

GRZEGORZ PIWNICKI

Wydział Nauk Społecznych
Uniwersytet Gdański

ADAM KLEIN

Akademia Marynarki Wojennej
Gdynia

Polska polityka morska za panowania ostatnich dwóch Jagiellonów i jej pokłosie

Motto:

Polska jest jak wielkie drzewo, którego korona tkwi w Karpatach, ośrodkiem pnia jest Wisła, a korzenie tkwią mocno w Bałtyku. Gdyby odciąć dostęp do morza – drzewo uschłoby, pozbawione korzeni. Dlatego morze to jest źródłem egzystencji Polski*.

Streszczenie: Morze Bałtyckie stanowiło ważny punkt na mapie państwa polskiego, stąd też zmagania o dostęp do niego ukształtowały myśl morską już u jego zarania. Zygmunt Stary jako pierwszy król Polski doznał posiadanie własnej floty wojennej. Politykę morską ojca prowadził Zygmunt August, naczelny admirał polskiej floty wojennej. Po śmierci Zygmunta Augusta strażnikom morskim przewodził starosta pucki pułkownik Ernest Wejher. Panowanie Stefana Batorego nie przyczyniło się do pogłębienia aspiracji morskich Rzeczypospolitej, a panowanie Zygmunta III Wazy oraz panowanie jego synów, Władysława IV i Jana Kazimierza wypełnione były walkami ze Szwecją o stan posiadania nad Bałtykiem. Złoty Wiek był chlubnym epizodem w morskich dziejach Rzeczypospolitej.

Słowa klucze: artykuły morskie, dominium maris, flota kaperska, Inflanty, kaper, strażnik morski, Złoty Wiek.

Ponad 10 wieków istnienia państwa polskiego, to jednocześnie 1000 lat naszych morskich tradycji. Naród polski, dla którego kolebką były ziemie leżące nad Bałtykiem między dorzecziami Odry i Wisły, zapisał w swej historii wiele

* Z przemówienia ambasadora RP w Wielkiej Brytanii Edwarda Raczyńskiego w dn. 1 października 1936 r. na bankiecie po wodowaniu ORP „Błyskawica” w stoczni Cowes; zob. *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, red. J. Sawicki, Gdynia 1996, t. 2, s. 61.

pięknych kart czynami na morzu. Tak się złożyło, że przeważał w ciągu wieków czyn zbrojny, niejednokrotnie trzeba było orężem zdobywać dostęp do morza.

Znaczenie wybrzeża bałtyckiego dla siły Polski oraz jej rozwoju gospodarczego doceniali już pierwsi władcy piastowscy.

Pierwszy historyczny władca Polski Mieszko I ok. 970 r. rozciągnął swoje panowanie na Pomorze Zachodnie, jego syn Bolesław w 997 r. wysłał św. Wojciecha na Pomorze Wschodnie, a w 1000 r. ustanowił na Pomorzu Środkowym biskupstwo w Kołobrzegu. Tym samym u zarania państwa polskiego całe Pomorze znalazło się w jego granicach administracyjnych. Politykę tę kontynuował Bolesław Krzywousty w czasie swego panowania.

Po jego śmierci w wyniku rozbicia dzielnicowego, państwo polskie uległo znacznemu osłabieniu. Konsekwencją tego było usamodzielnienie się Pomorza Zachodniego, a Pomorze Wschodnie opanował Zakon Krzyżacki. Polacy nigdy nie pogodzili się z utratą dostępu do morza i prowadzili walkę o odzyskanie ziem pomorskich. Świadomość przynależności tych ziem do Polski przetrwała całe pokolenia.

Przez wiele następnych wieków Polska walczyła o dostęp do Bałtyku. W walkach tych toczono zwycięskie bitwy, powstała polska flota wojenna, rodziły się tradycje morskie narodu. Rosło zrozumienie roli i znaczenie posiadania własnego dostępu do morza.

W okresie kiedy państwo nasze posiadało szeroki dostęp do wybrzeża morskiego, a zatem od XV do XVIII w. zajmowało ono znaczące miejsce w Europie, nawet mocarstwowe. Rozkwitała gospodarka, kultura i powiązania międzynarodowe Polski poprzez drogi morskie. Od czasów drugiego pokoju toruńskiego (1466 r.) nastąpił szybki rozwój gospodarczy Polski zwany przez potomnych *Złotym Wiekiem*. Wtedy wystawiono flotę wojenną, budowano okręty i porty.

Ważną rolę w prowadzeniu polskiej polityki morskiej odegrała Komisja Morska i program *Polskiego Dominium Maris Baltici*. Działania te zostały poparte przez sejm polski – jako najwyższy organ władzy w państwie. Poparciem tego typu polityki było m.in. podjęcie wielu uchwał w sprawach morza oraz nadanie szlachectwa zasłużonym kapitanom królewskiej floty.

Król Zygmunt Stary jako pierwszy monarcha Polski docenił posiadanie własnej stałej floty wojennej. On też po raz pierwszy w naszych dziejach wprowadził sprawę budowy floty do programu polityki państwowej. Utworzona flota królewska liczyła kilkanaście jednostek średniej wielkości i głównym jej celem było zwalczanie linii komunikacyjnych Moskwy, Krzyżaków i Duńczyków¹. Dla podkreślenia odrębności tej floty król sam wystawiał listy kaperskie, w których załogi okrętów kaperskich nazywał *milites nostri maritimi* (*nasi żołnierze morscy*).

Pierwsza wzmianka o królewskim *żołnierzu morskim* pochodzi z 1517 r., kiedy to kapitan Adrian Flint został zatrzymany przez Duńczyków w Wybörgu. Zygmunt zażądał wtedy nie tylko zwolnienia Flinta i jego 12 ludzi, ale również

¹ T. Górski, *Flota Jagiellonów i Wazów*, Gdańsk 1989, s. 104-105.

okrętu kapitana i zdobyczej jednostki wraz z towarem, stwierdzając, że *Flint* za jego pozwoleniem zagarnął Moskali na morzu².

Służba *żołnierzy morskich* Zygmunta Starego trwała tylko kilka lat. Po zakończeniu kolejnej wojny z Zakonem Krzyżackim i zawarciu rozejmu z Moskwą w 1522 r., niepotrzebną już flotę kaperską rozwiązano³. Odtąd już do końca swego panowania król nie widział potrzeby wznowienia działalności morskiej, gdyż w jego planach flota nie odgrywała żadnej roli jako czynnik umacniający dostęp Polski do morza i zapewniający obronę granic morskich oraz zamorskiego handlu Rzeczypospolitej. Wymownym przejawem niedoceny spraw morskich była też rezygnacja w 1526 r. z części Półwyspu Helskiego na rzecz Gdańska. Tym samym Rada Miejska Gdańska kontrolowała całe Wybrzeże polskie, bo dzierżawiła także od króla starostwo puckie⁴. Sytuacja ta powodowała, iż główna uwaga gdańszczan koncentrowała się na *uprawianiu pośrednictwa i obronie monopolu ludności Gdańska dla jego uprawiania*⁵.

Jagiellonowie odzyskując Pomorze nie doceniali więc korzyści i znaczenia sprawowania faktycznego władania nad Bałtykiem, oddając je mieszczanom, ufając w ich dobrą wolę.

W 1561 r. Zakon Kawalerów Mieczowych został rozwiązany, a mistrz Gotard Kettler poddał Inflanty Litwie i Polsce.

O kraj ten Rzeczpospolita toczyła następnie długie i wyczerpujące wojny najpierw z Moskwą, Szwecją i Danią w wojnie północnej (1563-1570), a później za panowania Zygmunta III ze Szwecją.

Moskwa prawie natychmiast po opanowaniu Narwy (11 maja 1558 r.) rozwinęła „żeglugę narewską”, stając się poważnym konkurentem dla portów inflanckich, które poczęły szybko podupadać.

W tej sytuacji G. Kettler, jako lenny książę, wspólnie z Zygmuntem Augustem podjął w 1560 r. akcję morską przeciwko „żegludze narewskiej” powołując flotę kaperską. Obok kaprów inflanckich na Bałtyku pojawili się więc „strażnicy morza” Zygmunta Augusta na czele z Mateuszem Scharpingiem i Michałem Figenowem. Działali oni w oparciu o Gdańsk, ale głównie na wodach inflanckich.

Jak z tego wynika, bałtycka polityka Zygmunta Augusta związana była przede wszystkim z walką o Inflanty. Odciągała ona uwagę króla od bardziej istotnych zagadnień Pomorza i Prus, które dążyły do zacieśnienia swych związków z macierzą.

