

Andrzej Drzewiecki

Akademia Marynarki Wojennej / Polish Naval Academy



<https://orcid.org/0000-0002-0728-4259>

Marynarka Wojenna jako narzędzie wojny w realiach społeczno-ekonomicznych i militarnych RP w dwudziestoleciu międzywojennym

Summary

The Navy as an Instrument of War in the Socio-economic and Military Environment of Poland in the Interwar Period

The establishment of a naval armed force was one of the conditions for the independent existence of the Republic of Poland, which on 10 February 1920 testified to its enduring bond with the sea. Those who underlined that Poland stood on a bare seashore, aware that an enormous social and economic effort was necessary to make up for centuries of neglect in the maritime field were right. It must be strongly emphasized that the Navy did not derive from the November decree, but from the genuine endeavor of the country that aspired to play a serious political role in this part of Europe. For this reason, among others, bold plans for the construction of a navy were designed, notwithstanding that their execution was beyond the capabilities of a country in which every area of social and economic life was becoming a challenge. The inter-war period saw considerable progress in maritime affairs, including those directly pertaining to defence. Nonetheless, it was not adequate to the scale of the threat, which had serious repercussions in September 1939.

Keywords: navy, maritime policy, defence, Polish corridor, Polish-German relations



Received: 2022-09-09. Verified: 2022-09-10. Revised: 2023-02-14. Accepted: 2023-02-28

© by the author, licensee University of Lodz – Lodz University Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Streszczenie

Powołanie do życia morskiej siły zbrojnej było jednym z warunków niepodległego bytu Rzeczypospolitej, która 10 lutego 1920 r. dała świadectwo trwałej więzi z morzem. Rację mieli ci, którzy podkreślali, że stanęła Polska nad pustym brzegiem morza ze świadomością potrzeby ogromnego wysiłku społecznego i ekonomicznego, by w dziedzinie morskiej odrobić wiekowe zaniebdania. Flota wojenna, co należy mocno podkreślić, nie brała się z listopadowego dekretu, tylko z realnego wysiłku państwa, które aspirowało do odgrywania poważnej roli politycznej w tej części Europy. Z tego między innymi powodu kreślono odważne plany budowy floty wojennej, nie bacząc na to, że ich wykonanie było ponad możliwości kraju, w którym każda dziedzina życia społecznego i ekonomicznego stawała się osobliwym wyzwaniem. W dwudziestoleciu międzywojennym dokonał się znaczący postęp w sprawach morskich, również tych związanych bezpośrednio z obronnością. Nie był on jednak adekwatny do skali zagrożeń, co miało swoje poważne reperkusje we wrześniu 1939 r.

Słowa kluczowe: marynarka wojenna, polityka morska, obronność, korytarz pomorski, stosunki polsko-niemieckie

Morze nasze było i jest czymś, o czym modnie jest mówić, ale zmusić do wykładania nań milionów i miliardów – nie ma komu¹.

Najpierw trzeba „zmorszczyć” Polaków

Jako historyk i marynista zdecydowanie odrzucam taką oto „radosną” narrację, że marynarka wojenna „wzięła się” z dekretu Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego z 28 listopada 1918 r. Niestety, mamy liczne grono badaczy, którzy wbrew faktom trwają w takim przekonaniu, a wystarczy przypomnieć, że wydanie przedmiotowego dekretu miało miejsce wówczas, gdy jeszcze nie zapadła żadna decyzja, czy budząca się do niepodległości Polska w ogóle będzie miała dostęp do morza. Konradmirał w st. spocz. Henryk Pietraszkiewicz trafnie podkreślił, że był to moment, gdy decyzja o granicy morskiej i tonażu należnych Polsce okrętów z podziału „flot zaborców spoczywała jeszcze na grząskim gruncie sprzecznych interesów zwycięzców i zwyciężonych, a także nadmiaru potrzeb organizacyjnych i gospodarczych tworzącego się dopiero państwa”².

¹ M. Burhardt, Na manowcach polskiej ideologii, Teneryfa, 22 IX 1929, s. 23–24 (mps w posiadaniu autora).

² H. Pietraszkiewicz, *Rozważania o tradycji Marynarki Wojennej*, Gdynia 2012, s. 30.

W tym miejscu należy przypomnieć, że polskie aspiracje morskie mieściły się w szerszej koncepcji niepodległości, o czym pisał Roman Dmowski, dla którego „odzyskanie naszej ziemi nadbałtyckiej, odzyskanie Pomorza i Gdańska stało się osią planu odbudowania państwa [...]. Myśląc o Polsce silnej, istotnie niezawisłej, zarówno gospodarczo, jak politycznie, niepodobna było jej sobie wyobrazić odgradzonej od morza pasem posiadłości niemieckich”³. Do jego koncepcji nawiązywał Stanisław Kozicki, który sytuował polski brzeg bałtycki pomiędzy Słupskiem a Królewcem i uważał za „rzecz konieczną zdobycie jak najszerszego oparcia o morze, z portem gdańskim oraz Śląska Górnego z jego kopalniami i zakładami przemysłowymi”. W jego ocenie:

Gdańsk był Polsce niezbędny jako wyjście na świat szeroki; zdawało się, że choć był on miastem zamieszkałym przez Niemców, to jednak względy gospodarcze będą przemawiały tak silnie za tezą polską, że będzie zrobiony w tym wypadku wyjątek i że otrzymamy to, co dla każdego państwa jest warunkiem istnienia i rozwoju – oparcie o morze⁴.

Podobny był ton wypowiedzi Jana Ludwika Popławskiego, który stał na stanowisku, że: „marna byłaby ta przyszła Polska [...] nie tylko bez Poznania, ale i bez Śląska, bez dostępu do morza, a więc bez Gdańska i Królewca”⁵. Uważał, iż należy wszelkimi siłami dbać o utrzymanie świadomości narodowej ludności kaszubskiej, gdyż „całe to porzecze Bałtyku od Wisły aż do ujścia Niemna [...] musi być odzyskane przez narodowość polską”⁶.

Wiemy, że wyjątku nie zrobiono i Polska na konferencji paryskiej sprawę Gdańska przegrała, i w ten sposób bardzo skomplikowała sobie zagadnienie wyjścia na morze. Bo przecież w tych staraniach nie chodziło o „jakiś tam” dostęp do morza, tylko taki, który dawałby realną szansę na jego uprawę. A taką był Gdańsk, włączony w granice Rzeczypospolitej. Obradująca w Paryżu konferencja pokojowa zdecydowała inaczej, Gdańsk stał się Wolnym Miastem, co miało swoje poważne reperkusje i dla samego miasta, i dla Polski⁷.

³ R. Dmowski, *Polityka polska i odbudowanie państwa*, wstęp N. Tomczyk, Wrocław 2009, s. 27.

⁴ S. Kozicki, *Pamiętnik 1876–1939*, oprac., przedm. i przyp. M. Mroczko, Słupsk 2009, s. 402.

⁵ J.L. Popławski, *Pisma polityczne*, t. II, przedmowa Z. Wasilewski, Kraków–Warszawa 1910, s. 186.

⁶ *Ibidem*, s. 15.

⁷ Szerzej na ten temat *vide*: A. Drzewiecki, *Polska Marynarka Wojenna od Drugiej do Trzeciej Rzeczypospolitej. Studium bezpieczeństwa morskiego państwa*, Gdynia–Oświęcim 2016, s. 35–78.

Gdy w listopadzie 1918 r. na ulicach Warszawy młodzież demonstrowała swoją „radość – szaloną radość z odzyskanego śmietnika”⁸, w tym samym czasie nad Bałtykiem panowała cisza. To ona prowokowała do kawiarnianych anegdot w rodzaju „na północy może morze, może nie”⁹. Niepokój o los Pomorza oddawały słowa ministra Mariana Seydy: „Kiedy my szczęśliwi już od roku cieszymy się złotą wolnością, Pomorze nasze, choć traktatem wersalskim przyznane, do dziś jeszcze czeka wyzwolenia”¹⁰. Gdy w 1919 r. zarysowano pierwsze kontury przyszłej floty, oficerowie kawalerii, a nawet piechoty z kpinią w głosie komentowali: „Z równym powodzeniem możecie planować podróż na księżyc”¹¹. Za miarodajną uznają ocenę płk. mar. Bogumiła Nowotnego, który pisał:

Sytuacja obecnych w stolicy beczynnych oficerów i marynarzy stawała się z każdym dniem coraz krytyczniejsza, a moje interwencje w Ministerstwie Spraw Wojskowych i w intendenturze, aby wyplacono nam pobory i wyasygnowano fundusze konieczne dla wyżywienia około sześciuset ludzi, były bezskuteczne. [...] w połowie stycznia 1919 r. udałem się do kierownika M. S. Wojsk. i oświadczyłem mu kategorycznie, że jeżeli marynarze pozostaną nadal beczynni, to dłużej nie gwarantuję, że zapanuje spokój i bezpieczeństwo, ponieważ pewna ich część – podburzona przez zbolszewiałych marynarzy rosyjskich i spartakowców niemieckich – jest zdolna do wszystkiego¹².

