

Jerzy BĘDZIŃSKI

Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

ODZYSKANIE DOSTĘPU DO BAŁTYKU W 1920 ROKU I PROBLEM BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO POLSKI

Abstrakt:

W prezentowanym artykule, przedstawiono problematykę dotyczącą budowania bezpieczeństwa morskiego naszego państwa. Odzyskanie dostępu do morza, chociaż bardzo okrojonego, było bardzo ważnym wydarzeniem w dziejach Polski. Naród był dumny i nie szczędził sił, ani środków aby jak najszybciej zagospodarować wybrzeże. Gospodarka morską i handel morski miały w przyszłości umiejscowić Polskę wśród państw nadmorskich, z dynamicznym rozwojem gospodarki. Zdawano sobie sprawę, że otrzymany dostęp do morza, wymagał zapewnienia bezpieczeństwa żegludze na wodach terytorialnych oraz tzw. torach podejściowych do portu Gdynia. Trzeba było uruchomić punkty obserwacyjne, służbę hydrograficzną, a co najważniejsze stworzyć flotę wojenną. Zadań ogrom, środków finansowych brak, a sąsiedzi głośno mówią o wyeliminowaniu w przyszłości Polski z areny międzynarodowej. Poszukiwania sojuszników w obrębie Morza Bałtyckiego nie powiodło się, a Wielka Brytania i Francja, dbały tylko o swoje partykularne interesy. Niestety zagrożeniem dla budowania bezpieczeństwa morskiego państwa, również okazali się decydenci zarówno w ówczesnym rządzie, jak i Ministerstwie Spraw Wojskowych. Chociaż mocno „sypano piaskiem po oczach” ówczesnemu Kierownictwu Marynarki Wojennej, to ono konsekwentnie starało się realizować zadania związane z bezpieczeństwem morskim państwa. Były to ciężkie lata. Wojna w 1939 r., obnażyła efekty złej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa realizowanej przez ówczesnych polityków.

Artykuł ten powstał w oparciu o materiały archiwalne (Centralne Archiwum Wojskowe, Archiwum Akł Nowych, Archiwum Marynarki Wojennej) oraz bogatą literaturę.

Słowa kluczowe: Polska Marynarka Wojenna, bezpieczeństwo morskie państwa, sytuacja polityczno-militarna w okresie międzywojennym.

Wprowadzenie

Morze Bałtyckie z Oceanem Atlantyckim łączy Morze Północne i Skagerrak za pośrednictwem cieśnin: Wielki i Mały Belt, Sund oraz Kattegat. Jego linia brzegowa jest urozmaicona wieloma zalewami i zatokami, głęboko wciskającymi w ląd, takimi jak Zatoka Botnicka, Fińska, Ryska, Gdańska. Morze położone jest w strefie klimatu umiarkowanego przejściowego, który odznacza się zmiennymi stanami pogody i dużą wilgotnością, co w dużym stopniu rzutuje na całokształt reżimu hydrologicznego i determinuje łagodny charakter klimatu bałtyckiego. Niemniej każdej zimy (za wyjątkiem kilku ostatnich lat) na Bałtyku występowała pokrywa lodowa i tzw. lód dryfujący, co niewątpliwie wpływało negatywnie na funkcjonowanie żeglugi po tym akwenie. W przeszłości podczas zim żegluga na Morzu Bałtyckim zamierała, a pokrywa lodowa pozwalała przejść z Gdańska na Hel, z Pomorza do Danii i z Gdańska do Lubeki (Górski 1989, s. 12). Morze Bałtyckie jest niespokojne i burzliwe. Średnia wysokość fali wynosi od 3 do 8 metrów. W czasie bardzo silnych sztormów, przy sile wiatru 9^oB, mogą wystąpić fale o wysokości do 12 metrów, a tzw. okres fali sztormowej wynosi 13 sekund. Z powyższego wynika, że fala bałtycka jest „przykra” i niebezpieczna dla jednostek pływających. Można stwierdzić, że to warunki atmosferyczne i meteorologiczne decydowały i decydują o tym, jakie okręty mogły i mogą tu prowadzić działania bojowe, a także o jakiej porze roku.