Wprawdzie za namową najbliższych doradców Zygmunt August powołał flotę wojenną na zasadzie kaperskiej, podobnie jak to uczynił jego poprzednik Zygmunt Stary, to jednak myśl użycia jej przede wszystkim na przybrzeżnych wodach inflanckich nadawała jej charakter tymczasowości⁶.

² K. Lepszy, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk 1947, s. 43.

³ S. Bodniak, *Żołnierze morscy Zygmunta Augusta (1517-1522)*, „Nautologia” 1970, nr 1-2, s. 42-43.

⁴ W. Odyniec, *Starostwo puckie 1546-1678*, Gdańsk 1961, s. 53.

⁵ T. Ocioszyński, *Rozwój żeglugi i myśli morskiej*, Gdynia 1968, s. 284.

⁶ H. Łowmiański, *Polityka Jagiellonów*, Poznań 2006, s. 571 i nast.

Przyjęcie programu polskiego *dominum maris Baltici* zakładającego rozbudowę floty wojennej i sprawowaniu władzy zwierzchniej nad wybrzeżem i wodami terytorialnymi wiązało się z aktywną polityką Zygmunta Augusta na Bałtyku⁷. Celem tej polityki było m.in. rozbudzenie świadomości morskiej szlachty. Władca ten, chcąc uniezależnić się w zmaganiach o Inflanty od Gdańska przeniósł 27 lutego 1567 r. bazę nowej floty kaperskiej do Pucka. Zwierzchnictwo nad flotą powierzył początkowo dwóm komisarzom, a potem staroście puckiemu Janowi Kostce. Fakt ten wpłynął na rozwój gospodarczy miasta. Odtąd miasto stało się arsenałem i twierdzą morską⁸. Rozpoczęto tu również w późniejszym okresie budowę okrętów wojennych.

Jan Kostka przygotował plan rozwoju floty królewskiej. W tym celu zamierzał rozbudować port w Pucku, aby być całkowicie niezależnym od Gdańska. Puck został więc wykupiony spod zastawu rady gdańskiej. Jednak na skutek interwencji Gdańska projekt upadł⁹.

Flota królewska zwana też flotą *strażników morza* liczyła początkowo ok. 10 jednostek, ale z czasem powiększyła się do ok. 30 okrętów, głównie galeonów i pinek, na których pełniło służbę ok. 1 tys. marynarzy. Spowodowało to konieczność utworzenia specjalnej instytucji, która kierowałaby całokształtem spraw morskich.

Flota królewska bazowała w Pucku, który był siedzibą starostwa i głównym portem rybackim w Zatoce Gdańskiej. Przenosząc flotę do Pucka król Zygmunt August nakazał zarazem radzie gdańskiej przekazywanie do tego portu wszystkich nieprzyjacielskich statków zatrzymanych w Gdańsku. W związku z tym w latach 1565-1568 sprawami zdobytych statków zajmował się sąd w Pucku. Podyktowane to było również faktem, że komisarze morscy byli zbyt zajęci ogólnymi sprawami, a poza tym rada gdańska nie chciała, aby sądy morskie odbywały się w Gdańsku, gdyż powodowało to zatargi z krajami, do których należały zdobyczne statki. Z zachowanych ksiąg sądowych wynika, że w 1566 r. zdobyto co najmniej 15 statków holenderskich, duńskich, angielskich i hamburskich, a także kaprów szwedzkich. Natomiast w 1568 r. flota polska zdobyła ponad 20 statków, mimo iż w większości płynęły one w konwojach, aby w ten sposób móc skuteczniej bronić się przed atakami polskich okrętów¹⁰.

24 marca 1568 r. Zygmunt August powołał Komisję Morską w miejsce dotychczasowych dwóch komisarzy – sędziów straży morskiej i powierzył tej komisji rozległe zadania na wybrzeżu i Bałtyku. Był to niewątpliwie doniosły krok naprzód w dążeniu króla do uformowania regularnej floty wojennej. Komisja

⁷ K. Lepszy, *Zarys dziejów polskiej marynarki*, Kraków 1947, s. 9-11; W. Odyniec, *Sprawy morskie I Rzeczypospolitej*, w: *Polityka morska państwa w 40-lecie PRL*, Gdańsk 1986, s. 1-16; tenże, *Polskie dominium maris Baltici*, „Nautologia” 1981, nr 4, s. 50-53.

⁸ Zob. K. M. Kowalski, *Puck jako twierdza morska i siedziba arsenału w XVI i XVII w.*, w: *Związki Pucka z morzem i Marynarką Wojenną*, red. J. Krypa, Puck 1998, s. 51-68.

⁹ J. Wójcik, *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1989, s. 150.

¹⁰ *Tamże*, s. 163.

Morska, była pierwszym w dziejach Polski organem władzy na morzu i spełniała m.in. obowiązki pierwszej polskiej admiralicji.

Była nie tylko pierwszą w Polsce, ale także jedną z pierwszych admiralicji w Europie.

Pod tym względem Polska wyprzedziła wiele innych państw o znacznie bogatszych tradycjach morskich, w których pojęcie admiralicji jako urzędu dla administrowania flotą nie było w ogóle znane. Dla przykładu, w Szwecji pojęcie admiralicji skryształizowało się dopiero w II poł. XVII w., zaś w Anglii, państwie o bardzo bogatych tradycjach morskich, admiralicję powołano na początku XVIII w.

Tym większa zatem zasługa Polski, która w porównaniu do wymienionych państw nie mogła się jeszcze wówczas szczycić bogactwem morskich tradycji, zwłaszcza jeżeli idzie o wystawienie sił zbrojnych na morzu.

Były zresztą i inne przyczyny, które powołanie takiego urzędu czyniły nieodzownym. Genezy i okoliczności powstania pierwszej Komisji Morskiej w Polsce należy szukać niewątpliwie w politycznych i wojskowych niepowodzeniach Polski w latach 1565-1567. Złożyły się na to: przegrana bez boju kampania z Moskwą, niemożliwość skutecznego zablokowania Narwy ani też skłonienia państw zachodnich do bojkotowania konkurencyjnej żeglugi narewskiej, dążenie do ściślejszego zjednoczenia Prus z Koroną i narastający ze strony Gdańska opór wobec królewskiego programu morskiej polityki.

„Gdańszczanie port zawierali i otwierali wedle woli swojej, brzegi morskie przywłaszczali, dobra, które potoną na morzu, sami brali. Miastom przyległym – elblązanom i inszym – nawigacje zabraniali, kapitanowie Latarniej, gdzie są wrota do Korony, ludzie obcy chowali”¹¹ – stwierdził w kilka lat później, na sejmie w Lublinie bp Stanisław Karnkowski, oskarżający Gdańsk o zdradę i zbrodnie przeciwko majestatowi królewskiemu za niewpuszczanie przewożonej przez niego komisji w mury miasta.

Wobec tak skomplikowanej sytuacji politycznej i wojskowej, a zwłaszcza wobec trudności jakie stwarzał patrycjat Gdański w egzekwowaniu prawa króla i Rzeczypospolitej do morza, rzecznicy polskiej idei morskiej i polskiego *dominum Maris Baltici* uznali stanowisko Gdańska za bardzo niekorzystne dla państwa i 11 marca 1568 r. wydelegowali na dwór królewski do Knyszyna dwóch znamienitych przedstawicieli w osobach kasztelana i komisarza straży morskiej Jana Kostki oraz sekretarza królewskiego Kaspera Geschkaua (Jeszka), administratora klasztoru w Kartuzach.

Przywieźli oni ze sobą konkretny plan zmierzający do ograniczenia samowoli Gdańska z jednej strony, a podniesienia autorytetu króla na forum morskim z drugiej. Trafili oni na przyjazną ich planowi atmosferę, gdyż w obliczu niepowodzenia wojsk lądowych Zygmunt August coraz bardziej zaczął doceniać sprawę budowy silnej floty wojennej oraz powołania odpowiedniego urzędu dla kierowania działalnością okrętów, których bazę przeniesiono z Gdańska

¹¹ K. Lepszy, *Dzieje floty...*, s. 47.

do Pucka. Dotychczasowa działalność polskiej floty oparta na zasadach kaperskich z wykorzystaniem małych statków handlowych, dostosowanych do działań wojennych była nieskoordynowana. Członkowie załóg statków, zwani strażnikami morza, dopuszczali się ponadto nadużyć i awanturnictwa. Skarżyły się na ich działalność także państwa neutralne. Zachodziła konieczność powołania specjalnego urzędu, który by koordynował działalność strażników morza.

Tak więc wobec obopólnego zainteresowania króla i przybyłych przedstawicieli, stosunkowo szybko zdołano nakreślić konkretne ramy działalności przyszłej Komisji Morskiej. W dn. 24 marca 1568 r. Zygmunt August podpisał i zaopatrzył pieczęcią dwa dokumenty o Komisji Morskiej.