Możemy snuć tylko domysły, jak deprymujące było oczekiwanie na rozstrzygnięcie kwestii pomorskiej, która miała otworzyć Polsce drogę na morze. Eksplozja radości wybuchła w styczniowy poranek 1920 r., gdy nad Zatokę Gdańską dotarła wieść, że oto Polska doszła do morza. Nawet wyjątkowo mroźna pogoda nie przeszkodziła mieszkańcom, którzy tłumnie wylegli na plażę i zanurzeni po piersi w wodę, z otwartymi ramionami „witali przybliżające się fale Bałtyku, które znowu łamały się na polskim wybrzeżu”¹³.

⁸ J. Kaden Bandrowski, *General Barcz*, Kraków–Wrocław 1984, s. 43.

⁹ M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985, s. 8; W. Steyer, *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919–1939*, cz. 1, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1960, nr 3, s. 275.

¹⁰ *Cit. per.*: J. Łukaszewski, *Pomorza historie mniej znane*, Łódź 2014, s. 207.

¹¹ *Na śmierć Admirala*, „Nasze Sygnały”, styczeń–maj 1973, nr 129, s. 9.

¹² B. Nowotny, *Wspomnienia*, red. S. Kudela, W. Pater, J. Wąsiewski, Gdańsk 2006, s. 178.

¹³ A. Palmer, *Północne sąsiedztwo. Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*, przekł. E. Możejko, Warszawa 2008, s. 343.

To był przyjemny dla oka widok, ale jak zauważył Jan Brzoza nie wszyscy mieszkańcy Torunia i Pomorza byli „roztąnczeni” i w „uśmiechach”. A dlaczego? Bo:

[...] jest to obszar najbardziej ze wszystkich ziem polskich nasycony elementem niemieckim; nawet gdy odpłynie ludność związana z administracją i wojskiem, będą na Pomorzu Niemcy stanowili do 10% mieszkańców, a jeszcze większą siłę gospodarczą i kulturalną. [...] Możemy sobie deklamować, ile chcąc, o „odwiecznej polskości Pomorza”, ale to nie zmienia ogromnego tu wkładu niemieckiej pracy, przedsiębiorczości i kapitałów. Wkraczanie polskich wojsk i administracji, to ledwo początek faktycznego przejmowania Pomorza. Trwać ono miało przez całe dwudziestolecie międzywojenne, a i to na dzień... 1 września 1939 r. dalekie było jeszcze od ukończenia¹⁴.

Jeśli chodzi o nasycenie ziem odradzającej się Polski „elementem” niemieckim, to Pomorze nie było jakimś odosobnionym wyjątkiem, bo przecież nie mniej trudna sytuacja była w Wielkopolsce i na Śląsku. Tę specyficzność Pomorza podkreślało jego zakleszczenie pomiędzy nieuznającą „dyktatu wersalskiego” Republiką Weimarską, Prusami Wschodnimi i Wolnym Miastem Gdańsk. Stąd nie tyle sama liczebność żywiołu niemieckiego, co płynące dla niego wsparcie polityczne i gospodarcze, zwłaszcza z Berlina, stanowiło o lokalnej nierównowadze społecznej.

Z zadziwiającą łatwością ślebiemy Kaszubom, że byli na Pomorzu ostoją polskości, a przecież Aleksander Majkowski, jeden z liderów Ruchu Młodokaszubskiego, nie omieszczał podkreślić, że „lud kaszubski stał się bierną masą etnograficzną, którą dzielili z Polakami Niemcy”, że „polskość u Kaszubów znaczyła katolickość”, że „lud Kaszubski poczucia narodowego polskiego nie posiadał”¹⁵. To wszystko należało najpierw „wytworzyć”, a następnie włączyć w odradzający się rytm życia społecznego. Wobec powyższego wszelkie relacje o radosnych narodzinach „Polski morskiej” należy traktować po sienkiewiczowsku, jako pisane „ku pokrzepieniu serc”.

Wraz z niepodległością, którą bardziej politycznie aniżeli merytorycznie opatrzone datą 11 listopada 1918 r., następowało „budzenie się” sprawy morskiej¹⁶. Zygmunt Jan Tyszel napisał: „Ogół narodowy powitał wprawdzie w 1919 r. [tan akt nastąpił w roku 1920 – przyp. A.D.] dość okazale przyłączenie morskiego pobrzeża do ziem Państwa Polskiego, ale w rzeczywistości zapomniał szybko o tym początkowym zachwycie i przestał się głębiej troszczyć o to morze”¹⁷. Jeden z czołowych marynistów okresu międzywojennego Julian Ginsbert tłumaczył ten stan tym, że:

¹⁴ J. Brzoza (Bohdan Skaradziński), *Polski rok 1919*, Warszawa 1987, s. 287.

¹⁵ A. Majkowski, *Historia Kaszubów*, Gdańsk 1991, s. 215–222.

¹⁶ *Vide*: A. Chwalba, *1919. Pierwszy rok niepodległości*, Kraków 2019; J. Brzoza, *op. cit.*

¹⁷ Z.J. Tyszel, *Pod Ojczystą Bandera*, Katowice 1930, s. 98.

U zarania naszej państwowości zbyt wiele trosk ciążyło na wodzach narodu, by ci myśleć mogli o stworzeniu floty. Zbyt głęboko lądowa mentalność zapuściła korzenie w umysłach obywateli, aby społeczeństwo samo czynu morskiego zapragnęło. Byli nawet tacy, którzy w Polskę na morzu wierzyć nie chcieli. Dopiero budowa i rozwój Gdyni ruszyły z martwego punktu sprawę wskrzeszenia polskiej Armaty Wodnej¹⁸.

I przestrzegał:

Nie chodzi o wyhodowanie nowego zastępu męczenników narodowych, którzy z szablami i karabinami porwą się na dalekonośne działa okrętowe. I zginą bez pożytku, bowiem wolności morskiej i dostępu „na morze” bronić z wybrzeża się nie da. Można, co najwyżej odbierać razy bez możliwości ich oddania. Męczenników narodowych mamy w naszej historii dość. Czas teraz byśmy wychowali pokolenie zwycięzców. Takich, co miast wytoczyć ostatnią kroplę krwi – pójdą i obronią zwycięsko morskie państwo Rzeczypospolitej¹⁹.

U progu lat dwudziestych mieliśmy do czynienia z „Polską morską” w co najmniej dwóch odsłonach. Pierwszą była ta wyłaniająca się z „morza i marzeń”, drugą zaś realna, wołająca o pracę u podstaw. Wobec braku narzędzi do „uprawy morza”, ich substytutem stała się propaganda wyrażająca pragnienie, żeby „brzegi Bałtyku opanować przez historię i kulturę pożądaną, przyjazną, budującą”²⁰. Nie kwestionuję, że była ona potrzebna, ale trzeba widzieć również to, że zamazywała rzeczywisty stan spraw morskich. Każdy, kto pierwszy raz był nad polskim morzem, miał prawo wzruszyć się i temu uczuciu ulegały tysiące Polaków. Chodziło jednak o to, by doprowadzić do mądrej symbiozy emocji i twórczej pracy na morzu i dla morza. A zatem kwestia „zmorszczenia” Polaków urastała do rangi morskiej racji stanu!

Nie tylko zagospodarować, ale i obronić!

W moim przekonaniu, tę kwestię trafnie, w prostych żołnierskich słowach, wyraził kpt. mar. Tadeusz Borysiewicz:

[...] skoro odzyskano dostęp do morza, trzeba było utworzyć organ zbrojny, który mógłby tego dostępu bronić. Zdawałoby się, że taka prosta koncepcja powinna była

¹⁸ J. Ginsbert, *Prawda morska*, Warszawa 1934, s. 41.

¹⁹ *Ibidem*, s. 42.