Morze Bałtyckie jest akwenem, o który Polska opiera się od zarania swojej państwowości. Na przestrzeni wieków władcy Polski musieli walczyć o szeroki pas wybrzeża, zawiązując unie polityczno-militarne, nie zawsze dla nich pomyślne (por. Mąka 2008, s. 12, 14-15; Chołoniewski 1920; Krzywiec 1931; Koczorowski 1959; Ślaski 1936; Feldman 1934; Konopczyński 2014 i inni). Polska wielokrotnie dostęp do morza traciła (ostatnio w 1939), aby ponownie odzyskiwać (w 1920 i następnie w 1945 roku).

Odzyskanie dostępu do Morza Bałtyckiego

Odzyskanie niepodległości, było dla Polaków wydarzeniem, na które czekali ponad wiek. Wielu z nich nie umiało mówić językiem ojczystym, wielu nie posiadało żadnej wiedzy co to jest, żyć w kraju, w którym będą funkcjonować polskie urzędy, szkoły, gdzie będzie można mówić językiem polskim. Praktycznie kraj był zrujnowany gospodarczo. Zrujnowali go zaborcy oraz armie prowadzące na jego terytorium działania wojenne. Poniesiono ogromne straty wśród ludności, szczególnie tej będącej w tzw. wieku produkcyjnym 18-65 lat. Obowiązywały waluty państw zaborczych, urzędy i szkoły pozbawione były nie tylko infrastruktury, ale także kadry. Wyzwań ogrom, a możliwości ograniczone lub żadne. Pozostał jeszcze problem granic, ponieważ o ich kształcie Rada Sojusznicza miała podjąć decyzję w późniejszym terminie.

Zakończenie I wojny światowej, to jednocześnie upadek trzech monarchii, które przez kilka wieków, w różnych konfiguracjach, zarządzały Europą. Ich upadek oznaczał uzyskanie niepodległości przez 11 państw europejskich, w tym państwa nadbałtyckie – Finlandię, Estonię, Łotwę i Litwę oraz Polskę. Wspomniane państwa, znalazły się w niezbyt komfortowej sytuacji polityczno-militarnej, co trafnie określił pierwszy minister spraw zagranicznych (później premier) Łotwy Zigfrids Meierovics: *pragniemy pozyskać przyjaźń naszych wielkich sąsiadów ze wschodu i zachodu, ale oni są tak wielcy, że pozyskać ich i utwierdzić ową przyjaźń zdołamy dopiero wówczas, gdy dojdziemy do porozumienia i stałej zgody (accord) z sąsiadem północnym i południowym* (cyt. za: Konopczyński 2014, s. 151-152). W tym miejscu, należy przywołać słowa Romana Wapińskiego (1997, s. 165): *W listopadzie 1918 roku Polska była krajem bez granic, obejmującym jedynie większość byłego Królestwa Polskiego i zachodnią część Galicji i aż do schyłku 1921 roku trwały zbrojne i dyplomatyczne zmagania o ich ostateczne ustalenie.*