Na przewodniczącego Komisji Morskiej (*primarius commissarius praeses*), wyznaczył król dotychczasowego komisarza straży morskiej Jana Kostkę¹². Dalsi członkowie komisji to: Kasper Geschkau, starosta jurgerborski Krzysztof Konarski, dworzanin Andrzej Swarożyński, bracia Stefan i Jan Loisowie i wreszcie Walenty Uberfeldt¹³.

Tym to ludziom Zygmunt August powierzył prawo zastępowania swej osoby w sprawach morskich wobec Gdańska oraz innych miast polskich, wobec urzędników i poddanych. Wyznaczonym komisarzom król podporządkował jednocześnie wszystkich strażników morza włącznie z sądownictwem nad nimi, jak i nad pojmanymi przez nich osobami oraz statkami i towarami. W tym samym dokumencie czytamy o wyłączeniu komisarzy ich rodzin i rzeczy spod jurysdykcji Gdańska, pozostawiając ich wyłącznemu sądownictwu króla.

Drugi dokument stanowi w zasadzie uzupełnienie szerokich prerogatyw Komisji w odniesieniu do żeglugi i handlu morskiego, a ponadto stwarzał pierwszy w naszych dziejach „fundusz morski”. Komisja otrzymała bowiem w swój wyłączny zarząd dochody zamku malborskiego i inne dochody z ziem pruskich, a ponadto dochody ze sprzedaży towarów leśnych w dobrach królewskich całej Rzeczypospolitej. Częścią tych dochodów Komisja zobowiązana była jednak spłacać długi wojenne królewskiego skarbu. Komisja Morska – „*Commissio Maritima*” – sprawowała zatem nie tylko władzę zwierzchnią wobec strażników morza, lecz wyprawiała ich w morze z określonymi zadaniami.

Komisja rozpoczęła urzędowanie wkrótce po nominacji, zaczął się bowiem akurat sezon żeglugowy i należało przygotować okręty do letniej kampanii. Komisja udzielała więc kapitanom zasiłków bezzwrotnych lub długoterminowych pożyczek płatnych zdobytymi łupami.

W związku z tym, komisarze umieszczali w listach dla kapitanów odpowiednią klauzulę zobowiązującą ich do niedzielenia zdobytych łupów do czasu, gdy nie spłacą zaciągniętego długu.

¹² W. Aleksandrowicz, *Jan Kostka senator wielkiej sławy i rozumu praeses primarius commissarius Komisji Morskiej*, „Nautologia” 1968, nr 1-2, s. 53-58; S. Bodniak, Z. Skorupska, *Jan Kostka kasztelan gdański*, Gdańsk 1979.

¹³ S. Bodniak, *Polska a Bałtyk, za ostatniego Jagiellona*, „Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej” 1939-1946, t. 3, s. 44 i nast.

Działalność Komisji Morskiej, rezydującej w tzw. domu królewskim w Gdańsku, była solą w oku dla Rady Miejskiej i od samego początku budziła niechęć gdańskich patrycjuszów. Starali się oni utrudnić pracę komisji i ograniczać jej uprawnienia. Dochodziło do licznych sporów i konfliktów, które doprowadzały do brzemiennej w skutkach wydarzeń.

Stanowisko gdańszczyzan nie było jednoznaczne wobec poczynań króla na morzu. O ile patrycjat i bogate kupiectwo, w obawie o swe wyjątkowe i nieuzasadnione przywileje (w porównaniu z innymi miastami Polski) i płynące z tego tytułu dochody, przeciwstawiało się ambitnym planom królewskim zmierzającym do osiągnięcia *dominium maris*, rzemieślnicy i pospólstwo gdańskie skłaniało się do zacieśnienia związku z Polską.

W tej sytuacji Zygmunt August powołał specjalną komisję na czele z biskupem kujawskim Stanisławem Karnkowskim. Efektem jej pracy było zbadanie przywilejów gdańszczyzan i opracowanie tzw. Statutu Karnkowskiego, którego 67 artykułów ustalało ostatecznie zwierzchnią władzę króla Polski na morzu i prawo do otwierania i zamykania żeglugi gdańskiej. Ponadto w artykule siódmym wprowadzono postanowienie, które nakazywało, aby komendant Latarni – twierdzy składał odtąd przysięgę wierności na ręce króla, a nie Rady Miejskiej Gdańska.

Wrogie wystąpienia patrycjatu gdańskiego poruszyły opinię publiczną całej Polski. Powołani przed sejm w Lublinie w 1569 r., burmistrz wraz z Radą Miejską Gdańska poza słowami oskarżenia usłyszeli z ust wojewody łęczyńskiego Jana Sierakowskiego słuszne wypomnienie: „Polską zawždy Gdańsk stał, bez Polski obejść się nie mógł i nie może. Nami stoicie, nami żywiecie”¹⁴.

Próbowali gdańscy rajcy udobruchać sejm i króla na klęczkach przepraszając za tragiczny incydent. Odstąpili też królowi połowę dochodów z opłat portowych, a nawet zobowiązali się wypłacić jednorazowo 100 tys. złotych. Niewiele to im pomogło. Zostali bowiem aresztowani i osadzeni w Sandomierzu i Piotrkowie.

Zygmunt August rozszerzył natomiast uprawnienia Komisji Morskiej, zaś sejm zatwierdził ją już nie jako organ królewski lecz jako urząd państwowy. Król anulował także swój mandat z 1567 r. przenoszący strażników morza do Pucka. Odtąd okręty miały zawijać bez przeszkód do gdańskiego portu.

Ważnym aktem podjętym przez Zygmunta Augusta w Lublinie była również nobilitacja czterech kapitanów – strażników morza, którzy przybyli do Lublina w jednakowym odzieniu jak na żołnierzy morskich przystało. Byli to: Michał Figenow, Jan Tresler (Treseler), Michał Starosta i Erazm Gendrich.

Nobilitacja kapitanów okrętów i nadanie im pełni prerogatyw, przysługujących szlachcie wraz z dostępem do godności i zaszczytów w Rzeczypospolitej, było czymś wyjątkowym, jeżeli się zważy, iż w ciągu 38 lat rządów Zygmunta Augusta dokonano w ogóle ok. 60 nobilitacji. Fakt ten był wyrazem nie tylko przełamania dotychczasowej, lądowo-szlacheckiej mentalności, ale przede

¹⁴ A. Czołowski, *Marynarka w Polsce. Szkic historyczny*, Lwów – Warszawa – Kraków 1932, s. 9.

wszystkim oznaczał wagę, jaką zaczął przykładać Zygmunt August do realizacji programu morskiego.

Chociaż bazą floty pozostawał Puck, to okręty królewskie zachowały prawo korzystania z portu gdańskiego w wyjątkowych wypadkach. M.in. wobec przeważających sił wroga, chroniły się pod osłoną armat latarni. Co prawda port pucki obwarowano i ustawiono armaty, ale był on portem otwartym, a zatem znacznie trudniejszym do obrony. Płytkie zaś wody zatoki, zamarzające zimą oraz konieczność ciągłego lawirowania wśród licznych mielizn Zatoki Puckiej, były dodatkowym utrudnieniem.

W poł. czerwca 1568 r. silna burza zmusiła królewską flotę kaperską pod dowództwem Mateusza Scharpinga do schronienia się w Gdańsku. Szukając pożywienia kaprzy dokonali kradzieży drobiu i chociaż 11 winnych zostało uwięzionych przez dowódcę floty w celu ukarania ich przez Komisję Morską, to burmistrz gdański Ferber nakazał zabranie ich siłą z okrętów i skazanie na śmierć przez ścięcie. W następstwie tego drastycznego pogwałcenia królewskiego prawa zwierzchniego nad kaprami, a także ostrzelania ogniem armatnim z lądu okrętów kaperskich oraz niewypuszczenia do Gdańska powołanej przez Zygmunta Augusta komisji pod przewodnictwem bp. Stanisława Karnkowskiego, burmistrz został ogłoszony winnym obrazy majestatu i wezwany przed sąd królewski na sejm do Lublina¹⁵.

Po przyjęciu *Statutów Karnkowskiego* w polityce królewskiej ważnym kierunkiem działania stało się opracowanie przepisów prawnych dla floty. Otóż do czasu powołania Komisji Morskiej działalność polskiej floty kaperskiej, oparta na zasadach kaperskich¹⁶ z wykorzystaniem małych statków handlowych dostosowanych do działań wojennych, była nieskoordynowana. Członkowie załóg statków, zwani *strażnikami morza*, dopuszczali się często nadużyć i awanturnictwa. Na ich działalność skarżyły się także państwa neutralne. Zatem powołanie Komisji Morskiej miało na celu koordynowanie działalności *strażników morza* oraz utrzymanie wśród nich należytej dyscypliny, aby nie uwłaczały swoim zachowaniem majestatowi królewskiemu, ani symbolom, pod którymi pływały¹⁷.