²⁰ H. Faryna-Paszkiwicz, *Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? O różnych środkach propagandy morza w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] *Polska nad Bałtykiem. Konstruowanie identyfikacji kulturowej państwa nad morzem 1918–1939*, red. D. Konstantynów, M. Omilanowska, Gdańsk 2012, s. 22.

pociągnąć za sobą równocześnie wytyczenie składu i kierunków rozwojowych polskiej Marynarki Wojennej w istniejących i przewidywanych na przyszłość warunkach strategicznych oraz ukształtować taktykę działań polskiej Marynarki Wojennej na wypadek zagrożenia dostępu do morza w przyszłym konflikcie zbrojnym²¹.

Twardo po nadmorskiej ziemi stąpał szef Departamentu ds. Morskich wiceadm. Kazimierz Porębski, który przyznanie Polsce „brzegu morskiego” traktował jako początek drogi, z głęboką świadomością ogromu czekającej pracy, by rozbudzić w społeczeństwie „pragnienie więzi z morzem”²². Swoje stanowisko w tej kwestii najpełniej wyraził w Memoriale o zadaniach i pracach Departamentu dla Spraw Morskich z 1 listopada 1919 r., w którym napisał:

[...] na społeczeństwie naszym wobec przyszłych pokoleń ciąży ogromna odpowiedzialność za należyte wyzyskanie i zużytkowanie tego sukcesu, bo przecież dostęp do morza to nie jest cel, którego osiągnięcie daje nam możliwość spocząć na laurach, lecz tylko środek, dający nam możliwość uczestniczenia w handlu międzynarodowym, uniknięcia wyzysku ekonomicznego, a przez to i politycznej niewoli. Cel ten dopiero może być osiągnięty przez stworzenie marynarki handlowej, zorganizowanie zbrojnej obrony wybrzeża oraz należytego urządzenia portów²³.

W moim przekonaniu źle się stało, że z triady Porębskiego: marynarka handlowa, zbrojna obrona wybrzeża i należycie urządzone porty, wyjęto jeden element – flotę wojenną – i to ją starano się uczynić fundamentem morskości państwa. A przecież wyłaniająca się z dyplomatycznych utarczek nasza granica zachodnia i północna była swoistym „węzłem gordyjskim”. Jej „nienaturalność” skłaniała do refleksji, nawet o charakterze strategicznym, z których wynikało, że w przyszłości wygeneruje ona zbrojny konflikt polsko-niemiecki. Roman Umiastowski już w 1921 r. przewidywał, że „naturalną sojuszniczką Polski będzie Francja, ponieważ jest ona sprzymierzeńcem każdego narodu, który wrogo występuje przeciw Niemcom”²⁴. Z naszej perspektywy ważne były inne, *stricte* wojskowe spostrzeżenia R. Umiastowskiego, sugerujące, że Polska powinna dążyć do oparcia linii frontu skrzydłami o Bałtyk i Sudety, a między nimi linię graniczną powinna wyznaczać Odra i Nysa Łużycka.

²¹ T. Borysiewicz, *Moja służba w dywizjonie trałowców*, Wojskowy Instytut Historyczny, sygn. I/3/7, s. 6.

²² K. Porębski, *Sprawy morskie Polski*, wstęp i oprac. Z. Machaliński, Gdynia 1996, s. 28–29.

²³ Idem, *Memoriał o zadaniach i pracach Departamentu dla Spraw Morskich*, Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego [dalej: CAW WBH], Kierownictwo Marynarki Wojennej [dalej: KMW], sygn. I.300.21.42, k. 16.

²⁴ *Cit. per*: M. Mroczko, *Polska myśl zachodnia 1918–1939 (kształtowanie i upowszechnianie)*, Poznań 1986, s. 111.

Osiągnięcie takiego jednolitego „frontu strategicznego” niwelowało przewagę niemiecką i zapewniało stan równowagi, który był dobrym punktem wyjścia do „namysłu nad dalszymi planami walki”²⁵. To teoria, bo w praktyce uświadamiano sobie, że województwo pomorskie miało wyjątkowo niekorzystne „położenie strategiczne”. Jego szerokość wynosiła zaledwie 33–110 km, a długość około 200 km. Od strony zachodniej obszar ten, zwany pod wpływem sugestii niemieckich „korytarzem”, stykał się na całej długości z granicą Niemiec, natomiast po stronie wschodniej od Grudziądza po wybrzeże graniczył z Prusami Wschodnimi będącymi silną „niemiecką ekspozyturą wojskową”, a od północy z Wolnym Miastem Gdańsk²⁶. Dla Jerzego Kirchmayera, który nie był w swojej opinii odosobniony, z militarne punktu widzenia Pomorze, otwarte na całej długości od zachodu, zagrożone od wschodu, przyparte do Wisły, „było dla nas operacyjną cieśniną, w którą nie wolno było wprowadzać poważniejszych sił pod groźbą ich zniszczenia”²⁷. Uwzględniając „kształt i położenie Pomorza”, podobnie widział te sprawy R. Umiastowski, ale dodawał przy tym, że jego utrata na stałe „byłaby ciosem druzgocącym dla państwa, wszak tędy idzie droga życia, droga Wisły, bez której nie ma narodu”²⁸. Realizm polityczny i gospodarczy podpowiadał, że w granicach „korytarza pomorskiego” należy zrezygnować z inwestycji o charakterze strategicznym. A takimi były zarówno port gdyński, jak również baza floty wojennej, której rozbudowa do rozmiarów odpowiadających potrzebom wojennym kolidowała z projektami portowymi. Po koniec lat trzydziestych poważnym wyzwaniem stała się Gdynia, miasto z „morza i marzeń”, która w ciągu kilkunastu lat urosła do rozmiarów 128-tysięcznej metropolii. Coraz bardziej narastał dylemat, jak pogodzić sprawy gospodarcze i społeczne z niemożnością obrony, bo przecież, co należy mocno podkreślić, Pomorze z uwagi na swoją specyfikę polityczno-wojskową zostało wyłączone z efektywnego planowania operacyjnego.

Marynarka wojenna jako narzędzie wojny

Wypada zgodzić się z opinią cytowanego wcześniej T. Borysiewicza, że nie względy ideowo-historyczne, ale potrzeba obrony skromnego dostępu do morza dyktowała konieczność powołania do życia floty wojennej. Rzeczywistość dowiodła jednak, że sprawa była nadzwyczaj skomplikowana. Flota wojenna nie wzięła się z „dekretu”,

²⁵ R. Umiastowski, *Terytorium Polski pod względem wojskowym. Część wstępna i pierwsza*, Warszawa 1921, s. 81–82 (pisownia oryg.).

²⁶ Idem, *Geografia wojenna Rzeczypospolitej Polskiej i ziem ościennych*, Warszawa 1924, s. 31.

²⁷ J. Kirchmayer, *Pamiętniki*, Warszawa 1975, s. 514.

²⁸ R. Umiastowski, *Podstawy obrony państwa*, Warszawa 1922, s. 23.

była ona efektem uporczywego wysiłku państwa, które świadomie dążyło do wyjścia na morze i dla zrealizowania tego celu musiało dysponować odpowiednim potencjałem ludzkim oraz narzędzi ekonomicznych i militarnych. W listopadzie 1918 r. był „dekret”, cała reszta była wielką niewiadomą. Nie ma potrzeby przypisywania Piłsudskiemu, ani komukolwiek innemu, jakichś szczególnych wizji i mocy sprawczych, bo ich nie było. W kilka miesięcy później stanęła Polska nad „pustym” brzegiem morza – z poważnym pytaniem: co dalej? Myślę, że stwierdzeniami w rodzaju: „28 listopada ówczesny Naczelnik Państwa Józef Piłsudski powołał do życia Marynarkę Wojenną”, spłycaamy zagadnienie i zamiast postrzegać je i oceniać jako długoletni proces organizacyjny, sprowadzamy do „cudotwórczego” aktu. Za miarodajną uznaję opinię Jerzego Nowakowskiego, który w 1921 r. pisał:

Budowę swej potęgi morskiej Rzeczpospolita rozpoczęła od podstaw. Jeżeli 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, nieć tradycji tak nikła, że niemal całkowicie zatraciła się w świadomości szerokich mas²⁹.

Pomimo piętrzących się zewsząd trudności już w maju 1920 r. to szef Departamentu Spraw Morskich adm. K. Porębski przedłożył pierwszy dziesięcioletni program rozbudowy floty. Wbrew oficjalnej nazwie mówiącej o „rozbudowie”, poprawniej byłoby powiedzieć, że był to program budowy floty wojennej. I nie trzeba być strategiem morskim, by zdać sobie sprawę, że Polska nie miała wystarczających sił i środków do podjęcia tego programu. Warto tu wspomnieć, że nasza delegacja na konferencję pokojową w Paryżu, wspierana przez ekspertów wspomnianego Departamentu, usilnie zabiegała o szerszy udział Polski w podziale flot państw zaborczych, co oczywiście zakończyło się niepowodzeniem. Sześć poniemieckich torpedowców, które z łaskawości sprzymierzonych Polska otrzymała, wymagało remontu, a jego koszt oszacowano na 60 tys. funtów szterlingów (25% przedwojennej wartości tych okrętów)³⁰. W myśl przedmiotowego programu wyporność floty miała osiągnąć 200 tys. DWT (*deadweight tonnage* – nośność okrętów w tonach).