Przedstawiciele nowo utworzonych państw, w tym Polska, już podczas pobytu w Paryżu 1918 roku, rozpoczęli rozmowy, których celem było zawiązanie w przyszłości współpracy na wszystkich możliwych obszarach (politycznym, militarnym i gospodarczym). Uważano, że dobrze byłoby włączyć do tych rozmów przedstawicieli Danii, Szwecji i Norwegii. Rozmówcy nie ukrywali, że zasadniczym celem tych państw powinna być współpracy gospodarcza, a w niedalekiej przyszłości obrona ich interesów przed zagrożeniem ze strony Niemiec oraz Rosji bolszewickiej¹. I już w tym momencie pojawił się dualizm polityków brytyjskich w podejściu do tej problematyki. Dlaczego w tej kwestii wypowiadali się brytyjscy politycy? Byli oni najważniejszymi decydentami w ustalaniu nowej konfiguracji politycznej podczas konferencji wersalskiej. Jednym z nich, był Artur James Balfour, który akceptował jednoczenie się nowopowstałych państw w basenie Morza Bałtyckiego, gdyż pełniłyby rolę bufora oddzielającego Rosję bolszewicką od Europy Zachodniej. Niestety, w tej kwestii decydujący głos miał brytyjski premier D. Lloyd George, wielki „przyjaciel” Polski, który stwierdził, że *[...] odcięcie Prus Wschodnich od Niemiec byłoby wielkim błędem politycznym, oraz że przyznanie Polsce bezpośredniego dostępu do morza lub niemieckiego Gdańska stworzyłoby sytuację nie do utrzymania, gdyby Niemcy w przyszłości znów odzyskały siły i znaczenie* (Ciechanowski 2008, s. 45). Ta wypowiedź powinna uzmysłowić Europejczykom, że państwo, które miało nadzorować bezpieczeństwo regionu, już sygnalizowało możliwość wywołania wojny przez Niemcy. Niestety nikt nie zwracał wówczas na to uwagi. Dokonując oceny przebiegu rozmów paryskich warto podkreślić, że najważniejsze państwa, a więc USA i Wielka Brytania, nie potrafiły wygenerować

¹ Szeroko powyższą problematykę przedstawili min. A. Skrzypek (1972), P. Łossowski (1982), H. Batowski (2001), J. Będziński (2012).

wspólnej polityki zagranicznej wobec nowych państw Europy Wschodniej (Kitchen 2009, s. 42-73).

Znane są próby konsolidacji nowopowstałych państw nadbałtyckich, które podejmowano na różnych płaszczyznach w latach 1918-1925. Zasadniczym ich celem, było wygenerowanie wspólnej polityki zagranicznej, gospodarczej i militarnej, w stosunku do Niemiec, jak i Rosji Radzieckiej (Dębski 2007, s. 66). W tym celu, do wspólnego stołu zasiedli reprezentanci Łotwy, Litwy, Estonii, Finlandii i Polski, a nawet Ukrainy². Niestety Litwa niechętnie patrzyła na udział Polski w tym układzie. Potwierdził to Jonas Vaičėnenis (2002, s. 70) :[...] *w latach dwudziestych doktryna wojenna Litwy praktycznie przewidywała tylko jednego wroga – Polskę i przeciwko niej planowano ewentualne działania zbrojne. Sytuacja ta odzwierciedlała się w tezach głoszonych przez polityków, a także w ówczesnych planach wojskowych.* Potwierdza to W. Konopczyński (op.cit. s. 153): *Nienawiść jej do Polski, inspirowana od lat kilkudziesięciu najpierw z Petersburga, potem z Berlina, szła tak daleko, że rząd kowieński żadnych rozmów z Rzeczpospolitą nie chciał, dopóki nie otrzyma z powrotem Wilna.*

Polska znalazła się w niezbyt komfortowej sytuacji geopolitycznej, pomiędzy Niemcami a Rosją bolszewicką. Co mówili Niemcy: *Polacy niczego w historii nie stworzyli, do niczego nie są zdolni, kulturę, zamożność i ład dały im dopiero rządy pruskie. Naród, nie nadający się do samodzielnego kierowania swymi losami, winien przeto pozostawać pod obcym panowaniem.[...] Upatrywano w niem [Państwo Polskie] sztuczny twór intryg dyplomatycznych. [...] Twierdzą uporzęcznie, że jest to „państwo sezonowe”, którego upadku oczekiwano lada chwila, czy to wskutek wojny z Sowiecami, czy wojny gospodarczej w Niemcami, czy anarchii wewnętrznej* (Feldman 1934, s. 56)³. Również na temat Polski wypowiedział się Józef Stalin w liście skierowanym do Lenina 12 kwietnia 1920 r.: [...] *w przyszłości, gdy narody tego regionu przeprowadzą już u siebie rewolucje socjalistyczne, nie będzie potrzeby włączania do RSFSR, lecz trzeba będzie znaleźć inną formę związania ich z państwem radzieckim. Założmy przyszłe istnienie Radzieckich Niemiec, Radzieckiej Polski, Radzieckich Węgier czy Radzieckiej Finlandii: narody te będą miały swoje państwa i swoje wojsko[...] i nie będą zapewne chciały nawet, jako państwo radzieckie, wejść w skład bezpośredniej federacji z Rosją Radziecką* (Grygajtis 2006, s. 19-20; por. też Mickiewicz, 2019).