Komisja Morska stanowiła nie tylko władzę zwierzchnią wobec *strażników morza*, wyprawiając ich na morze z określonymi zadaniami, lecz także sprawowała nad nimi sądownictwo wojskowe i dbała o dyscyplinę oraz karność, co wyrażało się m.in. w opracowaniu i wydaniu w Warszawie w dn. 16 lipca 1571 r. artykułów morskich¹⁸, które były odpowiednikiem artykułów hetmańskich, stanowiących regulamin dla wojsk lądowych.

¹⁵ J. Pertek, *Polacy na morzach i oceanach*, Poznań 1981, t. 1, s. 104–105.

¹⁶ Polski system kaperski działał pod znakiem majestatu bandery królewskiej, która chroniła okręty floty przed podejrzeniami o piractwo.

¹⁷ Okręty floty strażniczej podnosiły dwie bandery: narodową i królewską. Bandera narodowa nawiązywała wzorem i barwą do chorągwi Korony Królestwa Polskiego, a zatem całego państwa.

¹⁸ Pierwsze artykuły morskie król ogłosił 31 maja 1566 r., ale ich treść pierwotna nie zachowała się.

Artykuły morskie, zwane Ordynacją były pierwszym regulaminem polskiej floty wojennej. Zawierały 28 rozdziałów oraz rotę przysięgi i określały szczegółowo zasady działania przy spotkaniu z nieprzyjacielem na morzu i w porcie, zadania kapitanatów i obowiązki załogi, dyscyplinę i kary na okręcie oraz zasady podziału zdobyczy, a także stosunek strażników morskich do komisarzy i urzędników królewskich.

We wstępie do artykułów wyraźnie określono też, kogo one obowiązują, i stwierdzono, że każde naruszenie regulaminów królewskich, niezależnie od funkcji, stopnia czy też tytułu osoby, która by się tego dopuściła będzie surowo karane. Kary były zaś bardzo wymyślne i niekiedy zbyt srogie w stosunku do przewinienia. Uważano jednak wtedy, iż jest to jedyny sposób, aby poskromić tych skłonnych do bijatyk i rozboju ludzi.

Art. I dotyczył spraw organizacyjnych, a mianowicie nakazywał każdemu posiadaczowi listu kaperskiego stawić się osobiście przed Komisją Morską i złożyć przysięgę wierności królowi zgodnie ze słowami roty, przysięgę posłuszeństwa wobec komisarzy królewskich oraz zapewnienie wykonywania wszystkich postanowień listu, instrukcji oraz pozostałych artykułów. Artykuł ten zobowiązywał też kapitanów do bezwzględnego wykonywania komend i poleceń naznaczonego przez Komisję Morską admirała flotylli.

Kolejne artykuły – II, III i IV – określały jednoznacznie zachowanie się całej załogi podczas akcji bitewnej. W każdej sytuacji zobowiązywano marynarzy oraz żołnierzy piechoty morskiej okrętowanej na czas bitwy do bezwzględnego posłuszeństwa rozkazom ich przełożonych i dzielnej, nieustraszonej postawy w obliczu wroga. Każde uchybienie treści tego postanowienia miało być karane śmiercią przez powieszenie na rei bądź rozstrzelanie.

Art. IV precyzował karę za dezercję połączoną często z przejściem na stronę wroga. Winnego tego rodzaju przestępstwa miano utopić lub pozostawić na bezludnej wyspie.

Art. V-XIII bardzo szczegółowo omawiały prawidła codziennego życia okrętowego, na które składało się: pełnienie wacht, służb i wart, a zarazem stanowiły rejestr kar, jakie groziły tym, którzy te prawidła naruszali. Za przeklinanie, obelgi i znieważanie współczłonków załogi, za marnotrawienie jadła i wody lub ich kradzież, zależnie od przewinienia, groził cały wachlarz kar, od utraty żołdu, chłosty, przywiązania do masztu, rzucania z dużej wysokości do wody, aż do kary trzykrotnego przeciągania pod stępką. Ta ostatnia prawie zawsze równała się śmierci. Polegała ona na tym, że przywiązywano skazanego za dłonie i nogi do liny przeciągniętej pod dnem okrętu, od burty do burty. Marynarze stojący po obu burtach trzykrotnie przeciągali linę wraz z uwiązanym do niej człowiekiem. Każde samowolne opuszczenie okrętu, zwłaszcza gdy zmuszony był on wyjść w tym czasie na morze, było karane utratą żołdu, chłostą, a nawet śmiercią. Udział w buncie lub spisku był bezwzględnie karany śmiercią. Często winowajcę wyrzucano za burtę. Wobec powszechnej nieumiejętności pływania wśród braci żeglarskiej było to równoznaczne z wyrokiem śmierci.

Art. XIV-XVI dotyczyły pełnienia służby wachtowej i służby wartowniczej. Wielką wagę przywiązywano do tej sprawy, toteż stawienie się do pełnienia służby w stanie nietrzeźwym karane było chłostą. Podobną karę wymierzano także za niedbałe pełnienie wachty, zwłaszcza za spanie na wachcie.

Kolejny artykuł zobowiązywał wszystkich członków załogi do bezwzględnego podporządkowania się rozkazom kapitana, a także do przyjęcia wymierzonych kar.

Art. XVIII-XX dotyczyły udziału marynarzy w bezpośredniej walce wręcz, postępowania ze zdobyczami i jeńcami. I tak np. po zajęciu statku nie wolno było marynarzom samodzielnie dokonywać podziału łupów, lecz nietknięty statek wraz z ładunkiem, z jego załogą oraz ewentualnymi skarbami musiał być oddany w całości Komisji Morskiej dla podjęcia ostatecznej decyzji i wydania wyroku. Komisja Morska decydowała też o losach jeńców. Tylko sprawy osób znamienitych: posłów, kupców, przedstawicieli armatorów czy też arystokratów, rozstrzygał osobiście król.

Art. XXI brał pod uwagę ewentualność niedotarcia okrętu strażniczego wraz ze zdobycznym przyzem, do portu macierzystego. Sztorm, awaria lub inne przyczyny mogły spowodować zawinięcie okrętu królewskiego do przypadkowego portu schronienia. Wówczas kapitan zobowiązany był zwrócić się do miejscowych władz i wspólnie z nimi sporządzić dokładny inwentarz zdobyczy, przesłać do Komisji Morskiej i dopiero po uzyskaniu jej zgody dokonać podziału łupów wg obowiązujących zasad. Dokumenty o charakterze poufnym, w stanie nienaruszonym należało dostarczyć Komisji Morskiej. Inaczej było w przypadku, gdy w grę wchodziły plany działań wojennych. Wówczas kapitan miał prawo zapoznać się z ich treścią, aby uprzedzić ewentualny manewr przeciwnika.

Autorytet kapitana okrętu strażniczego wspierały kolejne artykuły (XXII-XXV), uprawniające dowódcę do bardzo surowego karania każdego przejawu nieposłuszeństwa. Kapitan przyjmował nowo zaciągających się do służby, on też był władny w każdej chwili zwolnić marynarza, jeżeli uznał, że ów źle wywiązuje się ze swoich obowiązków. Każda próba zamachu na kapitana, kwartmistrza lub bezpośredniego przełożonego w czasie trwania żeglugi, głosił art. XXIV, miały być bezwzględnie ukarane śmiercią. Art. XXV zobowiązywał wszystkich członków załogi do zachowania w tajemnicy wszystkich spraw, które wiązały się ze służbą, głównie z planowanymi i wykonywanymi działaniami o charakterze wojennym.

Wreszcie trzy ostatnie artykuły (XXVI-XXVIII) dotyczyły osoby profosa, który w imieniu Komisji Morskiej odbierał przysięgę na wierność i bezwzględne posłuszeństwo od marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej, i który, zgodnie z tradycją wraz z kapitanem w każdy poniedziałek, gdy okręt znajdował się w porcie, uczestniczył w sądzie marynarskim¹⁹.

¹⁹ Zob. S. Bodniak, *Ordynacja dla kaperskiej floty polskiej z 1571 roku*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1935, nr 27; J. Wójcicki, *dz. cyt.*, s. 155-159.

Przytoczone postanowienia artykułów morskich stanowiły szczegółowe i przemyślane ustawy regulujące służbę na okrętach floty królewskiej. Był to jeden z najwcześniejszych na świecie regulaminów marynarki wojennej, ujmujący tak wszechstronnie i dokładnie zasady służby we flocie wojennej.