Zanim poddamy się jego urokowi trzeba wyraźnie powiedzieć, że koncypienci tego pomysłu kompletnie zlekceważyli ówczesne realia społeczno-ekonomiczne odradzającego się państwa. To prawda, że było ono zagrożone na większości swoich

²⁹ J. Nowakowski, *Odrodzenie floty Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] „*Flota Polska*”, wydanie pamiątkowe ilustrowane, pod protektoratem Szefa Departamentu Morskiego admirała K. Porębskiego, Warszawa 1921, s. 37.

³⁰ M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, t. I, Toronto 1988, s. 93–94.

granic, ale to nie zmienia faktu, że nie było sił, środków i narzędzi pracy, by to zadanie wykonać, a przecież w zakres tego planu wchodziła także flotylla rzeczna i lotnictwo morskie. Mowa tu o programie dziesięcioletnim, jednak pamiętajmy, że jego zasadnicze zadania planowano wykonać w ciągu pierwszych pięciu lat, z takim wyliczeniem, by już w 1923 r. marynarka wojenna posiadała: dwa pancerniki, dwa krążowniki, osiem kontrtorpedowców, blisko 20 okrętów podwodnych i ponad 50 pomocniczych jednostek pływających³¹. W ówczesnym stanie gospodarczym państwa Ministerstwo Spraw Wojskowych odrzuciło ten program jako nierealny. Zastąpiono go tzw. „programem minimum”, który mimo że został zatwierdzony przez ministra spraw wojskowych, również podzielił los swojego poprzednika. Sytuacja gospodarcza kraju, która uległa pogorszeniu na skutek wojny celnej z Niemcami, spowodowała, że budżet Ministerstwa Spraw Wojskowych z kwoty 725,1 mln zł w 1925 r. spadł do 540 mln zł w 1926 r.³² Sytuacja była dynamiczna, o ile w styczniu 1925 r. szef Administracji Armii wspomnianego Ministerstwa wypowiedział się dość optymistycznie o perspektywach budżetowych marynarki wojennej, to już jesienią tego roku planowane nakłady zamierzano obniżyć o 1,734 mln zł w 1926 r. Kontradmirał Świrski uznał tę sytuację za niedopuszczalną, a gen. Władysław Sikorski uważał, że „mały program” należy zachować, tylko jego realizację rozłożyć na 7–10 lat³³.

Mając na uwadze „katastrofalną sytuację gospodarczą kraju”, minister spraw wojskowych wydał w lutym 1922 r. dyrektywę, która obowiązywała Departament Spraw Morskich i nakazywała: 1. Ograniczyć się w siłach zbrojnych na morzu do posiadanych już jednostek, uważając je za materiał ćwiczebny; 2. Przenieść punkt ciężkości na flotyllę rzeczne, jako chwilowo najaktualniejszą pod względem bojowym część marynarki; 3. Wszystko to wykonać w ramach posiadanego przez marynarkę wojenną budżetu³⁴. Wynika z powyższego, że już u progu niepodległości zderzyły się ze sobą: potrzeba floty wojennej i możliwości jej zbudowania. Dyrektywa, o której mowa, była przejawem daleko posuniętej niekonsekwencji. Po pierwsze, sześć poniemieckich, znacząco „wysłużonych” torpedowców, wymagających pilnego remontu nie mogło uchodzić za „siłę zbrojną na morzu”, nawet w wydaniu ćwiczebnym. Po drugie, flotyllę rzeczne podniesione do rangi „najaktualniejszej pod względem bojowym części marynarki” były w głębokim odwrocie, a ponadto

³¹ B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 66.

³² M. Kułakowski, *op. cit.*, s. 217.

³³ Przebieg i wyniki konferencji z 7 IX 1925 r. w Inowrocławiu, CAW WBH, KMW, sygn. I.300.21.425, karty bez paginacji.

³⁴ E. Kosiarz, *Programy rozbudowy floty polskiej w latach 1920–1926 i ich realizacja*, cz. 2, „Przegląd Morski” 1961, nr 10, s. 68.

wojna na wschodzie dobiegła końca. Po trzecie, jakim to budżetem dysponowała marynarka wojenna w 1922 r. W tym splocie emocji i zdarzeń wypada przypomnieć interesującą wypowiedź Józefa Unruga, według którego:

Maleńka flota, powstała w pierwszych latach powojennych, była zbieraniną przestarzałych, po części już zużytych jednostek, bez wartości bojowej, słabo uzbrojonych w materiał pochodzący z demobilu francuskiego. Nie mogło być inaczej – z czego zdawaliśmy sobie sprawę. Wszystko to, co się w owych latach dokonało na brzegu czy na morzu, dążyło do wyszkolenia personelu, do stworzenia podstaw, na których po latach powstać miała, nowoczesna, planowo pojęta siła morska, stosowna do potrzeb i możliwości kraju³⁵.

Problemy finansowe to jedno, ale wcale nie mniej obawiano się reakcji społeczeństwa na obciążenia z tytułu utrzymania liczebnej armii. W dość ostrych słowach pisano o tym na łamach „Przeglądu Narodowego”: „czy społeczeństwo dyletantów rozumie potrzebę współczesnej armii, konieczność specjalistycznych studiów itd. Pamiętajmy, że jedynymi formacjami militarnymi, z którymi mieliśmy do czynienia, była bojówka partyzancka albo oddział partyzancki”³⁶. Z przywołaną tu opinią pozostaje w zgodzie refleksja Adama Uziembło, który w 1927 r. pisał:

Marynarka wojenna jest kopcuszkim naszej opinii publicznej, doświadczenia wojny ubiegłej nie pozostawiają żadnej wątpliwości w tym względzie. Państwo śródładowe może być łatwo izolowane, pozbawione dostaw, zduszone gospodarczo, zduszone militarnie. My, z naszym słabym stosunkowo przemysłem, pozbawieni doświadczenia w kierowaniu mobilizacją przemysłu, więcej może, niż kto inny, potrzebujemy w razie rozprawy orężnej, zabezpieczenia komunikacyjnego ze światem, a któż nam tę komunikację zabezpieczy, jeśli własnej siły zbrojnej na morzu mieć nie będziemy?³⁷

Problem w tym, że ta postulowana flota wojenna nie miała żadnego zakorzenienia w polskiej tradycji wojskowej. Rzeczoną dekret był dowodem na to, że ówczesne władze wojskowe, przynajmniej w początkowym okresie odradzającej się państwowości, nie miały pomysłu, czym ona ma być i jak usytuować ją w ramach operacyjnych dopiero zagadnieniach operacyjno-taktycznych. Świadczą o tym następujące fakty: w lipcu 1919 r. płk mar. Jerzy Świrski przedłożył studium operacyjne pt. *Konieczność i możliwość stworzenia Polskiej Floty Wojennej*, z którego wynikało,

³⁵ J. Unrug, Jak powstała Polska Flota Wojenna 1918–1939, Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego [dalej: AIPiMS], zespół akt KMW, sygn. MAR.A.I/18, k. 1.

³⁶ J. Hłasko, *Po przesłaniu*, „Przegląd Narodowy” 1920, t. XX, nr 6, s. 818.

³⁷ A. Uziembło, *Marynarka Wojenna. Duch i bezpieczeństwo*, „Morze” 1927, nr 5, s. 9.

że marynarka wojenna miała prowadzić aktywne działania na morzu przeciwko flocie potencjalnego przeciwnika oraz wspierać wojska lądowe w operacjach przybrzeżnych³⁸. Podobne racje wyłożył kadm. Porębski w *Memoriale w sprawie polityki polskiej na Bałtyku*, w którym nie omieszczał podkreślić, że jej nadrzędnym celem jest „utrzymanie w naszym posiadaniu wybrzeża w czasie wojny oraz zapewnienie sobie wolnej żeglugi na morzu”³⁹. To myślenie leżało u podstaw dziesięcioletniego programu budowy floty. Co ważne, Sztab Generalny WP zdawał się podzielać wyłożoną argumentację, skoro na tej podstawie sformułował zadanie dla marynarki wojennej, nakazując jej: obronę wybrzeża, uniemożliwienie łączności między Niemcami a Prusami Wschodnimi i Rosją, uzyskanie przewagi morskiej na Morzu Bałtyckim oraz utrzymanie łączności ze światem zewnętrznym⁴⁰.