O tym, jak będzie się rozwijała sytuacja w Europie, a szczególnie we wschodniej jej części, miały decydować Wielka Brytania i Francja. Dlatego też, kiedy rozpoczęły się rozmowy między nowopowstałymi państwami nadbałtyckimi, dotyczące utworzenia Związku Bałtyckiego, strona polska uważała, że należało poprosić o współpracę Wielką Brytanię i Francję. Wielka

² Bardzo szczegółowo powyższą problematykę przedstawili: Skrzypek (1972), Łossowski (1982), Batowski (2001), Lewandowski (2001), Czechowski (2009), Pullat (1998).

³Wiele światła na stosunek Niemiec i Rosji odrodzonej Polski rzucają także wypowiedzi Eugeniusza Kwiatkowskiego (por. W. Wilczyński 2018) - (przyp.red.).

Brytania nie wyraziła zgody, natomiast Francja nie zajęła konkretnego stanowiska. Było to spowodowane pogarszającymi się relacjami polsko-litewskimi, które były efektem wspomnianych wcześniej wydarzeń. Co w takiej sytuacji zaproponowała Francja. Zdaniem Mariana Leczyka (1997, s. 115), Francja widząc pewne komplikacje natury politycznej między tymi państwami, sugerowała utworzenie dwóch równoległych związków: polsko-litewsko-estońskiego oraz litewsko-estońsko-litewskiego, a z czasem do połączenia obu tych bloków. Takie rozwiązanie, zdaniem pomysłodawców, miało doprowadzić do pośredniego współdziałania Polski i Litwy w obszarze wspólnego bezpieczeństwa państw nadbałtyckich⁴. Niestety różnice między tymi dwoma państwami były tak duże, że i ta propozycja nie miała szans na pozytywne rozwiązanie.

Polska dyplomacja nie tylko skupiała się na rozwiązaniu kwestii dotyczących utworzenia Związku, ale efektywnie działała na rzecz nawiązania stosunków dyplomatycznych z państwami skandynawskimi, co sfinalizowano wiosną 1919 r. : z Danią – 30 maja, z Norwegią – 31 maja oraz ze Szwecją – 3 czerwca 1919 r. Najwcześniej z Finlandią – 8 marca (Żarnowski, red. 1977). Działania te były bardzo ważne w kontekście dynamicznych zmian, które miały miejsce w akwenie Morza Bałtyckiego, ale czy miałyby wpływ na bezpieczeństwo morskie? Jeszcze Polska nie posiadała dostępu do morza, ale reprezentanci rządu polskiego uczestniczący w rozmowach w Paryżu wierzyli, że ich finał będzie zgodny z ich oczekiwaniem. Przecież prezydent USA Woodrow Wilson, w orędziu do Senatu ogłosił, że powinna powstać zjednoczona, niezawisła i autonomiczna Polska. A rok później sformułował słynne 14 punktów, w których 13 dotyczył Polski: *Powinno być utworzone niepodległe państwo polskie, które winno obejmować ziemie zamieszkałe przez bezspornie polską ludność, mieć zapewniony wolny i bezpieczny dostęp do morza....*” I to było tyle i aż tyle ze strony USA. Tak jak wcześniej wspomniałem, o granicach Polski, w tym morskiej, decydował ktoś inny, a mianowicie premier Wielkiej Brytanii. A jego wizja była zdecydowanie odmienna od tej, którą przedstawił prezydent USA.