Zygmunt August starał się więc od początku tworzenia polskich sił zbrojnych na morzu nadać im cechy regularności, upatrując w tym gwarancji skutecznego działania. Był też pierwszym polskim królem, który zrozumiał potrzebę prowadzenia aktywnej polityki morskiej²⁰.

Król zwołał Sejm na 1572 r. W instrukcji przedstawił stanom koronnym i poddał pod ich uwagę swój program:

„Dominium maris, na którym wszystkie porty Jego Królewskiej Mości zasiadły, a z tych bez mała nie wszystkie kupiectwa i bogactwa do nas przychodzą, żeby się ostatecznie opatrzyło i taki modus znalazł, za którymby już nie tylko Freibiterami mogły się niebezpieczeństwa na morzu hamować i port do Narwie niszczyć i psować, ale i stateczną armatę (flotę), którą każdy z panów chrześcijańskich, którykolwiek jedno ma port morski, zwykł jako z wielkim kosztem, tak też z rozmaitemi a wielkimi pożytkami na morzu swoim chować”²¹.

Zalecał dalej, aby sejm rozpatrzył:

„...jakoby Gdańsk, i o którym jako mieście portowym wiele Koronie należy, w taki porządek był wprawion, za którymby, nie tylko swą wolę i upór Gdańszczan uskromion i zahamowań być mógł, ale i żeby się ze wszelką bezpieczeńnością i tamto miasto bogacić i Korona zwykłe komercja z pożytkiem, swym mieć mogła”²².

Od 1569 r. do swej śmierci w 1572 r. król realizował program rozwoju własnej floty. Nie ufając gdańszczanom wybrał stocznię elbląską dla realizacji skromnych w pierwszej fazie zamierzeń²³. Nakreślił też dla sejmów dalekowzroczny program obrony granic morskich. Program ten rodził się wraz z sytuacją polityczną państwa: najpierw był to zaciąg kaprów, naśladowanie poczynań ojca z lat 1517-1522, następnie powołanie Komisji Morskiej, centralnego urzędu ds. morskich, wreszcie budowa własnej floty, aby uniezależnić się od partykularnych, egoistycznych poczynań gdańskiego patrycjatu.

Należy również podkreślić dążenie króla do centralizacji państwa, a tym samym zwiększenia jego siły obronnej. Etapami tego działania było zniesienie autonomii Prus Królewskich, unia realna Polski z Litwą, dokonana w 1569 r. i podporządkowanie występującemu przeciw królowi i Sejmowi Gdańska – obrońcy pruskiego partykularyzmu. Rozumiał król i pouczał swoich poddanych, wpajał im wielką prawdę, że morze łączy, a nie dzieli, że można czerpać

²⁰ K. Górski, *Polska w zlewisku Bałtyku*, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin 1947, s. 121.

²¹ W. Krasieński, *Akta podkanclerskie Franciszka Krasieńskiego 1569-1573*, Warszawa 1871, cz. 3, s. 454.

²² *Tamże*, s. 458.

²³ S. Bodniak, *Polska a Bałtyk...*, s. 138.

z niego wiele korzyści, ale trzeba też zabezpieczyć władanie nad wybrzeżem, bo i od tej strony może zagrażać niebezpieczeństwo. Nie posłuchali jego rady szlachecy poddani, zaprzepaścili jego program morski, pozwolili aby gdańszczanie w imię swoich ciasno pojętych interesów zniszczyli niewykończony jeszcze okręt, królewską galeonę²⁴, symbol i początek polskiej floty. Zapłacili w następnym wieku bardzo wysoką cenę za zaniedbanie ochrony morskiej granicy państwa, za zgubne mniemanie, że *może Polak nie wiedzieć co morze, gdy pilnie orze*.

Śmierć króla Zygmunta Augusta 7 lipca 1572 r., twórcy i naczelnego admirała polskiej floty wojennej, położyła kres aktywnej realizacji polskiej polityki morskiej. W ciągu jego długiego panowania Polska stała się europejskim mocarstwem, dysponującym wybrzeżem morskim o długości 1,5 tys. km i silną flotą wojenną, która operowała we wszystkich rejonach Morza Bałtyckiego, od cieśnin duńskich po Zatokę Fińską. W tym czasie Puck był jedynym portem wojennym Rzeczypospolitej, który pomimo niedogodnych warunków nawigacyjnych i wczesnego zamarzania odegrał ważną rolę jako baza floty królewskiej. Stąd polskie okręty wyprawiały się na tzw. chadzki wodne, czyli wypady na nieprzyjacielskie statki. Ponadto dzięki flocie królewskiej aż do poł. XVII w. datował się bujny rozwój organizmu miejskiego.

Podkreślenia wymagają słowa wielkiego króla, wypowiedziane niejako w teście, bo przed śmiercią, że „...stateczną armatę należy na morzu swoim chować”²⁵.

Wraz z upadkiem Komisji Morskiej wygasa ostatecznie działalność straży morskiej.

Bilansując trzyipółletnią działalność Komisji Morskiej, podkreślić należy przede wszystkim jej znaczenie dla ożywienia działalności floty. Opieka Komisji Morskiej nad strażnikami morza, udzielanie kapitanom długoterminowych pożyczek, dbałość o odpowiednie zaopatrywanie okrętów w żywność, broń i amunicję, wszystko to znajdowało swoje odbicie w coraz aktywniejszej i skuteczniejszej działalności strażników morza.

Tylko w 1563 r. liczba zdobytych przez strażników morza obcych statków przekroczyła 20. Również w następnych latach liczba zdobycznych statków nie maleje, utrzymując się na tym samym, rekordowym poziomie.

O aktywności floty strażników morza świadczą liczne potyczki z okrętami szwedzkimi i duńskimi, zwłaszcza otwarta bitwa morska pod Rewlem (1568) pomiędzy 12 okrętami polskimi a eskadrą szwedzką złożoną z 17 jednostek. Do otwartego boju z flotą duńską doszło pod Helem (1568), pod Narwą (1569) i pod Puckiem (1571). Mimo iż bitwy te kończyły się najczęściej porażką okrętów polskich z liczebniejszym i silniejszym przeciwnikiem, świadczyły one jednak o dużej aktywności polskiej floty, która dążyła do przerwania nieprzyjacielskich linii komunikacyjnych i skutecznego zablokowania nieprzyjacielskich portów morskich.

²⁴ K. Lepszy, *Dzieje floty...*, s. 164 twierdzi, że galeona ocalała i nie została spalona przez flotę gdańską i duńską. Nie wnikać co się z nią stało, pozostaje faktem, że do służby nie weszła.

²⁵ Cyt. za: W. Odynec, *Sprawy morskie...*, s. 46.

Mógł Zygmunt August nazywać swoich kapitanów strażnikami morza, skoro dzięki nim wykonywał istotnie kontrolę na pewnym obszarze południowego Bałtyku. Mógł też uważać, że osiągnął na tych wodach panowanie, skoro flota polska przeprowadzała kontrolę żeglugi, zatrzymywała statki obcych bander, dokonując rewizji przewożonych ładunków, kontroli papierów, a także konfiskaty statków i towarów, jeżeli kapitanom tych statków udowodniono nieprzestrzeganie mandatów króla Polski. Poza prawem embarga Zygmunt August miał również prawo przerabiania skonfiskowanych statków na okręty wojenne, jeżeli ich kapitanom udowodniono przewóz kontrabandy. W myśl przyjętego zwyczaju, flota polska domagała się na tych obszarach południowego Bałtyku, na których sprawowała *dominium maris* oddawania salutu polskiej banderze przez statki państw neutralnych.

Kwestię tę regulował zresztą wydany w dn. 20 kwietnia 1566 r. uniwersał Zygmunta Augusta nakazujący pod groźbą uznania statku za nieprzyjacielski, oddawanie salutu okrętom polskim przez opuszczenie żagli²⁶.

Wraz z powstaniem Komisji Morskiej poszerzony został również królewski program *dominium maris*, odpowiadający ambicjom królewskim zmierzającym do wykonywania władzy zwierzchniej nad południowo-wschodnią częścią Morza Bałtyckiego. Tak więc okręty polskie bronią już nie tylko własnych portów i linii żeglugowych prowadzących do tych portów, ale właśnie w latach działalności Komisji Morskiej (1568-1571) dążą do egzekwowania władzy zwierzchniej króla Polski na przybrzeżnych wodach Pomorza Środkowego na wysokości Kołobrzegu, na wodach gotlandzkich, a nawet Zatoki Fińskiej.

