20</sup>. Warto o tym pamiętać, zwłaszcza, kiedy z takim entuzjazmem przywołujemy Dymitra Solikowskiego i fragmenty jego *Rozmowy kruszwickiej*<sup>21</sup>. Zamazujemy w ten sposób rzeczywisty obraz ówczesnych stosunków społecznych i gotowiśmy dowodzić, że Polacy od zarania dziejów byli narodem morskim.

W pierwszych dniach niepodległości wszechobecne było pytanie o przyczyny upadku Rzeczypospolitej. Wśród wielu, niewątpliwie ważnych, bardzo często wskazywano na jedną, którą powtarzano niczym zaklęcie, że Polska upadła, ponieważ dała się „odepchnąć” od morza. To przekonanie miało swoich zago-

<sup>18</sup> W. Konopczyński, *Dzieje Polski nowożytnej*, t. I, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1986, s. 259.

<sup>19</sup> Szerzej na ten temat zob. A. Drzewiecki, *Meandry polskiej polityki bałtyckiej*, [w:] *Półwysep helski. Historia orężem pisana*, pod red. A. Drzewieckiego, M. Kardasa, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2009, s. 15 – 170.

<sup>20</sup> W. Konopczyński, *Kwestia bałtycka do XX wieku*, Wyd. Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin 1947, s. 72 – 73.

<sup>21</sup> Por. E. Kotarski, *sarmaci i morze*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1995, s. 21 – 25.

<sup>16</sup> G. Labuda, *Rozważania nad teorią i historią kultury i cywilizacji*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2008, s. 277.

<sup>17</sup> Tamże, s. 278.

rzałych zwolenników, a emocje z tym związane nie stygły w miarę porządkowania spraw państwowych. W 1921 r. w okolicznościowej publikacji zatytułowanej *Flota polska*, tak o tym pisano: „wszystkie dziedziny naszej młodej państwowości wymagają utrwalenia i uporządkowania. Nie wolno nam zapominać o żadnej cegiełce tej budowy, o żadnym polu pracy, na którym możemy przyczynić się do wzmożenia siły i dobrobytu odrodzonej Ojczyzny. Jednym z najważniejszych warunków osiągnięcia pod każdym względem niepodległego bytu i możliwości przyszłego rozkwitu ekonomicznego jest wolny dostęp do morza, zapewniający łączność z rynkami całego świata. Dostęp ten mamy, nie taki wprawdzie, o jakim marzyliśmy i jaki według słuszności nam się należał, tym bardziej, przeto strzec go musimy, jak oka w głowie”<sup>22</sup>.

Przywołany tu komentarz nie należał wówczas do odosobnionych, większość ludzi związanych w jakikolwiek sposób z problematyką morską wyrażała podobne przekonania. Można, zatem powiedzieć, że w sferę dyskusji powróciło polskie *dominium maris Baltici*, mające niewiele wspólnego z nową nadbałtycką rzeczywistością, niemniej jednak nasycone do granic możliwości polskim romantyzmem, lub jak chcą niektórzy sentymentalizmem wobec spraw morskich. Temu nostalgicznemu nastrojowi uległ również admirał Kazimierz Porębski, który zauważył, że: „po krótkich chwilach ekstazy i przeczulenia w przededniu i po objęciu Pomorza ogarnęła Polskę znów gnuśna bierność, niczym nieróżniąca się od starszylacheckiej w stosunku do zastanowienia się nad jasnym rozwiązaniem zagadnień z chwilą oparcie się o Bałtyk”<sup>23</sup>. A przecież, jak pisał Bernard Chrzanowski: „ani w malarstwie, ani w poezji czy powieści naszej – morza i nadmorskiego kaszubskiego brzegu, jak gdyby nie było. [...] Mają swoich malarzy i poetów wszystkie dzielnice dawnej Rzeczypospolitej; Litwa i Polesie, Podole i Ukraina, Kujawy i Mazowsze, Kieleckie i Krakowskie, Podhale i Tatry; cisną się na usta dziesiątki nazwisk, przypominających ziemie i ludzi litewskich zaścianków, nadniemeńskich brzegów, podolskich stepów, podhalańskich zagród, krakowskich wsi, kieleckich borów, mazowieckich łąk, kujawskich łąków; nie ma jedynie morza i wybrzeża”<sup>24</sup>. W ten wyrzut sumienia wpisywała się refleksja Piotra Palińskiego, który za-

uważył, że: „było Pomorze, a szczególnie Kaszuby dla dalszych stron Polski, prawdziwą *terra incognita* – ziemią nieznaną: doznawała ona jawnego upośledzenia, a mieszkańców jej uważano za niepełnych Polaków. Wielcy nasi pisarze, którzy się umyślnie wybrali, aby poznać „piękną naszą Polskę całą” – i to, dziś tak opiewane Pomorze, ani o nie zawadzili, ani nawet półsłówkiem o nim wspomnieli. Nawet nasz umiłowany autor „pieśni o ziemi naszej” zapomniał zgoła o tej na wskroś polskiej krainie Ojczyzny naszej. Niestety – pointuje autor – duch wieszczu uleciał, zanim zdołał zadość uczynić życzeniom serc mieszkańców nadbałtyckich”<sup>25</sup>.

Ta obojętność na sprawy morza nie wzięła się z przypadku, była konsekwencją wielowiekowych zaniedbań, kiedy to Rzeczpospolita nie potrafiła lub nie mogła, z przyczyn nie zawsze obiektywnych, utrwalić swojego stanu posiadania nad morzem i na morzu. Powyższa uwaga nie oznacza, że w Polsce była zupełna obojętność na sprawy morza. Z trudem, ale jednak przebijała się myśl, że morze „żywi i bogaci”, że jest ono, jak zauważył Aleksander Janowski: „niezbędne do życia, potrzebne tak, jak powietrze, słońce lub woda do picia”. A jeśli tak, kontynuuje cytowany tu autor, „to nadmorski człowiek, brzegów morskich nigdy by nie odstąpił, będzie bronił się od najazdu, będzie trzymał się całą siłą tego swego wybrzeża, bo gdyby go od niego odepchnięto, to straciłby cały swój rozmach. Oddech od morza jest mu niezbędnie potrzebny, bez niego zdusiłby swe energiczne życie”<sup>26</sup>. Z perspektywy historycznej widać wyraźnie, że byliśmy zbyt mało konsekwentni, by Pomorze i pobrzeże Bałtyku trwale związać z Rzeczpospolitą.