Walkę o przyszłe granice Polski, rozpoczął rząd Ignacego Paderewskiego (uznany przez państwa zachodnie na przełomie stycznia-lutego 1919 r.). Strona polska była przekonana, że w kwestii uzyskania szerokiego dostępu do morza oraz miasta Gdańska, jako głównego portu, alianci będą jednomyślni. Wierzono, że dzięki takiej decyzji, Polska będzie mogła prowadzić gospodarkę morską, opartą na handlu z wykorzystaniem własnych portów i tras żeglugowych. Niestety decyzja była dalece niesatysfakcjonująca. Polsce przyznano tylko 76 km wybrzeża morskiego, a Gdańsk stał się Wolnym

⁴Archiwum Akt Nowych [dalej AAN], Ataszaty wojskowe RP, sygn. A/II/117, *Informacje z ambasad polskich*, s. 221-224.

Miastem pod zwierzchnictwem Ligi Narodów⁵. Był to faktycznie skrawek wybrzeża morskiego od ujścia rzeki Piaśnicy do Kamiennego Potoku w Sopocie. Przyznano co prawda tzw. korytarz pomorski, który oddzielał Prusy Wschodnie od Niemiec, ale już wówczas wielu polityków podkreślało, że w przyszłości może to być zarzewiem polsko-niemieckiego konfliktu zbrojnego (Rummel 1925, s. 17). Tak to określił Bolesław Ślaski (1936, s. 18): *Odzyskałiśmy ogółem 140 km (licząc Półwysep Helski z dwóch stron – przyp. J. B.), brzegu bałtyckiego, których posiadanie, nauczeni lekcjami historii, musimy należycie zabezpieczyć tak pod względem wojskowym, jak i ekonomicznym.*

Po stronie polskiej spodziewano się, że rewindykacja Pomorza zostanie uruchomiona z początkiem jesieni (zakładano październik), ale Niemcy się ociągały z wymianą not ratyfikacyjnych, licząc na mogące nastąpić zmiany w sytuacji międzynarodowej. Warto podkreślić, że w przygotowanych planach przejścia Pomorza eksponowano dwa momenty: 1/ wkroczenie wojsk polskich do Torunia, miasta przewidzianego na siedzibę władz województwa pomorskiego, 2/ objęcie w posiadanie wybrzeża morskiego. Właśnie temu ostatniemu wydarzeniu, zamykającemu niejako całą operację pomorską, zamierzano nadać szczególną wymowę o wymiarach ogólnopaństwowych, a jego miejscem miał być Puck - jedyne nadmorskie miasteczko, z portem rybackim, które w czasie panowania króla Władysława IV, było portem dla floty wojennej. 10 lutego 1920 roku, gdy w Pucku żołnierze „błękitnej armii” generała Józefa Hallera brali zaślubiny z Morzem Bałtyckim⁶, przed młodym państwem polskim stawały nowe, decydujące o jego teraźniejszości i przyszłości zadania. Wśród nich były: 1/ *zagospodarowanie wybrzeża*, 2/ *stworzenie floty morskiej handlowej i wojennej*, 3/ *maksymalne wyegzekwowanie i wykorzystanie praw traktatowych przyznanych Polsce w odciętych od niej Gdańsku*, 4/ *pełne zintegrowanie gospodarcze, kulturalne i duchowe Pomorza z resztą ziem polskich* (Orzechowski 1970, s. 21).

Tego samego dnia, Sejm świadom wagi zagadnień morskich związanych z odzyskanym wybrzeżem i ze stosunkami polsko-gdańskimi, uchwałą z dnia 10

⁵ W szerokim zakresie powyższą problematykę przedstawili min. J. Karski (1999), Leczyk (1966), Chołoniewski (1920). Dla porównania, najmniejsze państwo słowiańskie - przedwojenna Czarnogóra, której obszar był czterdziestokrotnie mniejszy od Polski, posiadała wybrzeże morskie o długości 74 km.