Po śmierci Zygmunta Augusta, w okresie zamieszania związanego z bezkrólewem i tarciami wokół kandydatury do tronu, flota znalazła się w trudnych warunkach. Nadal funkcjonowała, głównie w Pucku, gdzie przewodził strażnikom morskim pułkownik wojsk broniących wybrzeża, starosta pucki Ernest Wejher. Jednak doznawała ona coraz dotkliwszych ciosów ze strony floty duńskiej i szwedzkiej oraz moskiewskiej działającej z Narwy²⁷.

Pomimo niekorzystnej sytuacji rolę rzecznika interesów polskich na Bałtyku wzięło na siebie wielu światłych i rozumiejących potrzebę posiadania przez Polskę floty wojennej doradców zmarłego króla. Należeli do nich m.in. przewodniczący Komisji Morskiej Jan Kostka, biskup kujawski Stanisław Karnkowski i sekretarz królewski Jan Dymitr Solikowski²⁸.

Karnkowski w dziele pt. *De iure provinciale terrarum, maiorumque civitatum Prussiane (O prawach prowincji i większych miast pruskich)*, wydanym w Krakowie w 1574 r., a napisanym dla nowego władcy Henryka Walezego,

²⁶ S. Bodniak, *Przyczynki do dziejów marynarki w Polsce w XVI w. I. Kiedy powstała dawna bandera polska? II. Sprawy „straży morskiej” w bezkrólewach i za Henryka Walezego (1572-1575)*, „Rocznik Gdański” 1937, s. 224.

²⁷ S. Bodniak, *Sprawy „Straży morskiej” w bezkrólewach i za Henryka Walezego (1572-1575)*, „Nautologia” 1968, nr 1-2, s. 102-106.

²⁸ Zob. E. Kotarski, *U progu marynistyki polskiej XVI-XVII wiek*, Gdańsk 1978, s. 220-268.

przedstawił w nim poglądy na politykę bałtycką Polski i *dominium maris Baltici*. Autor pragnął nakłonić króla do pieczołowitego zajęcia się sprawą floty i handlu morskiego, podkreślając: „...gdy morzem władać będziemy, wówczas i o sprawiedliwość, pokój i obronę brzegów, portów i prowincji, którymi najważniejsze narody stoją i do góry się podnoszą, łącniej postarać się będziemy mogli”²⁹.

Słowa te będące swoistym podsumowaniem wielomiesięcznych dyskusji i równocześnie jednym z przejawów żywotności idei bałtyckiej, dobitnie podkreślały, że tylko dostęp do morza jest podstawą dorobku ekonomicznego, a zatem i niezależności politycznej państwa. Biskup pragnął ponadto uzmysłowić społeczeństwu polskiemu korzyści płynące z *uprawy* morza, a punktem wyjścia było stwierdzenie, że panowanie na morzu zasadza się na władaniu bezpośrednim i na władaniu użytecznym. Pierwsze obejmowało trzy problemy: organizowanie żeglugi w zależności od okoliczności, a w tym podczas wojny i pokoju, otwieranie nieznanych szlaków żeglugowych i zamykanie niekorzystnych szlaków dla króla oraz prowincji. W ostatnim przypadku chodziło o żeglugę narewską, godzącą w interesy państwa. Ponadto władanie bezpośrednie miało obejmować zagospodarowanie i umocnienie wybrzeży i portów przez budowę fortyfikacji, nakładanie ceł morskich i wreszcie organizowanie wypraw morskich. Królowi przysługiwało również sprawowanie sądownictwa wyższego i niższego nad wszystkimi ludźmi morza.

Z kolei zakres władania użytecznego obejmował rybołówstwo morskie, pozyskiwanie bursztynu i soli oraz innych bogactw morza, a także przejmowania towarów z rozbitych statków³⁰.

Natomiast Solikowski sprawy polskiego morza i floty wojennej propagował w swych mowach i pismach³¹. Szczególnie najcelniejsze uwagi dotyczące problematyki morskiej zawarł on w *Rozmowie kruszwickiej*³², napisanej najprawdopodobniej w lutym 1573 r. Opowiadał się w niej za elekcją Henryka Walezego, gdyż jego zdaniem tylko on mógł zagwarantować wzmocnienie potencjału morskiego, a głównie podniesienie rangi Gdańska jako portu Rzeczypospolitej i budowę floty wojennej. Solikowski doceniał znaczenie posiadania floty i portów oraz prowadzenia wojennej polityki morskiej, gdyż ich brak mógł doprowadzić z czasem do zależności gospodarczej od innych krajów, a ponadto groził „...przekształceniu Polski w surowcowy, niesamodzielny dodatek do państw, które opanowały żeglugę międzynarodową”³³.

²⁹ Cyt. za: Z. Lepszy, *Dominium maris Baltici Zygmunta Augusta*, „Nauka i Sztuka” 1946, nr 9, s. 204.

³⁰ W. Odyniec, *Pojęcia dominium maris Baltici u Stanisława Karnkowskiego*, „Nautologia” 1981, nr 4, s. 50-53.

³¹ Jego zasługi dla spraw morskich obszernie opisał E. Kotarski, *Kto ma państwo morskie. Problemy morza w opinii dawnej Polski*, Gdańsk 1970, s. 39-54.

³² *Tamże*, s. 171-186.

³³ J. Górski, *Poglądy merkantylistyczne w polskiej myśli ekonomicznej XVI i XVII wieku*, Wrocław – Warszawa 1958, s. 65.

Dawny sekretarz Zygmunta Augusta na znaczenie kwestii morskiej w walce poprzedzającej elekcję zwrócił po raz pierwszy uwagę w *Zdaniu względem wyboru króla*, powstałym latem 1572 r., a więc tuż po śmierci Zygmunta Augusta³⁴.

Elekcja Henryka Walezego na króla stwarzała początkowo nadzieje na pomoc Francji w zabezpieczeniu *dominium maris Baltici*. W *Pacta conventa* Walezy zobowiązywał się poza zapewnieniem udogodnień dla polskich kupców w portach francuskich do wystawiania i własnym sumptem utrzymywać „... potrzebną i wystarczającą flotę do obrony portu i panowania na morzu, przyległym do królestwa i jego prowincji, jak daleko się tylko rozciąga cały ten krąg polskich dzierżaw”³⁵. Jednak wobec nagłego wyjazdu Walezego do Francji planów tych nie zrealizowano.

Wskreszenie polskiej floty wojennej nastąpiło za panowania Stefana Batorego, na tle konfliktu między Polską a Gdańskiem.

Panujące w okresie poprzedzającym objęcie tronu przez Batorego bezkrólewie umożliwiło patrycjatowi Gdańska odrzucenie Statutów Karnkowskiego. Stając w obronie swego uprzywilejowanego stanowiska, gdańszczanie opowiedzieli się za cesarzem Maksymilianem II i nawet po jego śmierci odmawiali uznania Batorego królem. Popierała ich w tym Dania, zaniepokojona morskimi aspiracjami Polski.

Gdańsk osiągnął wówczas wyjątkowe znaczenie wśród innych miast polskich. Zachował nadal prawo otwierania i zamykania portu, choć formalnie wymagana była tu zgoda króla. Prawo załogi pozwalało miastu utrzymywać własne wojsko zaciężne i milicję oraz każdorazowo decydować o przyjęciu garnizonu królewskiego, jeśli zachodziła ku temu potrzeba. Gdańsk prowadził też często własną politykę zagraniczną, nieraz bez oglądania się na politykę Rzeczypospolitej. Położenie Gdańska u ujścia Wisły, jego zasoby pieniężne zapewniały miastu przyjaźń magnatów. Obie strony świadczyły sobie wzajemnie usługi, często ze szkodą dla króla i interesów Rzeczypospolitej.

Batory postanowił za pomocą oręża zbrojnego poskromić miasto i narzucić mu swą wolę. Rozpoczęły się działania wojenne na lądzie i morzu. Batory wystawił eskadrę okrętów, której zadaniem było odcięcie Gdańska od strony morza i uniemożliwienie zaopatrywania miasta w sprzęt wojenny, żywność i posiłki wojskowe. W 1577 r. flotylla Batorego liczyła już 7 okrętów stacjonujących w Pucku. Ich kapitanami byli m.in. kaprowie o polskich nazwiskach: Jan Grabin, Jan Nikiel, Albert Gregiel i inni. Dowódcą flotylli został Ernest Weyher, były pułkownik Zygmunta Augusta.

Batory ogłosił banicję Gdańska i wydał zakaz handlu Polski z tym miastem. Poleciał też skierowanie spławu wiślanego do Torunia i Elbląga. Na morzu doszło do starć między flotą kaperską Batorego a statkami duńskimi. Opanowano m.in. duńskie statki wiozące żywność dla Gdańska; sprowadzono je do Pucka, a następnie zniszczono; wiezione przez nie towary uległy konfiskacie.