Przed konsekwencjami tego stanu rzeczy starał się przestrzegać admirał Kazimierz Porębski mówiąc: „[...] O ile nie ma być losem Polski ponowne odwrócenie się od morza, wynika konieczność jasnego określenia zadań polityki morskiej Rzeczypospolitej, oczywiście nierozdzielnych z celami polityki państwa. Jak flota wojenna tak i handlowa marynarka, przekonywał Porębski, nie powstają na zawołanie; stwarza je planowa i programowa praca szeregu lat; żadna improwizacja nie zastąpi w danym wypadku braku myśli przewodniej i świadomości powszechnej, że Naród chce i będzie bronić swego dostępu do morza, by z niego

<sup>22</sup> *Flota polska*, Wydanie pamiątkowe ilustrowane pod protektoratem szefa Departamentu Morskiego admirała K. Porębskiego, Warszawa 1921, s. 4 (od wydawnictwa).

<sup>23</sup> K. Porębski, *Pendent opera interrupta*, ibidem., s. 49.

<sup>24</sup> B. Chrzanowski, *Z wybrzeża i o wybrzeżu*, Poznań 1917, s. 37-38.

<sup>25</sup> P. Paliński, *Przewodnik po polskim wybrzeżu Bałtyku i po ziemi kaszubskiej*, Żnin 1934, s. 5-6.

<sup>26</sup> Al. Janowski, *Nad polskim morzem*, Warszawa – Poznań – Lwów 1924, s. 4.

korzystać niepodzielnie”<sup>27</sup>. Rację należy przyznać Henrykowi Bagińskiemu, gdy pisał, że: „Polacy zajęci kolonizowaniem wielkich obszarów na wschodzie w XVI wieku, patrzyli jednocześnie na niemczenie Mazurów, Kaszubów i Ślązaków, zaniedbując największe bogactwa, jakich przysporzyć mogła jednostkom i państwu żegluga morską”. Zasadna jest również uwaga, że: „Polacy nie lubili trudnić się handlem i dlatego od początku nie było bodźca do żeglugi, budowy okrętów i tworzenia marynarki”<sup>28</sup>.

Świadomość owych słabości w życiu społecznym nie upoważnia nas jednak do formułowania tezy, że niedostatek polityki morskiej był jedną z głównych przyczyn upadku państwa. Takie przekonanie starali się wpoić w okresie międzywojennym ogółowi Polaków liderzy sprawy morskiej, którzy mieli świadomość, że bez odwołania się do warstwy uczuciowej, nie jest możliwe sprowokowanie nawet pobieżnego zainteresowania sprawami morza. W tamtych, konkretnych warunkach taki chwyt propagandowy miał swoje uzasadnienie, problem pojawił się wówczas, gdy entuzjazm społeczny okazał się jedynym fundamentem, na którym zamierzano realizować „zamysły flotowe”. Za Napoleonem powtarzamy, że do prowadzenia wojny potrzebne są trzy rzeczy: pieniądze, pieniądze i jeszcze raz pieniądze. Od czasu jego zwycięstw upłynęło z górą stulecie, a wojsko i wojna stały się jeszcze bardziej kosztochłonne, niżli to dawniej bywało. Jeśli oderwiemy armię od ekonomiki państwa, poruszać się wówczas będziemy w rzeczywistości, którą dziś określamy mianem wirtualnej. Tak jak biednego państwa nie stać na prowadzenie wojny, tak również nie stać go na posiadanie armii, wyposażonej adekwatnie do zmieniających się warunków przyszłego pola walki. Ta konstatacja każe nam konfrontować obfitość programów rozwojowych floty wojennej z realiami gospodarczymi II Rzeczypospolitej. Każe nam również konfrontować stan i możliwości bojowe tej floty z poczynaniami potencjalnych przeciwników, a tych mieliśmy po obu stronach granicy. Analiza i ocena polskiej floty wojennej, wyjętej z tego wewnętrznego i międzynarodowego „opakowania” jest uboższa i rodzi pokusę, aby w personaliach szukać przyczyn jej słabości. A tak przecież nie było, słabość floty była pochodną słabości państwa i nie mogą tego faktu zmienić propagandowe hasła o mocarstwowości. Trafnie ujął to Edmund Osmańczyk w zdaniu: „siła sławy wojennej niknie z

każdym rokiem pokoju. Siła pracy narodu trwa poprzez wszystkie ustroje, zawieruchy, wojny. Sława pierzcha. Praca pozostaje”<sup>29</sup>.

Olbrzymia praca państwowotwórcza rozpoczęła się w 1918 r. i objęła ona wszystkie dziedziny życia społecznego. Władysław Konopczyński pisał: „[...] ponad wszelkie oczekiwanie w samej śmierci poczęło się tu nowe życie. Ocknął się naród bez państwa i poczuł, że nie zginął. [...] Naród cywilizowany żyć może, choć cierpi, pod obcą nawet powłoką, bo jest on czymś silniejszym i głębszym niż forma państwowa, i że tę formę stworzy on prędzej czy później, gdy stanie się w całej pełni narodem – czynnym we wszystkich warstwach społecznych”<sup>30</sup>. Tę „formę” zaczęto tworzyć w 1918 r., a wraz z nią kłaść fundamenty pod politykę morską. Powróciło wówczas zasadnicze pytanie, czy tworzymy ową politykę oraz flotę od podstaw, czy też odtwarzamy. Odpowiedź na nie miała kolosalne znaczenie dla rozwoju idei Polski morskiej, która, jak już wcześniej powiedzieliśmy, zaprzętała umysły wielu ludzi, z różnych środowisk. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, że nastąpił swoisty wyścig w rozdzielaniu zasług dla upowszechnienia tej idei. Jedni widzieli męża opatrnościowego w Józefie Piłsudskim, inni zaś w Romanie Dmowskim<sup>31</sup>. Ten spór trwa do chwili obecnej, dotyczy on zwłaszcza floty wojennej, której korzeni część badaczy doszukuje się w odległej przeszłości. Zwłaszcza, gdy zbliża się listopadowe święto Polskiej Marynarki Wojennej, zewsząd słychać głosy, że mocą dekretu z dnia 28 listopada 1918 r. przystąpiono do odtwarzania morskiej siły zbrojnej. A jeśli tak, to znaczyłoby, że ona wcześniej istniała. Odwołajmy się w tym miejscu do przemysła Jerzego Nowakowskiego, który na łamach cytowanej wcześniej *Floty polskiej* napisał: „Budowę swej potęgi morskiej Rzeczpospolita rozpoczęła od podstaw. Jeśli w innych dziedzinach życia państwowego odrodzona Polska ma przed sobą wzory i pomniki własne, tradycję świeżą, prawie bezpośrednią, to przeciwnie – w dziedzinie marynarki wzory są tak odległe, nić tradycji tak nikła, że niemal całkowicie zatraciła się w świadomości szerokich mas. Historia Polski, dowodzi cytowany tu autor, wykazuje próby stworzenia własnej floty bojowej, własnej potęgi morskiej. Niestety, próby te nie znajdują dostatecznego oddźwięku w ówczesnym społeczeństwie, Państwo Polskie w tej dziedzinie nie wychodzi

<sup>27</sup> K. Porębski, *Pendent...* op. cit., s. 50.