Gdzie tu konsekwencja? W 1920 r. stawia się nieistniejącej flocie zadania, w 1922 r. mają miejsce wspomniane ograniczenia i wreszcie „zadania”, bez wskazania sił i środków, które posłużyłyby do ich wykonania. W preliminarzu budżetowym Ministerstwa Spraw Wojskowych na 1922 r. pod pozycją marynarka wojenna (wydatki zwyczajne i nadzwyczajne) zapisano kwotę 1 402 244 648 marek polskich, w roku budżetowym 1923 – zaledwie 22 245 976 marek polskich, co stanowiło niecałe 2% budżetu ministerstwa⁴¹. Począwszy od 1924 r. mamy już w obiegu „złotego”, i w nowej walucie preliminowano na marynarkę wojenną: 1924 r. – 4 704 811 zł polskich, a w 1925 r. 8,35 mln zł polskich⁴². Z przywołanych tu liczb niewiele możemy wnioskować, ważniejsza dla sprawy wydaje się deklaracja gen. W. Sikorskiego, złożona podczas rozmów paryskich, o „gotowości do rozbudowy floty oraz baz morskich w ramach przewidywanego budżetu rocznego wynoszącego 10–15 mln złotych”⁴³.

Paradoksem ówczesnej sytuacji było to, że symboliczne utrwalanie Polski nad morzem odbywało się z dala od niego. Modlin, Pińsk, to były te miejsca, gdzie woływano do życia zaledwie raczkującą „flotę”. Dla tych, którzy czerpią natchnienie z listopadowego dekretu, przytaczam opinię wybitnego znawcy spraw morskich Henryka Tetzlaffa. Sformułował ją w 1927 r.:

³⁸ Memoriał płk. mar. J. Świrskiego, Konieczność i możliwość stworzenia Polskiej Floty Wojennej z 15 VII 1919 r., CAW WBH, Gabinet Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.1.38, karty bez paginacji.

³⁹ K. Porębski, Memoriał w sprawie polityki polskiej na Bałtyku z września 1919 r., CAW WBH, KMW, sygn. I.300.21.125, k. 1.

⁴⁰ Pismo Naczelnego Dowództwa WP do Departamentu Spraw Morskich z 12 II 1920 r. dotyczące utworzenia i rozbudowy floty morskiej w latach 1920–1939, CAW WBH, Oddział I Naczelnego Dowództwa WP, sygn. 301.7.46, k. 1–2.

⁴¹ M. Kułakowski, *op. cit.*, s. 160–161.

⁴² *Ibidem*, s. 162–163.

⁴³ C. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985, s. 19.

Nasza praca na morzu pod względem zabezpieczenia wybrzeża, budującego się portu w Gdyni i nowopowstałej floty handlowej, równa się zeru. Marynarka Wojenna w Polsce – powiedzmy to wyraźnie – jest w dotychczasowych warunkach tylko piękną dekoracją. [...] W rozbudowie Marynarki Wojennej będącej taką samą gwarancją pokoju, jak armia lądowa, co więcej, będącej tej armii lądowej niezbędnym uzupełnieniem, wzięliśmy tempo żółwie, wówczas, gdy potrzebne są kroki olbrzyma⁴⁴.

W podobnym tonie był utrzymany komentarz Karola Korytowskiego:

Flota wojenna jest poniekąd abstrakcją dla większości obywateli. Jej działania wojenne, broniące czegoś, przez ogół nie bardzo pojmowanego, są zupełnie abstrakcyjne w porównaniu z obronnością lądu, a więc z obronnością czegoś bezpośrednio drogiego, mierzonego hektarami, morgami itd. Czegoś, co jest często dosłownie własnym dachem nad głową⁴⁵.

Jest w tym przynajmniej częściowa odpowiedź, dlaczego powołany do życia Fundusz Obrony Morskiej nie spełnił wiązanych z nim oczekiwań. Nie udało się, mimo nacisków administracyjnych, wywołać entuzjazmu na wzór niemieckiej organizacji morskiej „Flotten Verein”. Julian Ginsbert był przedstawicielem tej orientacji morskiej, która stała na stanowisku: „żadnych wyjątków być nie powinno. Muszą dać wszyscy. A kto nie chce dać dobrowolnie, musi dać przymusowo”. Widział to w formie między innymi „daniny”, która „winna objąć procentowe dodatki od różnych wpływów rządowych lub samorządowych. Dodatki minimalne, niewyczerpujące zdolności płatniczej obywatela, a jednak wymagające odeń spełnienia obowiązku”. Zdawano sobie sprawę z ryzyka, że „danina” może być rozumiana jako „nowy podatek, wywoła oburzenie, a może i nową falę drożyzny. Obruszą się też pacyfiści i raz jeszcze spotka nas zarzut imperializmu i militarystyki”⁴⁶.

Nawiązał do tej idei gen. Kazimierz Sosnkowski podczas uroczystości podniesienia bandery na ORP „Orzeł”. Powiedział wówczas:

Spółeczeństwo polskie ofiarnością swoją na cele obrony morskiej dokumentuje, że zdaje sobie sprawę z błędów i zaniedbań ubiegłych pokoleń – że umiłowanie morza i zrozumienie spraw morskich pogłębia się stale w naszej świadomości zbiorowej. [...] To wszystko, czego już dokonaliśmy dla morza jest tylko udatnym, pięknym początkiem. Dużo jeszcze mamy do zrobienia, aby przeorać psychikę narodową w stopniu zezwalającym stwierdzić, że Polska stała się z ducha narodem morskim; wiele jeszcze

⁴⁴ H. Tetzlaff, *Budujemy „morską armatę”*, „Morze” 1927, nr 12, s. 11.

⁴⁵ K. Korytowski, *O sile zbrojnej na morzu*, „Morze” 1936, nr 7, s. 7–8.

⁴⁶ J. Ginsbert, *Danina na flotę wojenną, jako podstawa jej rozbudowy*, „Morze” 1931, nr 5, s. 4–6.

wysiłku oczekuje nas w zakresie wzmocnienia obronności morskiej, rozwoju floty handlowej, rozbudowy wybrzeża, stworzenia własnego przemysłu okrętowego. [...] Silna flota wojenna jest ostoją, podwaliną wszelkich spraw morskich. Kto ma wybrzeże morskie ten musi obronić je podczas wojny, kto posiada obszar własnej wody ten musi podczas wojny bić się nie tylko na lądzie i w powietrzu, lecz również i na wodzie⁴⁷.

Odnosząc się bezpośrednio do idei i praktyki Funduszu Obrony Morskiej, gen. Sosnkowski zauważył, że rocznie wpływa na jego konto 1,5 mln zł i skonstatował, że potrzeba kilkudziesięciu lat, by zbudować dzięki temu jeden nowoczesny krążownik. Mówił to w czasie, gdy obowiązywał tzw. „program genewski”, w którym mówiono o flocie wojennej o wyporności 150 tys. BRT. Tak zapłacono z Funduszu Obrony Morskiej za ORP „Orzeł” należność w wysokości 8,2 mln zł, za pozostałe na koncie środki zamówiono dwa ścigacze w Wielkiej Brytanii, ale powiedzmy wyraźnie, że była to kropla w morzu potrzeb. Każdy, kto zada sobie odrobinę trudu, policzy, jaka była ofiarność na cele obrony morskiej społeczeństwa, które liczyło wówczas 35 mln ludzi.

Wydaje się, że najwięcej uwagi i emocji skupiał na sobie tzw. „program genewski”, w którym operowano tonażem floty o wyporności 150 tys. BRT. Mając powyższe na uwadze, nie możemy uciec od opinii, którą sformułował wybitny znawca budownictwa okrętowego kmdr. Aleksander Rylke w 1937 r.:

Jeśli brać nasze potrzeby w zakresie budowanej floty wojennej o realnej wartości w znaczeniu politycznym, strategicznym i taktycznym, to wydaje mi się, że powinna ona wyrażać się tonażem, co najmniej 150 000 ton okrętów różnych kategorii, koszt zaś budowy takiej floty wyrażałby się kwotą ponad miliard złotych. Uwzględniając konieczność rozbudowy floty w czasie nie dłuższym niż 20 lat, otrzymujemy roczną dotację ok. 50 mln zł. Ciągłość pracy po tym okresie byłaby zabezpieczona koniecznością odnawiania floty⁴⁸.