⁶ *W akcie tym uczestniczyli Stanisław Wojciechowski- minister spraw wewnętrznych, generał Józef Haller- dowódca Frontu Pomorskiego, Stefan Łaszewski-wojewoda pomorski, kontradmirał Kazimierz Porębski oraz wiele innych osobistości. [...] Członek delegacji sejmowej, uczestnik tamtych wydarzeń, Maciej Rataj, tak wspominał ten dzień- Sama uroczystość w Pucku, choć bardzo podniosła, fatalnie była zorganizowana. Nikt się nami nie zajął, nikt nie wskazał drogi. Musieliśmy z ministrem Wojciechowskim szukać sami dostępu do morza przez rozmokłe błonie nabrzeżne, brnąc w błocie do kostek. Deszcz padał na umór, tak że nad księdzem celebrującym mszę nad brzegiem morza trzymano parasol. Zatoka była zamarznęta, musiano wyrąbać przerębel, by gen. Haller mógł dokonać zaślubin z morzem, wrzucając do morza pierścienie.* Cyt. za: J. Tyimiński (2018, s. 38).

lutego, powołał z inicjatywy Komisji Wojskowej, tymczasową Komisję Morską (Nowakowski 1921, s. 42). W tym momencie stawała się Polska państwem nadmorskim, tym samym otrzymała niezbędne minimum trwałej egzystencji politycznej i gospodarczej. Niemniej jednym z zasadniczych zadań, które wymagało jak najszybszej realizacji, była budowa bezpieczeństwa wzdłuż morskiej granicy państwa, a także na wodach terytorialnych. Mogła to tylko wykonać flota wojenna, która oprócz funkcji obronnej, powinna pełnić funkcję ambasadora Polski w państwach nadmorskich i morskich, nie tylko w basenie Morza Bałtyckiego.

Flota wojenna ważnym komponentem bezpieczeństwa morskiego państwa oraz polityki zagranicznej Polski

Polska, choć jeszcze w bardzo skromnych rozmiarach, przystępowała do czynu morskiego, który później przerósł oczekiwania. Na początku był tylko Puck, jedyne nadmorskie miasteczko polskiego wybrzeża, któremu w udziale przypadła rola szczególna. Tak jak za czasów królów polskich przed 350 laty, stał się nie tylko jedynym portem wojennym, ale i handlowym odrodzonej Rzeczypospolitej. Już wiosną Departament dla Spraw Morskich [dalej DSM] utworzył Dowództwo Wybrzeża Morskiego oraz Komendę Portu Wojennego z siedzibą w Pucku, a latem 1 lipca powołano do życia pierwszą jednostkę polskiego lotnictwa morskiego pod nazwą Baza Lotnictwa Morskiego podporządkowaną Dowództwu Wybrzeża Morskiego⁷. Niestety brak było sprawnego sprzętu latającego.

Jednym z ważniejszych przedsięwzięć na wybrzeżu, które wymagało szybkiej realizacji, było zorganizowanie sprawnego systemu łączności i obserwacji. Uruchomiono w Helu i Kuźnicy punkty obserwacyjne [PO], które od wiosny 1920 r. zapewniały bezpieczną żeglugę na obszarze wód terytorialnych oraz przekazywały Dowództwu Wybrzeża meldunki o ruchach statków w tym rejonie (Będziński 2001, s. 24). W tym samym czasie utworzono Urząd Hydrograficzny z siedzibą w Pucku, któremu przypisano zadania, m.in. organizowanie i prowadzenie pomiarów, obserwacji i badań na

⁷Polską Marynarkę Wojenną powołano do życia 28 listopada 1918 r. W dniu 28 listopada 1918 roku w 291 rocznicę bitwy pod Oliwą, ukazał się dekret o powołaniu do życia Polskiej Marynarki Wojennej. Dekret, który powoływał do życia siły morskie, dla państwa, które jeszcze nie miało dostępu do morza. Były dwa zasadnicze czynniki, które zadecydowały o tym, że Józef Piłsudski podjął taką decyzję. Pierwszy tzw. polityczny, mający pokazać obradującym w Paryżu, że Polska oczekuje dostępu do morza, do którego ma prawo. Natomiast drugi bardziej społeczny, i była to odpowiedź na niepokojące informacje płynące z różnych obszarów powstającej Polski, o chuligańskich wybrykach marynarzy polskich wracających z flot zaborczych do kraju. Centralne Archiwum Wojskowe [dalej CAW], sygn. I.300.I.723, Gabinet ministra Spraw Wojskowych, *Sprawy organizacyjne MSWojsk.*, s. 28.