<sup>28</sup> H. Bagiński, *Wolność Polski na morzu*, Warszawa 1951, s. 46.

<sup>29</sup> E. Osmańczyk, *Sprawy Polaków*, Wyd. „Śląsk”, Katowice 1982, s. 97.

<sup>30</sup> W. Konopczyński, *Dzieje Polski nowożytnej*, Warszawa 2003, s. 690.

<sup>31</sup> R. Leitgeber, *Listy z Helu*, Poznań 1924, s. 6.

poza próby, poza przygodne improwizacje. Flota polska powoływana jest do życia od potrzeby do potrzeby, jednakże w programie jej budowy nie ma ciągłości, nie ma konsekwencji, nie ma wytrwałego uporu, żelaznej energii, które by Państwo Polskie, posiadające wówczas wszelkie warunki rozwoju floty, popchnęły w kierunku stworzenia poważnej potęgi morskiej<sup>32</sup>. W sferę propagandy należy włożyć opowieści, że hasło: „Polska wolna, niezależna z dostępem do morza!” obiegło wszystkie dzielnice i rewoltowało tłumy. Brzmi to prawdziwie po polsku, romantycznie, ale i groteskowo zwłaszcza, jeśli uświadamiamy sobie, że idea morska była zdecydowanej większości tamtego społeczeństwa zupełnie obca. Z przyczyn od siebie niezależnych, nie było ono w stanie przyjąć i zrozumieć idei morskiej, jako społecznego i ekonomicznego wyzwania odradzającego się państwa. Raczej bezkrytycznie, tak jak to czynią niektórzy obecnie, przyjmowano owe zakłęcia, że Polska, tak jak to widział Henryk Bagiński, od zarania dziejów była państwem morskim a Gdańsk jej głównym portem.

Ahistoryczne jest stawianie tezy, że sytuacja uległa radykalnej zmianie w 1918 r., albo też powtórzenie zakłęb w rodzaju: 11 listopada 1918 r. Polska odzyskała niepodległość. Są to argumenty dobre na okazjonalną akademię, ale niedopuszczalne w obszarze badań naukowych. Można, co najwyżej przyjąć, że po 11 listopada wystąpiły symptomy wskazujące, że odbudowa niepodległego państwa stała się możliwa. Polityczny i społeczny klimat pierwszych miesięcy tej quasi niepodległości trafnie ujął Władysław Pobóg – Malinowski pisząc: „[...] Społeczeństwo, które w długim okresie niewoli, zwłaszcza w zaborze rosyjskim, zamknięty miało dostęp do wszystkich niemal dziedzin życia publicznego, teraz wychodziło nagle – jakby z więzienia – na szeroką arenę z nadmiarem inicjatywy, z szerokim rozmachem w planach, ale bez doświadczenia, bez umiejętności ujmowania spraw i zjawisk w skali państwowej – z hasłem nie koordynacji wysiłków i zgodnej współpracy, ale rywalizacji i walki; każdy odłam miał wygórowane ambicje i pretensje, każdy chciał dla siebie pierwszego miejsca i głównej roli, żaden – wbrew frazesom o polskiej tolerancji – nie miał za grosz szacunku dla odmiennego zdania. W tym splocie namiętności poczucie odpowiedzialności jeszcze spało; nie rozumiano jeszcze praw, w życiu zbiorowym wiążących przyczyny i skutki w jeden wspólny łańcuch. Odzywały się wreszcie nieoczekiwane kon-

sekwencje naszej starej tradycji – długotrwałej walki z zaborcami i ich rządami; w ramach państw obcych byliśmy przez kilka pokoleń czynnikiem nie twórczym, lecz destrukcyjnym; kolizja z prawem zaborców była dla nas obowiązkiem i cnotą narodową – nauczyliśmy się w długiej niewoli opierać się władzy, gdzie i jak się dało lekceważyć jej zarządzenia, obchodzić przepisy, oszukiwać ją i okłamywać; weszło to głęboko w naszą krew, zagnieżdżyło się w przyzwyczajeniach – słabo w Poznaniu, mocniej w Galicji, najsilniej w zaborze rosyjskim, - i w przełomowym okresie odrodzenia, a nawet w ciągu kilku pierwszych lat niepodległości grało bardzo żywym echem w postawie większości społeczeństwa wobec państwa, rządu i władz, choć były to już instytucje własne – polskie [...]”<sup>33</sup>. „Wyszedłszy z niemieckiej niewoli – konstatawał Piłsudski - zastałem wyzwalamą się Polskę w najbardziej chaotycznych stosunkach wewnętrznych i zewnętrznych, wobec zadań niezmiernie trudnych, w których lud polski sam musi wykazać zdolność organizacyjną”<sup>34</sup>. Miał świadomość, że entuzjazmu i radości z „odzyskanego śmietnika” wystarczy na krótko, a czasu na zbudowanie sprawnego i bezpiecznego państwa trzeba będzie nieporównywalnie więcej. Stefan Kieniewicz dostrzegł potrzebę wyważonego zestawienia strat i zysków, które dopiero dawały wyobrażenie bilansu otwarcia Polski w 1918 r. Nie miał złudzeń, że lista strat była zdecydowanie dłuższa, i to one w dużej mierze tworzyły polityczny, społeczny i ekonomiczny klimat okresu międzywojennego<sup>35</sup>.

Świadomość, że takie było dziedzictwo zaborów jest również ważna dla kwestii „Polski morskiej”, która w dwudziestolecie międzywojennym rozpałała umysły ludzi dostrzegających w dostępie do morza szansę na Polskę mocarstwową, która stać się miała ważnym czynnikiem nowego, post wersalskiego ładu międzynarodowego. Czy były to oczekiwania realne, to jedno z tych pytań, które nadal inspiruje badaczy, zwłaszcza, że sytuacja na „polskim wybrzeżu”, w sensie politycznym, społecznym i ekonomicznym ma swoją historyczną dynamikę<sup>36</sup>. Można ją ująć następująco: w mia-

<sup>33</sup> W. Pobóg – Malinowski, *Najnowsza historia polityczna Polski 1864 – 1945*, t. 2, cz. pierwsza, 1919 – 1939, Londyn 1956, s. 7 – 8.