³⁴ E. Kotarski, *Kto ma państwo...*, s. 234-235.

³⁵ K. Lepszy, *Dzieje floty...*, s. 145.

Po stronie Gdańska wystąpiła Dania. Na Zatokę Gdańską skierowana została eskadra duńskich okrętów celem ochrony handlu gdańskiego przed flotą polską. Okręty duńskie, z małymi przerwami, patrolowały zatokę aż do końca konfliktu Batorego z Gdańskiem.

Ostatecznie po długich walkach i rokowaniach, których zakończenie przyspieszyła wojna z Moskwą, Batory zawarł z Gdańskiem pokój w 1577 r. W myśl zawartego porozumienia, wbrew interesom gospodarczym i politycznym kraju król zrezygnował z programu morskiego Polski. Gdańsk zyskał szereg przywilejów. Plany zdobyczne na wschodzie sprawiły, że w 1585 r. wszedł w życie tzw. traktat o „palowym”, który zniósł postanowienia statutów Karnkowskiego, m. in. punkt o bezpośrednim panowaniu królów polskich na morzu i o ich prawie otwierania i zamykania portu gdańskiego. Batory potwierdził też przywilej Kazimierza Jagiellończyka z 1457 r., przyznający Gdańskowi pełną władzę nad portem. Co najgorsze, król zobowiązał się w imieniu własnym i swych następców do nieformowania w przyszłości floty kaperskiej. Zgodził się też każdorazowo odwoływać do opinii Gdańska w wypadku, gdy będzie chciał coś zarządzić na morzu. Te poważne błędy Batorego zaciążyły na późniejszym programie morskim Polski i planach budownictwa floty wojennej³⁶.

W II poł. XVI w., kiedy to Polska gwałtownie zetknęła się z problemami morza, pojawiło się w polskim piśmiennictwie wojskowym dzieło o charakterze wyjątkowym, które różni się na korzyść od wszystkich ówczesnych polskich traktatów wojskowych stroną ilustracyjną, tj. planami bitew, schematami szyków bojowych i rysunkami sprzętu wojskowego. Była to pierwsza praca wojskowa tak bogato ilustrowana, przewyższająca pod względem technicznym opisów pozostałe polskie traktaty wojskowe XVI w. Dziełem tym były *Księgi hetmańskie* Stanisława Sarnickiego³⁷.

Autor tego niezwykłego dzieła nie był wojskowym, lecz duchownym protestanckim. Urodził się ok. 1532 r. w Mokrem Lipiu w ziemi chełmińskiej. Studiował na uniwersytecie w Królewcu, zajmował się badaniami historycznymi i geografią. Wiele też podróżował, także morzem. Stąd dobrze znał obce kraje, a ponadto czytał rozprawy zagranicznych autorów.

W latach 1577-1578 powstało dzieło *Księgi hetmańskie*, ale jego największym dziełem historycznym były *Roczniki*, wydane drukiem w Krakowie w 1587 r., w których autor opisał dzieje Polski od czasów najdawniejszych aż do panowania Stefana Batorego.

Interesujące nas dzieło Stanisława Sarnickiego *Księgi hetmańskie* składa się z 10 ksiąg, które dzielą się na rozdziały i podrozdziały. Zachowało się ono do naszych czasów w sześciu rękopisach. W tym obszernym dziele o sztuce wojennej zawarł on wiedzę o ćwiczeniach żołnierzy i działaniu wojska podczas wojny,

³⁶ S. Bodniak, *Stefan Batory a Gdańsk*, „Rocznik Gdański” 1932, s. 131-134.

³⁷ Zob. J. Wójcicki, *dz. cyt.*, s. 159-160; J. Sikorski, *Polskie piśmiennictwo wojskowe od XV do XX wieku*, Warszawa 1991, s. 104-114; tenże, *Stanisław Sarnicki jako pisarz wojskowy*, „Zeszyty Naukowe WAP” 1967, Seria historyczna nr 15, s. 56-62.

opierając się na doświadczeniach polskich i obcych. Natomiast przedostatnia, IX księga dzieła Sarnickiego zawiera wiadomości niespotykane w innych polskich pracach wojskowych XVI w., poświęcona bowiem została zagadnieniom morskiej sztuki wojennej. Tytuł zaś jej brzmi *Dziewiąte księgi o zwyczajach morskiej bitwy*. Napisana ona została w oparciu o księgę XI traktatu Walturiusza poświęconą bitwom morskim i budowie okrętów oraz o księgę IV Wegecjusza. Wstępna jej część zawiera opis różnych typów okrętów oraz materiałów używanych do ich budowy. W warunkach polskich, jego zdaniem, najlepszym drzewem był dąb, król wszystkich drzew. Natomiast do jego zbijania proponował używanie gwoździ miedzianych, a nie żelaznych. Z kolei w rozważaniach *O czasiech nawigacyjnej, o znakach, o wiatrach, o zegarze okrętowym, natura morza* pełno jest szczegółów i ciekawostek, gdyż w tej materii jego wiedza nie mogła być zbyt duża³⁸. Ponadto Sarnicki przytoczył przykład bitwy morskiej, opisując oraz przedstawiając graficznie na planie bitwę stoczoną w 1571 r. przez flotę Ligi panów chrześcijańskich pod dowództwem Don Juana d'Austria z flotą turecką Alipaszy pod Lepanto, w Zatoce Korynckiej, chociaż błędnie ją umiejscowił w Zatoce Ambracyjskiej, gdzie w starożytności stoczona została bitwa morska pod Akcjum³⁹.

Sarnicki wzywał też do utworzenia *Szkoły morskiej woyny*, która miała przygotować oficerów głównie do *kunsztów fraybierskich*, tj. do działań na morzu. Uważał, że szkoła taka mogła być urządzona nad Wisłą w okolicach Krakowa, gdyż pozwoliłoby to na sprawowanie nad nią patronatu przez dwór królewski⁴⁰. Podkreślał, że także oficerowie wojsk lądowych powinni być przygotowani do udziału w obronie wybrzeża.

Księgi hetmańskie Stanisława Sarnickiego były pierwszym dziełem w polskim piśmiennictwie wojskowym końca XVI w., które przedstawiało całościowo problematykę działań na morzu⁴¹.

Po śmierci króla Stefana Batorego ponownie nawiązano do idei bałtyckiej. Było to związane z elekcją Zygmunta III Wazy na tron polski. Elektorzy oczekiwali od niego prowadzenia aktywnej polityki morskiej, ale naturalnie bez nadzwyczajnych obciążeń szlachty. Wyrazicielem tych tendencji był m.in. Stanisław Gostomski, który w napisanej w 1587 r. broszurze pt. *Racje pro electione Zygmunta, królewicza szwedzkiego, militantes in anno 1587* uważał, iż wyniesienie Wazy na tron polski pozwoli na płaszczyźnie współpracy politycznej i gospodarczej ze Szwecją, wskrzesić flotę oraz tą drogą uwolnić polski handel morski od ciężarów duńskiego cła⁴².

³⁸ Do wiadomości morskich Sarnickiego krytycznie odniósł się Stanisław Bodniak, który próbując ustalić ich źródła zwrócił jednak uwagę na fakt, że słownik morski autora *Ksiąg hetmańskich* jest najbogatszy na przestrzeni XVI w. S. Bodniak, *Sprawy morskie w „Księgach hetmańskich” Sarnickiego (1575–1577)*, „Rocznik Gdański” 1939, s. 117–124.

³⁹ Zob. *O zwyczajach morskiej bitwy*, red. J. Z. Lichański, Gdańsk 1984, s. 54–80.

⁴⁰ J. Wójcicki, *dz. cyt.*, s. 159–160.

⁴¹ Szerzej J. Sikorski, „*Księgi hetmańskie*” Stanisława Sarnickiego na tle piśmiennictwa wojskowego w Polsce XVI wieku, „*Studia i Materiały do Historii Wojskowości*” 1966, s. 3–69.

⁴² E. Kotarski, *U progu...*, s. 143.

Wybór w 1587 r. Zygmunta III Wazy na króla Polski tych oczekiwań nie spełnił. Będąc z pochodzenia Szwedem marzył o koronie swego rodzinnego kraju. Po wymuszonej przez stryja Karola IX detronizacji Zygmunta III z tronu szwedzkiego w 1598 r., z którą ten się do końca życia nie pogodził, stało się to pretekstem do rozpoczęcia przez królów szwedzkich długoletnich wojen z Polską. Najważniejszą przyczyną walki o *dominium maris Baltici* było jednak dążenie Szwecji do opanowania całego basenu Morza Bałtyckiego. Pozostanie jednakże bezspornym faktem, że Zygmunt III i jego dwaj synowie Władysław IV i Jan Kazimierz przez 60 lat z małymi przerwami musieli walczyć ze Szwecją o polski stan posiadania nad Bałtykiem.