I tu pojawia się „nowy” problem, o którym też nieczęsto się mówi, a to z tego powodu, że naszą uwagę koncentrujemy na tonażu floty pływającej. A gdzie koszty amortyzacji, remontów i napraw, eksploatacji, logistyki, a także szkolenia i uposażenia personelu? W pełni podzielam pogląd Eugeniusza Kwiatkowskiego, że: „Każda rocznica odzyskania dostępu do morza to dzień, który ma zawierać w sobie nie

⁴⁷ ORP „Orzeł” w Gdyni. Z wystąpienia gen. Sosnkowskiego, „Morze i Kolonie” 1939, nr 3, s. 4–6.

⁴⁸ A. Rylke, *Zagadnienie przemysłu okrętowego na tle I-go Kongresu Inżynierów*, „Przegląd Morski” 1937, nr 104, s. 907.

tyle świadomość osiągniętych rezultatów, ile raczej świadomość, że dzieło nasze, nasz obowiązek daleki jest od zakończenia, że temu programowi służyć musimy wytrwale i solidarnie, my i przez szereg pokoleń nasi następcy⁴⁹. Mimo tak czytelnich wskazówek, trzeba wyraźnie powiedzieć, że nie byliśmy konsekwentni w urzędowaniu polityki morskiej państwa.

Władysław Kosianowski to ten, który pytał: czy Polskę stać na flotę wojenną? Ale oprócz stawiania pytań, urabiał opinię publiczną na jej rzecz. W jednym ze swoich licznych artykułów pisał:

Rozważając kwestię potrzeby lub zdolności morskiego rozwoju Polski i wzmocnienia jej siły zbrojnej na morzu, nie starajmy się być nadzwyczajnymi „wynalazcami” w tej dziedzinie, tak dalece znanej i już gruntownie zgłębionej. „Wynalazcami”, którzy, owszem, uznają korzyści władania morzem, to znaczy brzegiem morskim lecz, którzy potrafią (w ich mniemaniu) obronić kraj za pomocą samego lotnictwa lub trujących gazów. A niestety bywali tacy publicyści, którzy, nie mając dostatecznej wiedzy, natomiast dostateczną ilość tupetu, chcieli być ultra patriotami strzegącymi interesów biednej szkatuły państwa i głosili, że wydawanie pieniędzy na flotę wojenną jest ich wyrzucaniem w wodę⁵⁰.

Czy w tej sytuacji można było podjąć i zrealizować program flotyll rzecznych i floty morskiej równoległe? A przecież, pisał dalej Kosianowski, „Marynarka Wojenna jest potrzebna, aby stworzyć kompletne i absolutnie pewne podstawy dla obrony państwa, albowiem, gdy ma się morskie wybrzeże i morskie interesy – interesy te i bezpieczeństwo kraju nie mogą być zapewnione wyłącznie, choćby najlepszą nawet, armią lądową⁵¹.”

Chcę wyraźnie podkreślić, że wszystkie programy budowy floty w dwudziestoleciu międzywojennym, a było ich przynajmniej sześć, nie zostały zrealizowane z braku odpowiednich środków finansowych oraz słabości infrastrukturalnej państwa⁵². To, co miało być kołem zamachowym gospodarki – budowa okrętów – zostało zlecone stoczniom zagranicznym, a warto przypomnieć, że z floty rosyjskiej odziedziczyła polska marynarka wojenna liczny zastęp doskonałych praktyków – inżynierów budownictwa okrętowego⁵³. Nie można było zatrzymać ich w służbie, gdyż rodząca się flota wojenna nie dysponowała praktycznie żadnym zapleczem

⁴⁹ *Cit. per:* R. Toczek, *Refleksje o polityce morskiej*, „Nautologia” 2016, nr 153, s. 64.

⁵⁰ W. Kosianowski, *Armia morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski*, „Morze” 1930, nr 6, s. 11.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² *Vide:* A. Drzewiecki, *op. cit.*, s. 126 i nn.

⁵³ M. Burhardt, *Admirał i lejtananci*, *Cap Frio*, 30 IX 1929, s. 34 (mps w posiadaniu autora).

technicznym. Mówiąc wprost, ten kapitał ludzki najzwyczajniej zmarnowano! Jeden z najaktywniejszych morskich ideologów, Julian Ginsbert pytał:

Czemu u nas dotąd brak nawet poważnej dyskusji nad ustaleniem programu budowy floty wojennej? Czemu w różnych projektach budżetowych, finansowych, obliczanych na lata, nie porusza się nigdy sprawy stoczni i arsenałów, stałych rocznych wydatków na okręty wojenne? [...] marynarka wojenna kosztuje drogo, ale przegrana wojna stokroć więcej⁵⁴.

I równie ważna była konstatacja ogólniejsza: „Pojedyncze jednostki można oczywiście budować na stocznich zagranicznych. Ale floty zbudować tam niepodobna. Na to trzeba już mieć stocznie i arsenały”⁵⁵.

Znakomity znawca spraw morskich i pomorskich prof. Gerard Labuda napisał, że „biednego państwa nie stać na flotę wojenną”. Ta jego refleksja jest skrętnie omijana, bo przecież wolimy uchodzić za mocarstwo, również na morzu. Niestety, inny znakomity marynista prof. Andrzej Piskozub przestrzegał, że „szczebli cywilizacyjnych nie da się przeskoczyć”. I tu dochodzimy do sedna sprawy, zbudowanie floty było w owym czasie barierą cywilizacyjną nie do przejścia. To zadanie można było zrealizować tylko poprzez wartość dodaną, którą powinna dać flota handlowa⁵⁶. A jak ta kwestia wyglądała w praktyce? Jej wyjaśnienie odnajdujemy w komentarzu Andrzeja Wachowiaka:

Tylko znikomy procent wwożonego i wywożonego przez polskie porty towaru przewożą okręty polskie, a nasi marynarze cierpią bezrobocie. Wynajmujemy tysiące okrętów dla przewozu naszego towaru, żywiąc w ten sposób obcego armatora, obcego kapitana, mechanika czy marynarza. [...] Stan liczbowy i jakościowy naszej floty handlowej jest znikomy, tonaż ok. 100 000 ton jakim dysponujemy, to niespełna tyle, ile stanowią dwa luksusowe transatlantyki angielskie, francuskie czy włoskie. A my z taką flotą chcemy robić politykę mocarstwową? [...] suma oszczędności w bilansie płatniczym Polski z tytułu skierowania obrotów na porty polskie w latach 1922–1935 to blisko 2,5 mld zł⁵⁷.

W przywołanym komentarzu jest przynajmniej częściowa odpowiedź na pytanie: skąd pieniądze na budowę floty wojennej? Jeśli do tego dodamy, że w szczytowym okresie przeładunków w porcie gdyńskim nasza flota handlowa obsługiwała

⁵⁴ J. Ginsbert, *Czy stać nas na flotę wojenną*, „Morze” 1934, nr 5, s. 4.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ G. Labuda, *Zapiski kaszubskie, pomorskie i morskie*, Gdańsk 2000, s. 144–145.

⁵⁷ A. Wachowiak, *O program morski*, „Morze” 1937, nr 7, s. 2–4.

je zaledwie w 46%, to z łatwością przychodzi nam zauważyć, że w tej „branży” istniały potężne rezerwy finansowe. Przypomnijmy znaną oczywistość, że pieniądze szły za banderą! Tak, zasilaly konta obcych armatorów, zamiast być spożytkowane na budowę floty wojennej.

Przeciętna wydatków na flotę handlową w Polsce w latach 1927–1939 wynosi mniej więcej 10–15 mln złotych rocznie. Wiemy, co za to można było stworzyć: jesteśmy ciągle na szarym końcu morskich ludów świata. W połowie 1938 r. mieliśmy niecałe 3 tony rej. br. na tysiąc mieszkańców, gdy np. w Danii wypadalo przeszło 300 ton, na Łotwie prawie 100 ton, w Finlandii 50 razy więcej, a w Niemczech 20 razy więcej⁵⁸.