<sup>34</sup> Cyt. za: E. Duraczyński, *Zamach majowy Piłsudskiego*, „Dziś”, 2006, nr 5, s. 111 – 112.

<sup>35</sup> S. Kieniewicz, *Historia Polski 1795 – 1918*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 526 – 527.

<sup>36</sup> Profesor Gerard Labuda podejmując problem „morza w kulturze plemion słowiańskich”, proponował jego rozpatrywanie z dwóch punktów widzenia: deterministycznego i dynamicznego. Kto stoi na stanowisku, że środowisko geo-

<sup>32</sup> J. Nowakowski, *Odrodzenie floty Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] *Flota polska...* op. cit., s. 37.

rę, jak traciliśmy kontakt z morzem, jawiło się ono w różnych literackich sentencjach, prozie, poezji, które krzepiły serca, niekoniecznie przywoływały do przytomności umysły, gdy do morza dochodziliśmy stawało się ono problemem, z którym po prostu nie radziliśmy sobie. Polak z wypiekami na twarzy recytuje „Litwo! Ojczyzno moja!”, nieźle buszuje w „Stepach Akermańskich”, natomiast nie bardzo potrafi rozwinąć myśl Stanisława Staszica „frontem do morza”.

W literaturze przedmiotu często podkreśla się, że nawet najbogatszego państwa nie stać na budowę i utrzymanie dużej floty wojennej. To zadanie spoczywa na flocie handlowej, która uczestnicząc w międzynarodowej wymianie drogą morską tworzy wartość dodaną, która może być przeznaczona na flotę wojenną. Bardziej wstrzeźliwi wskazują, że pięć statków handlowych łoży na zbudowanie i wyposażenie jednego okrętu wojennego, inni zaś sugerują, że te proporcje kształtują się jak 10:1<sup>37</sup>. Gerard Labuda napisał: „każda polityka zagraniczna, która nie idzie zgodnie z nurtem gospodarczym, musi doprowadzić państwo do wyczerpania i w konsekwencji do katastrofy”<sup>38</sup>. Ta przypadłość niestety, stała się udziałem Polski. Akcentujemy ten problem, bowiem wpływał on bezpośrednio na stan i wyposażenie sił zbrojnych, w tym również ich morskiego komponentu. Nie ulega wątpliwości, że idea silnej floty wojennej wyrosła na podłożu zagrożenia polskiego stanu posiadania nad Bałtykiem. Wysunęło ono na plan pierwszy kwestie wojskowe, wbrew przy-

---

graficzne wywiera decydujący wpływ na sposób bycia i życie człowieka, będzie przede wszystkim szukał odpowiedzi na pytanie: jak morze wpłynęło na rozwój kultury ludzkiej? Kto natomiast uważa, że środowisko stwarza człowiekowi warunki egzystencji oraz, że od samej pomysłowości i zaradności człowieka zależy jego eksploatacja, tan postawi sobie pytanie: jak człowiek wyzyskiwał zasoby morza dla rozwoju i ukształtowania własnej kultury? Pointą rozważań Profesora jest sugestia, by kultury lądowe i morskie, miast sztucznego podziału, rozpatrywać z punktu widzenia aktywności samego człowieka. Por. G. Labuda, *Zapiski kaszubskie, pomorskie i morskie*, Wyd. Oficyna CZEC, Gdańsk 2000, s. 36 – 37.

<sup>37</sup> Por. G. Labuda, *Zapiski kaszubskie...*, op. cit., s. 144-145. Oczywiście, okręt okrętowi nie równy i proporcje, o których tu mówimy będą zależne od klasy okrętu, jego przeznaczenia i wyposażenia. Uwagi G. Labudy odnosiły się do flot klasycznych, których przydatność weryfikowały obydwie wojny światowe. Już wówczas jednak pływały pod różnymi banderami okręty „specjalistyczne”, jak chociażby lotniskowe, które podważały przywołane tu relacje. W miarę, jak „wchodziły” na wyposażenie flot wojennych coraz to bardziej wyspecjalizowane okręty i towarzyszące im systemy walki na morzu koszty, o których tu mowa ulegały zwielokrotnieniu.

<sup>38</sup> Ibidem, s. 136.

wołanej tu logice, że flota handlowa powinna zapracować na wojenną. Ta wymuszona kolejność, trudno byłoby dowieść równoległości działań, postawiła Polskę w niezwykle trudnej sytuacji organizacyjno – finansowej. By w przyszłości nie wpadać w podobne zawirowania, może głębiej należałoby sięgać do dorobku polskiej historiografii i wyciągając z niej wnioski, przestać prężyć muskuły, zwłaszcza tam, gdzie rysuje się szansa na porozumienie i współpracę. Cytowany wcześniej Edmund Osmańczyk pisał: „My Polacy, będąc od lat dwustu narodem chronicznie słabym, ze złośliwością ludzi chorych zachowujemy w pamięci wszystkie wady i płynące z nich grzechy naszych silnych sąsiadów. O zaletach milczymy. Cnoty kwitujemy ironicznym uśmiechem”. I dalej stawia pytanie, czy między dwoma wielkimi narodami (Niemcami i Rosjanami – przyp. autora) jest miejsce dla trzeciego wielkiego narodu – Polaków. Odpowiada, że tak, że „między dwoma potężnymi pracą narodami może istnieć spokojnie tylko naród równie pracowity”<sup>39</sup>. Czy przestudiowaliśmy i właściwie zrozumieliśmy zalecenia naszego rodaka? Mówił on o pracy i odpowiedzialności – to zdecydowanie trudniejsze od wymachiwania szabłą!

U progu niepodległości zderzyły się ze sobą dwie nad wyraz ważne kwestie: ekonomiczna i wojskowa, które już w założeniu były nie do pogodzenia. Cała logika życia społecznego wskazywała na pilną potrzebę rozwoju ekonomicznego a można było tego dokonać między innymi kosztem zmniejszenia nakładów na obronność<sup>40</sup>. Sytuacja, zarówno na granicy wschodniej jak i zachodniej wskazywała na nieuchronność wojny, co z kolei wysuwało na pierwszy plan potrzebę rozwoju liczebnej armii i jej dozbrojenia. Wraz z objęciem wybrzeża pojawił się nowy kierunek operacyjny – nadmorski, połączony z obroną polskich interesów na Bałtyku. Paradoks sytuacji polegał na

<sup>39</sup> E. Osmańczyk, op. cit., s. 76 – 77.