morzu i wybrzeżu, a także sporządzanie nowych map morskich oraz dostarczanie dowództwu powstającej PMW danych oceanograficznych i hydrograficznych. W maju, Urząd otrzymał okręt do badań hydrograficznych ORP „Pomorzanin”, niewielką jednostkę przybrzeżną zakupioną prywatnie przez kpt. Józefa Unruga, który został pierwszym kierownikiem Urzędu (Łysejko 1990, s. 13; Wojciechowski 1998, s. 57).

Wspomniany DSM już w maju 1920 roku uruchomił administrację morską przez utworzenie Urzędu Marynarki Handlowej na Pomorzu z siedzibą w Wejherowie, a w lipcu 1920 roku uruchomił Szkołę Morską w Tczewie. Jednak dopiero z chwilą przekazania spraw marynarki handlowej Ministrowi Przemysłu i Handlu, 1 grudnia 1921 r. marynarka handlowa uzyskała władzę, której zadaniem było zajmowanie się wyłącznie jej sprawami. Władze tę pełnił Departament Marynarki Handlowej, który przekształcił się później w Departament Morski (Bukar-Waldowa 1959, s. 5).

Wybuch wojny polsko-bolszewickiej, a tym samym pogarszająca się sytuacja gospodarcza (była beznadziejna bez wojny - przyp. J.B.) spowodowała, że wszelkie wizje dotyczące budowy przemysłu morskiego, w tym i polskiej floty wojennej, zostały odłożone na bliżej nie określony czas. Niemniej, tzw. systemem gospodarczym, mieszkańcy Pomorza, a także powoli napływająca ludność z głębi Polski, podejmowała działania na rzecz zagospodarowania tych ziem. Zorganizowano podręczne warsztaty portowe, składy węgla, doprowadzono wodę słodką do przystani. Radość z odzyskanego dostępu do morza była tak duża, że nikt nie szczędził sił, ani środków, aby budować niezbędne obiekty wzdłuż wybrzeża. To odebranie Polsce miasta Gdańska, doprowadziło do budowy portu w Gdyni, czyli „miasta z morza”. W 1923 r. już do portu w Gdyni, jeszcze budowanego, wszedł statek po załadunek polskiego węgla, który został dostarczony tzw. magistralą węglową ze Śląska, zbudowaną z kredytów francuskich. A w 1926 roku z Pucka do Gdyni z przeniesiono Dowództwo Floty wraz z jednostkami pływającymi⁸. O tym, że Polacy byli dumni z tego miasta świadczy wypowiedź Komisarza Generalnego RP w Wolnym Mieście Gdańsku w latach 1924-1932, Henryka Strasburgera (1939, s. 32): *Ponad wszystkie zadania Polska, kosztem wielkich na innych polach ofiar wyniosła jeden problem, który uznała za najważniejszy i największy dla siebie. Gdyby zapytać przeciętnego Europejczyka, co uczyniła Polska dodatniego po wojnie, dałby prawdopodobnie dwie odpowiedzi: wygrała wojnę z bolszewikami i wybudowała Gdynię; a po Gdyni – jak*

⁸ Wszystko to, co dotyczyło PMW, a usytuowano w Pucku, było tymczasowe. Trwały intensywne poszukiwania, a następnie po wybraniu osady rybackiej Gdynia, jako miejsca dla miasta portowego, w tym dla PMW, przeniesiono tam wszystkie instytucje morskiego rodzaju sił zbrojnych.

sądzimy – rozumieć należy nie tylko poczynania w samej Gdyni, lecz wszystko, co zrobiono w Polsce dla zapewnienia i rozbudowania dostępu do morza⁹.