To był ten przejaw słabości państwa, o której wielokrotnie mówiliśmy. To była też jedna z zasadniczych przesłanek naszej słabości na morzu. Dość powiedzieć, że tylko w latach 1919–1928 obce linie żeglugowe zainkasowały 60 mln \$ za przewóz emigrantów z Polski⁵⁹. Jeśli do tych 60 mln \$ doliczymy wspomniane wcześniej 200 mln zł (rocznie!) wypłacanych zagranicznym armatorom z tytułu obsługi polskiego eksportu/importu w porcie gdyńskim, to „rodzi” się nam kwota, która z powodzeniem wystarczała na realizację programów flotowych. Dysponując nią, można by zamówić w stocznjach angielskich lub holenderskich kilka „Błyskawic”, „Orłów”, lub u szwedzkiego Boforsa doskonałą artylerię nadbrzezną i przeciwlotniczą. Zwłaszcza tej ostatniej zabrakło na Helu i w obronie Gdyni w 1939 r. Jaką my właściwie mamy dziś w Polsce flotę wojenną i co się u nas robi w tej dziedzinie? – pytał w 1934 r. Benedykt Krzywiec i odpowiadał:

Floty wojennej, wyposażonej w zespoły jednostek współczesnych o walorach militarnych – nie mamy, chociaż dysponujemy pierwszorzędnym materiałem ludzkim: oficerami i marynarzami. Natomiast w dziedzinie okrętów dwanaście lat bytu niepodległego nic nam jeszcze nie dało, względnie dało bardzo mało⁶⁰.

Flota wojenna, której poświęciłem tych kilka refleksji, była „narzędziem” państwa, które „budziło” się do niepodległości w warunkach olbrzymiej presji zewnętrznej. Pomijając, a może lekceważąc te fakty, uprawiamy mitologię i brniemy w powielanie nieprawdziwych teorii, jakoby flota wojenna była „zbawczym plastrzem” na okaleczoną niepodległość Rzeczpospolitej.

⁵⁸ T. Ocioszyński, *Praca i rozwój bandery polskiej*, „Morze i Kolonie” 1939, nr 2, s. 7.

⁵⁹ H. Tetzlaff, *Zagadnienia morskiej polityki Polski*, Warszawa 1931, s. 9.

⁶⁰ B.A. Krzywiec, *Obrona morską w Polsce*, Warszawa 1934, s. 39.

Dopóki marynarka przeciwnika istnieje lub może działać – pisał Eugeniusz Solski – posiadanie wybrzeża w czasie wojny, bez wolności ruchu na morzu, nie daje nic, bo nie daje możliwości wolnego korzystania z linii komunikacyjnych morskich, pozostawiając tę możliwość nieprzyjacielowi. Stąd wniosek: na stworzenie marynarki wojennej i jej bojową działalność nie może wywierać zasadniczego wpływu ta lub inna długość posiadanego wybrzeża. Obrona wybrzeża ma dla niej takie samo znaczenie, jak dla armii lądowej obrona tych obiektów geograficznych, które same w sobie, a priori, bez związku z sytuacją strategiczną chwili, nie mają większego znaczenia. Własne wybrzeże jest tylko jednym z elementów potrzebnych dla stworzenia i utrzymania w sprawności bojowej marynarki wojennej⁶¹.

To była polemika z tymi, których w latach dwudziestych przerażał „geograficzny i polityczny” charakter polskiego dostępu do morza.

Podsumowanie

Nie zgadzam się z takim oto podejściem, by sprawy dotyczące marynarki wojennej sprowadzać do pytania – iloma okrętami w przededniu wybuchu wojny ona dysponowała? W konsekwencji bowiem z liczby okrętów będących w linii (służbie) próbuje się wyprowadzać jakieś uogólnienia dotyczące jej potencjału i możliwości bojowych. Okręty to niewątpliwie ważne narzędzia (ktoś inny powie, że instrumenty) w dyspozycji floty, ale bez odpowiedniego zabezpieczenia i wsparcia, chociażby logistycznego, nie są one w stanie wykonywać zadań bojowych, gdyż ich operacyjno-taktyczne użycie sprowadza się wówczas do walki o przetrwanie. Wychodząc od tej przesłanki, opowiadam się za kompleksową oceną marynarki wojennej jako narzędzia wojny. Może ona dysponować nowoczesnymi okrętami, ale jeśli pozbawiona jest innych instrumentów: artylerii nadbrzeżnej, obrony przeciwlotniczej, lotnictwa morskiego, zdolności do postawienia pól minowych, ale również ich likwidacji, bazy morskiej odpowiednio bronionej, wsparcia od strony lądu i, oczywiście, personelu o wysokich walorach specjalistycznych i moralno-bojowych – a te nie będą odpowiednio zbilansowane i taktycznie aktywne, trudno oczekiwać od niej sukcesu bojowego, co zresztą w całej rozciągłości potwierdziła morska część kampanii we wrześniu 1939 r.⁶²

⁶¹ E. Solski, *Znaczenie marynarki wojennej w obronie kraju w dobie przedwojennej i dziś*, „Przełęcz Morski” 1934, nr 62, s. 336.

⁶² *Vide*: A. Makowski, *Kampania wrześniowa na morzu – próba oceny*, [w:] *Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień 1939. Pamięć i odpowiedzialność*, red. A. Drzewiecki, B. Siek, Toruń 2011, s. 253–276; H. Pietraszkiewicz, *Kilka uwag na temat działań floty we wrześniu*

Pointą niech będą słowa kadm. Włodzimierza Steyera, zdaniem którego to wszystko, co działo się w przededniu i po wybuchu wojny „było niczym innym, jak »klajstrowaniem« braku rozumnego planowania w ciągu, co najmniej piętnastu lat okresu międzywojennego. [...] Ale społeczeństwo nie wiedziało, że gdzieś na górze istniał plan odesłania »gros« floty do Anglii. Dla takich – pożałujcie Boga – planistów to, co pozostawało na Wybrzeżu, było nieistotne”⁶³. Odwołując się do powszechnie znanego truizmu, dowódca Rejonu Umocnionego Hel stwierdzał, że „most jest tak silny, jak silne jest jego najsłabsze wiązanie”. Tym najsłabszym ogniwem była baza. Mając ten stan na uwadze, Steyer pisał:

Wyobraźmy sobie teraz, iż w dniu 1 września 1939 r. na akwenach Zatoki Gdańskiej znajdują się cztery niszczyciele i pięć okrętów podwodnych, i że te okręty wierne podstawowej zasadzie taktyki morskiej, są w ruchu, bo w tym stanie osiągną największą wartość bojową, a nie na kotwicy lub w porcie (jak „Wicher” i „Gryf” zniszczone 03.09.1939 r. przez lotnictwo nieprzyjaciela). Zadajmy sobie pytanie, na ile czasu starczyłoby im paliwa? Skąd wzięłyby następny zapas? Nie ulega wątpliwości, że skapitulowałyby wcześniej niż Hel. Dochodzimy, więc do wniosku, że wysłanie 3 niszczycieli do Anglii było nieodzowną koniecznością i logicznym skutkiem niepojętej dla ogółu polityki. Pozostawienie natomiast jednego – „Wichra” – świadczyło o niedorozwoju umysłowym tego sztabu⁶⁴.

W innym tonie była utrzymana wypowiedź kmdr. Mariana Majewskiego – szefa sztabu Dctwa Floty. Potwierdził on, że tematem częstych rozmów było ustalenie: czy w razie zbliżającego się konfliktu zbrojnego wysłać część floty do Anglii, a jeśli tak, to jaką? Jego zdaniem: „Należało rozstrzygnąć, czy tworzyć na Bałtyku prawdziwe karty historii Polskiej Marynarki Wojennej, czy też przerzucić na Zachód, by działać u boku Aliantów – może mniej efektywnie, lecz za to z większym skutkiem w płaszczyźnie operacyjnej”. Powzięto decyzję trafną – spointował kmdr Majewski. Uważał, że błędem było pozostawienie „Wichra”, którego „obecność w Wielkiej Brytanii zapewne zmniejszyłaby kryzys personalny, jaki przeżywała i przeżywa marynarka wojenna”⁶⁵. Pod tym względem zajął stanowisko podobne kadm. Unrugowi, który w liście do kmdr. Wrońskiego napisał: „Żałowałem, że »Wicher«

1939 roku, [w:] *Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień 1939. Polityka i wojna*, red. A. Drzewiecki, B. Siek, Toruń 2011, s. 342–351.