<sup>40</sup> W lipcu - sierpniu 1920 r. stan „wyżywieniowy” armii polskiej wynosił 1 092 tys. ludzi, a po odliczeniu osób niebędących żołnierzami w służbie czynnej (rodziny, jeńcy, robotnicy cywilni pracujący na rzecz armii) ten stan wynosił około 870 tys. W listopadzie 1920 r. na wyposażeniu tej armii było 194 922 konie. Korpus oficerski liczył około 30 tys. osób (11 tys. na obszarze frontowym i 18 tys. w kraju). Armia polska składała się z: 21 dywizji piechoty, dywizji ochotniczej, brygady rezerwowej, brygady syberyjskiej i 10 brygad jazy. Armia pochłaniała 58% budżetu państwa i „stanowiła państwo w państwie”. Formalnie podlegała kontroli rządu i sejmu, ale faktycznie Piłsudski do kontroli tej nie dopuszczał nikogo, zasłaniając się tajemnicą wojskową. Por. A. Czubiński, *Historia Polski 1864 – 2001*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 2002, s. 117 – 120.



tym, że mając przygotowanych oficerów nie mieliśmy okrętów, które pozwoliłyby rozpocząć planowe szkolenie i przynajmniej zademonstrować obecność bandery narodowej na Bałtyku. Czy zatem miała to być flota wojenna bez okrętów? Nie dopuszczano takiej myśli, stąd pytanie komandorów Filanowicza i Krzywca, jaka Marynarka Wojenna Polsce jest potrzebna?<sup>41</sup> Benedykt Krzywiec nie tylko pytał, jaka flota, ale proponował konkretne rozwiązania. Według przywołanych przez niego danych, w latach 1929 – 1930 budżet marynarki wojennej zamknął się kwotą 33 064 920 zł., z tego na budowę okrętów przewidziano 12 290 000 zł. Jeśli uświadomimy sobie, że ORP „Orzeł” kosztował 8 200 000 zł., łatwo sobie wyobrazić, że kwota wyasygnowana w budżecie na budowę floty wojennej była nad wyraz skromna. Jako adekwatną do potrzeb i kreślonych programów wskazywano kwotę 90 mln zł. rocznie<sup>42</sup>. Czy były to oczekiwania realne? Jeśli chcemy poważnie dyskutować o polskiej flocie wojennej, zarówno tej w dwudziestoleciu międzywojennym, jak i tej po 1945 r. to musimy pozbyć się sentymentalizmu i zmierzyć się z realiami ekonomicznymi, które stawały państwo w sytuacji nadzwyczaj trudnej. Poniżej w tabeli zaprezentowano koncepcję tzw. floty „wielkiego morza”. Nawet pobieżny ogląd tego „projektu” nasuwa przypuszczenie, że był on całkowicie oderwany od ówczesnych możliwości kraju, który, nie dość, że zmagął się z zaszłością zaborczą i spustoszeniami wywołanymi „wielką wojną”, to jeszcze miał do pokonania wszechobecne zjawiska kryzysowe. Przypomnijmy, że zasadnicze reformy, które zaproponował tzw. obóz pomajowy miały przynieść poprawę sytuacji gospodarczej i społecznej w perspektywie dwudziestu lat, czyli w dekadzie lat 40. Nie bacząc na ogrom trudności realizowano w dwudziestoleciu międzywojennym dwie bardzo kosztochłonne inwestycje: port w Gdyni oraz Centralny Okręg Przemysłowy. Pierwsza z nich tylko częściowo spełniała polski sen o wyjściu na morze. Port, owszem, szybko osiągnął konkurencyjną dla Gdańsk zdolność przeładunkową, ale piętą achillesową był brak floty handlowej, tej, która powinna przynieść wartość dodatkową z przeznaczeniem na flotę wojenną. Wytworzyła się sytuacja, w której zyski z handlu morskiego powędrowały do obcych armatorów. Miał tego świadomość Prezes Rady Głównej LMiK Józef Kozuchowski mówiąc: „Jak uświadomić

sobie ważność prowadzenia polityki morskiej, gdy tak mało zrozumienia, że morze to wolność gospodarcza, to walka najskuteczniejsza z okrażeniem gospodarczym Polski, to jedyny środek na znową kartelową portów, które podzieliły się ładunkami z Polski i do Polski”<sup>43</sup>. W innym czasie i miejscu, na Walnym Zjeździe Delegatów LMiK w 1937 r. stawiając pytanie, czego Polsce brakuje i na co Polska cierpi, wicepremier Eugeniusz Kwiatkowski mówił: „...brak jest przede wszystkim odpowiedniej duszy i zdolności do współdziałania. Brak nie pojedynczego człowieka, ale brak ludzi, którzy by w zbiorowym wysiłku i harmonijnym zespoleniu potrafili niezłomnie, jak nieznanymi żołnierze tworzyć wielkość i potęgę swej Ojczyzny”<sup>44</sup>.

**Tabela 1. Flota „Wielkiego morza” według propozycji J. Ginsberta (1931 r.)**

Lp.	Klasa okrętu	Liczba okrętów	Wyporność	
			Jednostkowa w tonach	Ogólna w tonach
1	2	3	4	5
1.	Okręt liniowy	3	20 000	60 000
2.	Krążownik uniwersalny	2	6 000	12 000
3.	Kontrtorpedowiec duży	4	2 000	8 000
4.	Kontrtorpedowiec mały	15	1 000	15 000
5.	Podwodny stawiacz min	6	1 000	6 000
6.	Podwodny krążownik	6	1 200	7 200
7.	Okręty podwodne obrony wybrzeża	12	500	6 000
8.	Eskortowiec	12	600	7 200
9.	Stawiacz min	2	2 000	4 000
10.	Trałowiec	16	600	9 600
11.	Ścigacz	16	20	320
12.	Okręty szkolne i pomocnicze	10		16 000
	<b>Razem</b>	<b>102</b>		<b>149 320</b>

Źródło: M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, t. II, Toronto 1988, s. 386.

Tadeusz Ocioszyński akcentując korzyści płynące z morza dawał wyraźnie do zrozumienia, że naród, który rozbudowuje swoje gospodarstwo morskie powinien to czynić pod własnymi znakami. „Jeśli te warunki nie zachodzą – pisał Ocioszyński – morze jest ele-

<sup>41</sup> W. Filanowicz, *Jaka flota jest nam obecnie potrzebna*, „Morze”, 1925, nr 4, s. 5; B. Krzywiec, dz. cyt., s. 47.

<sup>42</sup> B. Krzywiec, *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej*, Wilno 1929, s. 71 – 72.

<sup>43</sup> J. Kozuchowski, *Na szlaku zagadnień morskich*, „Morze”, 1938, nr 11, s. 5.