Początki morskiej myśli wojskowej w Polsce sięgają II poł. XV w., ale rozwój zainteresowania problematyką morską nastąpił w XVI w., do czego przyczyniło się realizowanie idei *dominium maris Baltici*. Twórca tej koncepcji Zygmunt August spowodował jej szeroki rozwój, obejmujący kilka kompleksów zagadnień. Należały do nich zabiegi związane z ochroną własnych portów i sprawowanie władzy zwierzchniej nad całą południowo-wschodnią częścią Bałtyku, co doprowadziło do utworzenia Komisji Morskiej i rozbudowy floty wojennej.

Ten ambitny i wszechstronny program bałtycki nie znalazł, niestety, należytego zrozumienia wśród szlachty. Był on w znacznej mierze dziełem samego króla i jego otoczenia, a głównie Jana Kostki, Stanisława Karnkowskiego, Jana Dymitra Solikowskiego, Jana Zamoyskiego i Ernesta Wejhera.

Po śmierci Zygmunta Augusta podczas wszystkich trzech kolejnych elekcji, zagadnienia morskie wysuwano na plan pierwszy, a *pacta conventa* nakładały na królów tradycyjny od czasów Henryka Walezego obowiązek wystawienia i utrzymania floty wojennej, gdyż „...ogół zrozumiał, że nie dość jest odzyskać dostęp do morza, lecz że należy umieć ten dostęp wyzyskać w postaci wykorzystania Bałtyku, jako arterii komunikacyjnej, a przy tem wykorzystaniu należy mieć zbrojną służbę na morzu”⁴³.

Polskie dążenia o dostęp do Morza Bałtyckiego w XVI w. skończyły się w konsekwencji niepowodzeniem. Wynikało ono z niedoceniań tego ważnego z punktu widzenia politycznego i ekonomicznego faktu dla kraju, przez magnaterię i ogół szlachty.

Sytuacja ekonomiczna i wewnętrzno-polityczna w Rzeczpospolitej na przełomie XVI i XVII w. była niesprzyjająca dla budowy i formowania silnej floty wojennej. Pomijając bowiem fakt, iż zbrojenia Polski na morzu spotykały się ze zdecydowanym sprzeciwem Szwecji, opór w tym względzie stawiały również gdański patrycjat oraz polska szlachta chociaż zgoła różnymi kierując się przyczynami.

Gdańscy patrycjusze dążyli przede wszystkim do zabezpieczenia własnych interesów handlowych.

Obawiając się represji ze strony Szwedów, gdańszczanie starali się trzymać na uboczu konfliktu polsko-szwedzkiego, przynajmniej tak długo, jak długo

⁴³ W. Hubert, *Historia wojen morskich*, Warszawa 1935, s. 256.

agresja szwedzka na polskie ziemie nie zaczęła zagrażać bezpośrednio Gdańskowi i jego kupieckim interesom. Stanowisko Gdańska było więc znamienne, a dyktowała je obawa nie tylko o interesy handlowe, ale również o naruszenie wyjątkowych przywilejów, jakimi cieszyło się gdańskie kupiectwo.

Pojawienie się królewskiej floty na wodach Zatoki Gdańskiej mogło oznaczać zagrożenie tych przywilejów, zwłaszcza jeżeli idzie o sprawowanie władzy na morzu, która miała dźić się za wiedzą i wolą panującego króla, a którą gdańszczanie uważali za swój nieodłączny przywilej.

Literatura

- Aleksandrowicz W., *Jan Kostka, senator wielkiej sławy i rozumu, praeses primarius commissarius Komisji Morskiej*, „Nautologia” 1968, nr 1-2.
- Bodniak S., *Ordynacja dla kaperskiej floty polskiej z 1571 roku*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1935, nr 27.
- Bodniak S., *Polska a Bałtyk, za ostatniego Jagiellona*, „Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej” 1939-1946, t. 3.
- Bodniak S., *Przyczynki do dziejów marynarki w Polsce w XVI w. I. Kiedy powstała dawna bandera polska? II. Sprawy „straży morskiej” w bezkrólestwach i za Henryka Walezego (1572-1575)*, „Rocznik Gdański” 1937.
- Bodniak S., *Sprawy morskie w „Księgach hetmańskich” Sarnickiego (1575-1577)*, „Rocznik Gdański” 1939.
- Bodniak S., *Sprawy „Straży morskiej” w bezkrólestwach i za Henryka Walezego (1572-1575)*, „Nautologia” 1968, nr 1-2.
- Bodniak S., *Stanisław Sarnicki jako pisarz wojskowy*, „Zeszyty Naukowe WAP” 1967, Seria historyczna, nr 15.
- Bodniak S., *Stefan Batory a Gdańsk*, „Rocznik Gdański” 1932.
- Bodniak S., *Żołnierze morscy Zygmunta Augusta (1517-1522)*, „Nautologia” 1970, nr 1-2.
- Górski J., *Poglądy merkantylistyczne w polskiej myśli ekonomicznej XVI i XVII wieku*, Wrocław – Warszawa 1958.
- Górski K., *Polska w zlewisku Bałtyku*, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin 1947.
- Górski T., *Flota Jagiellonów i Wazów*, Gdańsk 1989.
- Hubert W., *Historia wojen morskich*, Warszawa 1935.
- Koczorowski E., *Pierwsza Komisja Morska i jej wpływ na rozwój polskiej floty wojennej w XVI w.*, „Przegląd Morski” 1968, nr 6.
- Kotarski E., *Kto ma państwo morskie. Problemy morza w opinii dawnej Polski*, Gdańsk 1970.
- Kotarski E., *U progu marynistyki polskiej XVI-XVII wiek*, Gdańsk 1978.
- Kowalski K. M., *Puck jako twierdza morska i siedziba arsenału w XVI i XVII w.*, w: *Związki Pucka z morzem i Marynarką Wojenna*, red. J. Krypa, Puck 1998.
- Kraśiński W., *Akta podkanclerskie Franciszka Kraśińskiego 1569-1573*, Warszawa 1871, cz. 3.
- Lepszy K., *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk 1947.

- Lepszy K., *Zarys dziejów polskiej marynarki*, Kraków 1947.
- Lepszy Z., *Dominium maris Baltici Zygmunta Augusta*, „Nauka i Sztuka” 1946, nr 9.
- Ocioszyński T., *Rozwój żeglugi i myśli morskiej*, Gdynia 1968.
- O zwyczaju morskiej bitwy*, red. J. Z. Licheński, Gdańsk 1984.
- Odyniec W., *Pojęcia „dominium maris Baltici” u Stanisława Karnkowskiego*, „Nautologia” 1981, nr 4.
- Odyniec W., *Polskie dominium maris Baltici*, „Nautologia” 1981, nr 4.
- Odyniec W., *Sprawy morskie I Rzeczypospolitej*, w: *Polityka morska państwa w 40-leciu PRL*, Gdańsk 1986.
- Odyniec W., *400-lecie powołania Komisji Morskiej*, „Rocznik Ośrodka Nauk Społecznych i Wojskowych Marynarki Wojennej”, Gdynia 1968.
- Pertek J., *Polacy na morzach i oceanach*, Poznań 1946, t. 1.
- Sikorski J., „*Księgi hetmańskie*” Stanisława Sarnickiego na tle piśmiennictwa wojskowego w Polsce XVI wieku, „*Studia i Materiały do Historii Wojskowości*” 1966.
- Wójcik J., *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1989.

Polish maritime policy during the reign of the last two Jagiellonians and its aftermath

Summary

The Baltic Sea was a very important point on the map of the Polish state, hence the struggle for access to the sea has shaped the maritime thought from the dawn of its history. Sigismund the Old was the first Polish king who appreciated having his own navy, Sigismund's maritime policy was run by his son, Sigismund Augustus, supreme admiral of the Polish Navy. After his death the marine guards were led by the governor of Puck Colonel Ernest Wejher. The reign of Stephen Báthory did not contribute to the deepening of the Polish Republic's maritime aspirations. The reign of Sigismund III Vasa and his sons: Władysław IV Vasa and John II Casimir Vasa were filled with struggles against Sweden on the holdings of the Baltic Sea. The Golden Age was, however, a notable episode in the history of the Maritime Republic.

Keywords: Golden Age, Livonia, Livonian War, marine guard, maritime articles, privateer, privateer fleet.