⁶³ W. Steyer, *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919–1939. Odbiór okrętów*, cz. 2, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1960, nr 4, s. 272.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ Sprawozdanie kmdr. M. Majewskiego z obrony, mobilizacji, działań wojennych i niewoli, AIPiMS, sygn. MAR.A.II.2/2, k. 3.

nie został odesłany do Anglii razem z innymi torpedowcami⁶⁶. I jeszcze jedna opinia w tej sprawie, tym razem kpt. mar. Wiktora Łomidze: „Nie posiadając ani dobrych baz, ani zabezpieczenia red, jedynie dobrym wyjściem było wysłanie ich [tj. okrętów – przyp. A.D.] z kraju, bo nie mając oparcia o własne bazy musiałyby zginąć w pierwszych dniach wojny, jak zginęły pozostałe, lub w najlepszym razie internować się⁶⁷. Czy mogło być inaczej? Wydaje się, że nie, skoro nawet szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kadm. Jerzy Świrski odważył się powiedzieć, że „polska Marynarka Wojenna nie jest w 1939 r. nie tylko taką jaką być powinna, ale nawet taką, jaką być mogła”⁶⁸.

Bibliografia (Bibliography)

Źródła archiwalne

Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego [AIPiMS]

sygn. MAR.A.II.2/2; MAR.A.II.2/3; MAR.A.I/18

Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego [CAW WBH]

Gabinet Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.1.38

Kierownictwo Marynarki Wojennej [KMW], sygn. I.300.21.42; I.300.21.125; I.300.21.425

Oddział I Naczelnego Dowództwa WP, sygn. 301.7.46

Wojskowy Instytut Historyczny

Borysiewicz T., *Moja służba w dywizjonie trałowców*, sygn. I/3/7

Źródła niepublikowane

Burhardt M., *Admirał i lejtanci, Cap Frio, 30 IX 1929* (mps w posiadaniu autora).

Burhardt M., *Na manowcach polskiej ideologii, Teneryfa, 22 IX 1929* (mps w posiadaniu autora).

⁶⁶ List adm. J. Unruga do kmdr. B. Wrońskiego z 18 II 1961 r., AIPiMS, Teczka adm. Unruga, sygn. MAR.A.I/18, karty bez paginacji.

⁶⁷ Meldunek kpt. mat. Wiktora Łomidze dla szefa KMW z 27 lutego 1940 r., AIPiMS, sygn. MAR.A.II.2/3, k. 37.

⁶⁸ *Cit. per:* J.W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 r.*, cz. 1 (*W przededniu wojny*), Gdańsk 2000, s. 12.

Opracowania

- Brzoza J. (Bohdan Skaradziński), *Polski rok 1919*, Warszawa 1987.
- Chwalba A., *1919. Pierwszy rok niepodległości*, Kraków 2019.
- Dmowski R., *Polityka polska i odbudowanie państwa*, wstęp N. Tomczyk, Wrocław 2009.
- Dopierała B., *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978.
- Drzewiecki A., *Polska Marynarka Wojenna od Drugiej do Trzeciej Rzeczypospolitej. Studium bezpieczeństwa morskiego państwa*, Gdynia–Oświęcim 2016.
- Dyskant J.W., *Polska Marynarka Wojenna w 1939 r.*, cz. 1 (*W przededniu wojny*), Gdańsk 2000.
- Faryna-Paszkiwicz H., *Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? O różnych środkach propagandy morza w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] *Polska nad Bałtykiem. Konstruowanie identyfikacji kulturowej państwa nad morzem 1918–1939*, red. D. Konstantynów, M. Omilanowska, Gdańsk 2012, s. 18–29.
- Filipowicz M., *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985.
- Ginsbert J., *Czy stać nas na flotę wojenną*, „Morze” 1934, nr 5, s. 4.
- Ginsbert J., *Danina na flotę wojenną, jako podstawa jej rozbudowy*, „Morze” 1931, nr 5, s. 4–6.
- Ginsbert J., *Prawda morska*, Warszawa 1934.
- Hłasko J., *Po przesłaniu*, „Przegląd Narodowy” 1920, t. XX, nr 6, s. 817–827.
- Kaden Bandrowski J., *General Barcz*, Kraków–Wrocław 1984.
- Kirchmayer J., *Pamiętniki*, Warszawa 1975.
- Korytowski K., *O sile zbrojnej na morzu*, „Morze” 1936, nr 7, s. 7–8.
- Kosianowski W., *Armia morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski*, „Morze” 1930, nr 6, s. 11.
- Kosiarz E., *Programy rozbudowy floty polskiej w latach 1920–1926 i ich realizacja*, cz. 2, „Przegląd Morski” 1961, nr 10, s. 68–75.
- Kozicki S., *Pamiętnik 1876–1939*, oprac., przedm. i przyp. M. Mroczo, Słupsk 2009.
- Krzywiec B.A., *Obrona morska w Polsce*, Warszawa 1934.
- Kulakowski M., *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, t. I, Toronto 1988.
- Labuda G., *Zapiski kaszubskie, pomorskie i morskie*, Gdańsk 2000.
- Łukaszewski J., *Pomorza historie mniej znane*, Łódź 2014.
- Majkowski A., *Historia Kaszubów*, Gdańsk 1991.
- Makowski A., *Kampania wrzesniowa na morzu – próba oceny*, [w:] *Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień. Pamięć i odpowiedzialność*, red. A. Drzewiecki, B. Siek, Toruń 2011, s. 253–276.
- Mroczo M., *Polska myśl zachodnia 1918–1939 (kształtowanie i upowszechnianie)*, Poznań 1986.

- Na śmierć Admirala*, „Nasze Sygnały”, styczeń–maj 1973, nr 129, s. 9.
- Nowakowski J., *Odrodzenie floty Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] „*Flota Polska*”. Wydanie pamiątkowe ilustrowane, pod protektoratem Szefa Departamentu Morskiego admirała K. Porębskiego, Warszawa 1921, s. 37–47.
- Nowotny B., *Wspomnienia*, red. S. Kudela, W. Pater, J. Wąsiewski, Gdańsk 2006.
- Ocioszyński T., *Praca i rozwój bandery polskiej*, „Morze i Kolonie” 1939, nr 2, s. 4–7.
- ORP „Orzeł” w Gdyni. *Z wystąpienia gen. Sosnkowskiego*, „Morze i Kolonie” 1939, nr 3, s. 4–6.
- Palmer A., *Północne sąsiedztwo. Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*, przekł. E. Możejko, Warszawa 2008.
- Pietraszkiewicz H., *Kilka uwag na temat działań floty we wrześniu 1939 roku*, [w:] *Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień 1939. Polityka i wojna*, red. A. Drzewiecki, B. Siek, Toruń 2011, s. 342–351.
- Pietraszkiewicz H., *Rozważania o tradycji Marynarki Wojennej*, Gdynia 2012.
- Popławski J.L., *Pisma polityczne*, t. II, przedmowa Z. Wasilewski, Kraków–Warszawa 1910.
- Porębski K., *Sprawy morskie Polski*, wstęp i oprac. Z. Machaliński, Gdynia 1996.
- Rudzki C., *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985.
- Rylke A., *Zagadnienie przemysłu okrętowego na tle I-go Kongresu Inżynierów*, „Przegląd Morski” 1937, nr 104, s. 905–910.
- Solski E., *Znaczenie marynarki wojennej w obronie kraju w dobie przedwojennej i dziś*, „Przegląd Morski” 1934, nr 62, s. 331–340.
- Steyer W., *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919–1939. Odbiór okrętów*, cz. 1, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1960, nr 3, s. 275–299.
- Steyer W., *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919–1939. Odbiór okrętów*, cz. 2, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1960, nr 4, s. 241–273.
- Tetzlaff H., *Budujemy „morską armatę”*, „Morze” 1927, nr 12, s. 11.
- Tetzlaff H., *Zagadnienia morskiej polityki Polski*, Warszawa 1931.
- Toczek R., *Refleksje o polityce morskiej*, „Nautologia” 2016, nr 153, s. 62–72.
- Tyszel Z.J., *Pod Ojczystą Banderą*, Katowice 1930.
- Umiastowski R., *Geografia wojenna Rzeczypospolitej Polskiej i ziem ościennych*, Warszawa 1924.
- Umiastowski R., *Podstawy obrony państwa*, Warszawa 1922.
- Umiastowski R., *Terytorium Polski pod względem wojskowym. Część wstępna i pierwsza*, Warszawa 1921.
- Uziębło A., *Marynarka Wojenna. Duch i bezpieczeństwo*, „Morze” 1927, nr 5, s. 9.
- Wachowiak A., *O program morski*, „Morze” 1937, nr 7, s. 2–4.

Notka o autorze

Dr hab. Andrzej Drzewiecki, prof. AMW – profesor uczelni na Wydziale Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej.

Zainteresowania naukowe: najnowsza historia powszechna i Polski XX w., historia wojskowości i sztuki wojennej oraz morskie dzieje Rzeczypospolitej.



a.drzewiecki@amw.gdynia.pl; adrzewiecki@vp.pl