<sup>44</sup> E. Kwiatkowski, *„Morze pracy i morze zadań”*, (przemówienie do uczestników Walnego Zjazdu Delegatów LMiK), „Morze”, 1937, nr 6, s. 2.

mentem biernym: inni ciągną z niego korzyści, obcy zbliża się ku granicom, obcy wzmacniają swój stan posiadania w obsłudze i kontroli handlu kraju, który nie znalazł w sobie należytego zrozumienia dla morza, dla idei pracy morskiej”<sup>45</sup>. Można śmiało powiedzieć, że gdyby nie archiwalny numer *Morza*, przywołany tekst mógłby z powodzeniem być odniesiony do obecnego stanu polskiej obecności na morzu, a raczej zaniku na nim narodowej bandery.

Oceniając ówczesną sytuację w kategoriach geograficznych, wybrzeże było oddalone od Warszawy o około 300 km, patrząc na nie z perspektywy politycznej lat 20., było ono zdecydowanie dalej – stanowiło zupełne obrzeża polityki, która wypełniała społeczny klimat II Rzeczypospolitej. W tej polityce morze i flota nieczęsto gościły w ówczesnym sejmie i gabinetach ministerialnych. Wyjątki, o których traktuje „morska historiografia” należały niewątpliwie do chwalebnych, nie spowodowały jednak, że politykę morską zaczęto traktować, jako zadanie ogólnopaństwowe. O morzu i flocie „modnie było mówić”, niekiedy nawet należało dać wyraz swoim zainteresowaniom tą problematyką, sprawy komplikowały się wówczas, gdy pytano, ile to kosztuje?

Szefostwo ówczesnego Departamentu, a później Kierownictwa Marynarki Wojennej miało swoją wizję floty wojennej i konsekwentnie dążyło do jej realizacji. Podkreślamy „swoją”, bo z całą pewnością nie była to wizja, w którą by angażowano autorytet państwa. Tu należy upatrywać zasadniczych przyczyn niepowodzeń w dziele budowy floty wojennej. Gdyby na szczęblu centralnym wyłoniono międzyresortowy zespół ds. polityki morskiej państwa, który zająłby się kompleksowo wszystkimi zagadnieniami wchodzącymi w zakres takiej polityki, być może, dałoby to lepsze efekty, a przynajmniej eliminowałoby niezdrową rywalizację o względy, wpływy i powiązania. Departament, a później KMW powinny stanowić ośrodek myśli (koncepcji), jaka flota i jakie jej użycie, oczywiście w ścisłym powiązaniu z doktryną obronną państwa, cała reszta powinna była spoczywać na Ministerstwie Spraw Wojskowych<sup>46</sup>. Praktyka, która wytworzyła się we flocie

w latach 20. sprawiała wrażenie, że gdzieś tam na obrzeżach spraw ważnych dla państwa, grupa admirałów – komandorów prowadzi dość „frywolne” dywagacje o wielkości i zadaniach przyszłej floty. A ponieważ w „centrali” nikt się specjalnie na tym nie znał i dywagacje, o których mowa, też nikomu nie przeszkadzały, zatem sprawa wydawała się bezpieczna. Problem zaistniał wówczas, gdy zaczęto mówić o pieniądzach, i to bardzo poważnych. To wtedy pojawiły się zarzuty, że flota wojenna jest traktowana po macoszu, że podejmuje się działania na rzecz jej unifikacji z wojskiem, że nie ma zrozumienia dla jej odrębności itp. To wszystko prawda, z tym jednak zastrzeżeniem, że już u progu narodzin floty, zabrakło w kręgach wojskowych (z Piłsudskim na czele) rzeczowej rozmowy, że owszem rodzaje sił zbrojnych mają swoją specyfikę, ale musi być ona podporządkowana doktrynie militarnej państwa. I dopiero w ramach tej doktryny należało szukać najlepszych rozwiązań organizacyjnych, technicznych i szkoleniowych dla poszczególnych RSZ, jako składowych wojska<sup>47</sup>. Spory kompetencyjne w kierowniczych gremiach wojskowych powodowały, że tak naprawdę zabrakło woli, by restrukturyzując ówczesną armię zadbać o to, by flota wojenna nie była „obcym ciałem” dla wojsk lądowych i odwrotnie. Zbyt wiele było w tym wszystkim osobistych ambicji, pewnej nonszalancji decyzyjnej oraz braku zrozumienia, że dla dobra armii, a przede wszystkim jej wartości bojowej i zwartości moralnej, trzeba było utemperować nadmiar przyzwyczajzeń wyniesionych z poprzedniej służby. Było to schorzenie dość powszechne i nad wyraz szkodliwe. Po przesileniu majowym niektóre jego objawy jeszcze się nasiliły. Trzeba było czasu i myślenia wykraczającego poza wąskie partykularne interesy, by z tej różnorodności uczynić – użyjmy słów Miecysława Burhardta – „jednolity łań”. Środowisko marynarki wojennej nie było wolne od tych słabości, miały one swoje źródło w tradycji flot państw zaborczych, przeniesionych na gorący polski grunt dwudziestolecia międzywojennego. Trafna w tym względzie była opinia kmdra Wojciecha Franckiego, który napisał: „[...] W organizacji militarnej decyduje wola dowódcy. Może ona być czasem mylna, ale co by się stało z całością,

<sup>45</sup> T. Ocioszyński, *Zagadnienia marynarki handlowej*, „Morsze”, 1937, nr 11, s. 5.

<sup>46</sup> Z chwilą utworzenia w sierpniu 1926 r. instytucji Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych (GISZ) bardzo poważnie skomplikowały się relacje pomiędzy Generalnym Inspektorem a Ministrem Spraw Wojskowych. Mimo, iż formalnie generalny inspektor miał podlegać ministrowi, to w praktyce jego prerogatywy przekraczały uprawnienia ministra. Konstytucja z 23 kwietnia 1935 r. potwierdziła wszystkie uprawnienia generalnego inspektora. Nie ulega wątpliwości,

że przyjęte rozwiązania ustawowe były ukłonem w stronę marszałka Piłsudskiego, który osobiście inspirował zmiany w Ministerstwie Spraw Wojskowych. Por. L. Wyszczelski, *Ministerstwo Spraw Wojskowych (1918 – 1939)*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa 2010, s. 133 – 137.

<sup>47</sup> Przez cały okres międzywojenny flotę traktowano, jako „rodzaj wojsk”, a nie „rodzaj sił zbrojnych”. To zasadnicza różnica, z której powinny być wynikać wszelkie uprawnienia dowódcze i organizacyjne DSM, a następnie KMW.

gdyby każda decyzja dowódcy podlegała krytyce czy też apelacji? Sprawy personalne są niezwykle skomplikowane i trudne. Dowodzić podwładnymi – to najtrudniejsza rzecz w działalności ludzkiej. By robić to dobrze, trzeba być geniuszem, a że tych jest niewielu, należy sobie zdać sprawę, że często decyzje personalne wywołują poczucie krzywdy lub zawodu, na co nie ma rady i trzeba się temu podporządkować, że względów wyższych<sup>48</sup>. Wyższe względy lub raczej ogólnopństwowe wymagały, aby flota wojenna, zamiast szukać odrębności i ją akcentować, jak najszybciej stała się częścią sił zbrojnych RP. W dwudziestoleciu międzywojennym naczelnym władzom wojskowym i KMW nie udało się doprowadzić do takiego konsensusu.

Problemy, o których tu mówimy, a w konsekwencji słabość polskiej armii, z marynarką wojenną włącznie, nie była dopustem bożym, ale efektem skumulowanych wieloletnich zaniedbań, często mających swoje uzasadnienie w trudnej sytuacji kraju. Polska do 1939 r., jak wyliczył Wincenty Iwanowski, preliminowała na zbrojenia 1,5 mld złotych, co stanowiło około 10% PKB. Był to wysiłek znaczny, jednak błędnie on w zderzeniu z wydatkami innych państw na cele wojenne. Niemcy wydały na zbrojenia (w tym samym okresie) 100, Francja 15, Wielka Brytania 10 a Włochy 13 razy więcej niż Polska<sup>49</sup>. Uświadomienie sobie tych różnic pozwala nam zrozumieć, że wśród nowoczesnie uzbrojonych i wyekwipowanych wojsk wielu państw europejskich, mieliśmy w Polsce skansen militarny, którego modernizacja, a najlepiej likwidacja wymagała czasu. Kwintesencja naszego niepowodzenia – pisał Tadeusz Nowacki – leżała w potencjale wojennym Polski. Pod względem przemysłowym pozostawaliśmy daleko w tyle za ówczesną Europą, a za Niemcami w szczególności. Stan naszej gospodarki państwowej nie pozwalał na siły zbrojne większe niż 270 000 ludzi, z lotnictwem i marynarką wojenną włącznie<sup>50</sup>. Szacunki Instytutu Badań Materiałów Uzbrojenia obniżały te

wielkości do 250 000<sup>51</sup>. Nieco inne światło na te zagadnienia rzuca w swoich wspomnieniach Leon Barański. W rozmowie z marszałkiem Śmigłym – Rydzem, która miała miejsce 18 sierpnia 1939 r. wyjaśniał: „[...] pieniędzy na cele zbrojeniowe było zawsze dużo więcej niż było konkretnie możliwości technicznego wykorzystania stojących do dyspozycji sum i ich rzeczywistego wydania. Sumy, którymi dysponowało M. S. Wojsk. były przez wiele lat lokowane na długie terminy w bankach państwowych i sięgały czasem paruset milionów złotych”. Po tych wyjaśnieniach – stwierdza Barański - marszałek Rydz oświadczył mi, że co do poruszonych przeze mnie faktów był dotychczas zupełnie inaczej informowany<sup>52</sup>. Sięgnijmy po jeszcze jeden przykład będący dowodem na niedopuszczalną wręcz niefrasobliwość przedwojennych sztabowców. Otóż w całym okresie międzywojennym, na szkolenie dwóch i pół miliona rezerwistów, których nie było w co uzbroić, wydatkowano (T. Nowacki uważa, że stracono – przyp. autora) z budżetu 14 miliardów złotych. Na dozbrojenie armii, według zamierzeń z 1937 r. planowano sumę poniżej 5 miliardów złotych, której brakowało. Autor tych wyliczeń konkludował: „stan liczebny polskich sił zbrojnych w czasie pokoju był zbyt duży i pożerał wielkie sumy na cele wegetacyjne, zamiast na inwestycje. Wszystko to razem doprowadziło do wyeliminowania w ciągu dwudziestolecia niepodległości około 14 miliardów złotych z gospodarki kraju, co hamowało i zwalniało proces kapitalizacji i rozwój aparatu produkcyjnego<sup>53</sup>. Warto w tym miejscu przypomnieć, że zagadnienie efektywnego wydatkowania środków budżetowych było nader ważne, zwłaszcza w kontekście planowanego przez wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego uruchomienia 15 – letniego planu inwestycyjnego, w ramach którego pierwszy okres obejmujący lata 1939 – 1942 miał obejmować „dalszą rozbudowę potencjału militarnego<sup>54</sup>. Przedmiotowy plan, podobnie jak i inne zamierzenia organizacyjno – modernizacyjne w polskiej armii legły w gruzach w pierwszych dniach września 1939 r. Gen. Tadeusz Ma-

<sup>48</sup> W. Francki, *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*, „Nasze Sygnały”, 1973, lipiec – grudzień, s. 21.

<sup>49</sup> W. Iwanowski, *Kampania wrześniowa 1939. Wysiłek zbrojny narodu polskiego w czasie II wojny światowej*, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1961, s. 51.

<sup>50</sup> T. Nowacki, *Jeszcze o kampanii wrześniowej*, „Zeszyty Historyczne”, Paryż 1968, z. 13, s. 208; W. Iwanowski, *Kampania wrześniowa...*, op. cit., s. 67. Józef Garliński podaje, że: „w roku 1939 Polska posiadała 2 000 000 wojskowo przeszkolonych żołnierzy, których gros należało do rezerwy, ale zmobilizować mogła tylko 1 500 000, bo na taką liczbę posiadała uzbrojenie”. Por. ibidem, *Polska w Drugiej Wojnie Światowej*, Oficyna Wydawnicza WOLU-MEN, Warszawa 1988, s. 5.

<sup>51</sup> A. Wasiutyński, *Kilka uwag o potencjale Polski przed r. 1939*, „Bellona”, Londyn 1952, z. IV, s. 47.

<sup>52</sup> L. Barański, *Rozmowa z marszałkiem Śmigłym – Rydzem*, „Zeszyty Historyczne”, Paryż 1972, z. 22, s. 120.

<sup>53</sup> W. Iwanowski, *Kampania wrześniowa...*, op. cit., s. 76; T. Nowacki, *Jeszcze o kampanii...*, op. cit., s. 208; M. Jabłonowski, *Z dziejów gospodarczych Polski 1918 – 1939*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1992, s. 178 – 180.

<sup>54</sup> D. Grala, *Modernizacja Polski wedle myśli ekonomicznej i działalności państwowej E. Kwiatkowskiego w latach 1935 – 1939*, [w:] *Wrzesień 1939...*, t. I, op. cit., s. 197.

linowski oceniał, że jedną z przyczyn naszej klęski był słaby stan wyposażenia materiałowego i technicznego naszej armii. Zapoczątkowany w 1936 r. proces rozbudowy i technicznej modernizacji wojska był niezbędny, ale zabrakło czasu, by go należycie przygotować i przeprowadzić<sup>55</sup>.

Podejmując próbę sformułowania konkluzji generalnej pozwalał sobie zauważyć, że w całym okresie historycznym, który otwierał rok 1918, aż po chwilę obecną marynarka wojenna tak naprawdę nie miała możliwości i szans na rozwój według klasycznych reguł. Tworzono ją pod presją czasu i czynnika zagrożenia, przy znacznych ograniczeniach środków finansowych. Nie była to flota wojenna na miarę narodowych ambicji, ale narodowych konieczności.

## Streszczenie

W najnowszych dziejach Polski, flota wojenna zajmuje ważne miejsce. Bogata bibliografia poświęcona temu zagadnieniu najczęściej ucieka się do ekspozycji zagrożeń na polskim wybrzeżu, które były pochodną niespójności decyzji wersalskich. Korytarz pomorski i Wolne Miasto Gdańsk już w drugiej połowie lat 30. stały się obiektem napastliwej polityki III Rzeszy, która pogłębiała poczucie zagrożenie polskiej racji stanu. W tej sytuacji zorganizowanie odpowiednio silnej floty wojennej urastało do rangi zadania, które absorbowало liczne kręgi polityczne oraz ekonomiczne. To wówczas, nader często pojawiało się pytanie, czy Polskę stać na flotę wojenną i jaka ona miała być. Zdawało się, że dyskusje na ten temat toczyły się w oderwaniu od realnych, ekonomicznych możliwości państwa. Wytwarzała się w ten sposób sytuacja, w której chęć dominowała nad rozsądkiem, a tworzone z dużym entuzjazmem kolejne programy rozwoju floty wojennej nie miały żadnych szans powodzenia. Mając powyższe na uwadze, autor stara się wskazać na zależności istniejące pomiędzy kondycją gospodarczą państwa a flotą wojenną, jako jej pochodną.

## Abstract

*In the recent history of Poland, the Navy occupies an important position. A rich bibliography dedicated to this topic primarily focuses on threats to the Polish coast, which derived from inconsistent decisions adopted at the Treaty of Versailles. Both the Polish corridor and the Free City of Danzig became an object of the aggressive policy of the Third Reich already in the second half of 1930s, which aggravated the sense of fear in the Polish raison d'État (national interest). Thus, organising the adequately strong Navy acquired the status of a task, which nurtured both politicians and economists alike. At that time, on many occasions, a question resurfaced, whether Poland could afford to develop its Navy, and what the Navy should be like. It happened that the discussions on that topic failed to take account of the real economic potential of the state. Accordingly, a situation developed where a wish dominated the common sense, and the enthusiastically created programmes of developing the Navy had no chance of success. Bearing the above in mind, the authors attempt to indicate the relations between the economic conditions of the state, and the Navy, which depends on the economy.*

## Literatura

1. Autoryzowana relacja adm. floty R. Łukasika;
2. Autoryzowana relacja wiceadm. H. Sołkiewicza;
3. Bagiński H., *Wolność Polski na morzu*, Warszawa 1951;
4. Barański L., *Rozmowa z marszałkiem Śmigłym – Rydzem*, „Zeszyty Historyczne”, Paryż 1972, z. 22;
5. Barthes R., *Mitologie*, Warszawa 2008;
6. Bortnowski W., *Ze wspomnień o wrześniu 1939 roku*, [w:] *Wrzesień 1939 w relacjach i wspomnieniach*, Wybór i opracowanie M. Cieplewicz, E. Kozłowski. Warszawa 1989;
7. Burhardt M., *You are not a sea going nation*, Cap Villano 1929;
8. Chrzanowski B., *Z wybrzeża i o wybrzeżu*, Poznań 1917;
9. Drzewiecki A., *Meandry polskiej polityki bałtyckiej*, [w:] *Półwysep helski. Historia orężem pisana*, Toruń 2009;
10. Dyskant J. W., *Polska Marynarka Wojenna w 1939 r.*, cz. 1, *W przededniu wojny*, Gdańsk 2000;
11. Filanowicz W., *Jaka flota jest nam obecnie potrzebna*, „Morze”, 1925, nr 4;
12. *Flota Polska*, Wydanie pamiątkowe pod protektoratem szefa Departamentu Morskiego admirała K. Porębskiego, Warszawa 1921;

<sup>55</sup> T. Malinowski, *Kampania wrześniowa i nasze przygotowania do wojny. Dziennik z września – listopada 1939 roku*, [w:] *Wrzesień 1939 w relacjach i wspomnieniach*, Wybór i opracowanie M. Cieplewicz, E. Kozłowski, Wyd. MON, Warszawa 1989, s. 131.

13. Garliński J., *Polska w drugiej wojnie światowej*, Warszawa 1988;
14. Iwanowski W., *Kampania wrześniowa 1939. Wysiłek zbrojny narodu polskiego w czasie II wojny światowej*, Warszawa 1961;
15. Janowski A., *Nad polskim morzem*, Warszawa 1924;
16. Kieniewicz S., *Historia Polski 1795 – 1918*, Warszawa 2002;
17. Konopczyński W., *Dzieje Polski nowożytnej*, Warszawa 2003;
18. idem, *Kwestia bałtycka do XX wieku*, Gdańsk 1947;
19. Kotarski E., *Sarmaci i morze*, Warszawa 1995;
20. Krzywiec B., *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej*, Wilno 1929;
21. Kożuchowski J., *Na szlaku zagadnień morskich*, „Morze” 1938, nr 11;
22. Labuda G., *Zapiski kaszubskie, pomorskie i morskie*, Gdańsk 2000;
23. Leitgeber R., *Listy z Helu*, Poznań 1924;
24. Loew P. O., *Gdańsk. Między mitami*, Olsztyn 2006;
25. Malinowski – Pobóg W., *Najnowsza historia polityczna Polski 1864 – 1945*, t. II, cz. 1, 1919 – 1939, Londyn 1956;
26. Nowacki T., *Jeszcze o kampanii wrześniowej*, „Zeszyty Historyczne”, Paryż 1968, z. 13;
27. Osmańczyk E., *Sprawy Polaków*, Katowice 1982;
28. Pertek J., *Polacy na morzach i oceanach*, t. 1, Poznań 1981;
29. idem, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1989;
30. Wasiułyński A., *Kilka uwag o potencjale Polski przed r. 1939*, „Bellona”, Londyn 1952, z. IV;