Powróćmy do spraw związanych z kwestią bezpieczeństwa morskiego państwa. Wyzwań ogrom, a możliwości ograniczone lub żadne. W dalszym ciągu wśród rządzących obowiązywało to, co w 1595 roku powiedział polski poeta, wykładowca Akademii Zamojskiej – Sebastian Klonowic: *Każdy w granicach ojczyzny swej chleba może dostawać, ile mu potrzeba, może zaniechać morskiej nawalności k'woli żywności. Lecz miła Polska na żywym żaglonie zasiadła, jako u Boga na tonie, może widzieć Polak, co to morze, gdy pilnie orze* (cyt. za: Wapiński 1999, s. 35). Bolesne, ale prawdziwe. Tam w Warszawie, morze traktowano wielokrotnie, jako atrakcję turystyczną, wypoczynkową. Dlatego też, kwestie budowy floty wojennej, nie były w centrum zainteresowania decydentów wojskowych w Warszawie. Obca im była wypowiedź arcybiskupa Dymitra Solikowskiego (XVI w.): *Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim* (cyt. za: Krynicki 1954, s. 77). Potwierdziło to stanowisko ówczesnego ministra skarbu Jerzego Michalskiego, który poszukując oszczędności w wydatkach państwach, zaproponował zlikwidowanie nie tylko PMW, ale również „rączkującej” marynarki handlowej. Argumentował swoją decyzję tym, że jedna jak i druga nie przynoszą wpływów do budżetu, a jedynie stanowią jego wielkie obciążenie. W sukurs przyszedł mu ówczesny minister spraw wojskowych, *który nakazał ograniczenie stanu floty do posiadanych okrętów* (czyli „floty szuwarowobagiennej” - przyp. J.B.), *i traktowanie ich jako bazy szkoleniowej* (Ciesielski 1985, s. 69-70).

To nie koniec „radosnej twórczości” w sprawie PMW, ówczesnych polityków naszego kraju. Latem 1921 roku, podczas wizyty ówczesnego premiera Wincentego Witosa w porcie w Pucku, będąc na pokładzie trałowca ORP „Jaskółka” powiedział on: *To byłoby dobre do wożenia śledzi* (Graczyk 2007, s. 51). Stwierdzenie to musiało wywołać konsternację wśród oficerów PMW, szczególnie u kmdra Jerzego Świrskiego, który mu towarzyszył. Próbował w sposób bardzo delikatny wyjaśnić premierowi, że to są okręty wojenne, ale na nic się to nie zdało. Te jednostki, w liczbie czterech, zostały zakupione okazjnie w Danii. Były to poniemieckie trałowce typu „FM” [...] Jednostki o nazwach „Jaskółka”, „Czajka” „Mewa” „Rybitwa”, wcielone zostały w skład floty z początkiem czerwca 1921 roku. Wśród marynarzy powszechnie nazywano je „ptaszkami” (Ciesielski, Pater, Przybylski 1992, s. 28).

To wszystko tworzyło pewien obraz, który malowany był przez osoby decydenckie, mające dość specyficzne podejście do wszelkich spraw związanych z bezpieczeństwem morskim państwa. Niewątpliwie w ten obraz wpisał się ówczesny płk Władysław Sikorski. Był to niewątpliwie efekt wprowadzenia w

⁹ Szeroko działalność Komisarjatu Generalnego w Gdańsku przedstawił S. Mikos (1971).

Wolnym Mieście Gdańsk, określonych zapisów prawa międzynarodowego. Sikorski słusznie oceniał, że [...] *obrona naszego dostępu do morza bez względu na to, czy punktem końcowym będzie Gdańsk czy Gdynia, jest nadzwyczaj trudna* (Stawecki 1981, s. 25).

Utworzenie i rozwój sił morskich, były w kręgu zainteresowania niektórych polityków odradzającej się Polski, a także oficerów marynarek wojennych państw zaborczych, którzy podjęli decyzję o służbie w Polskiej Marynarce Wojennej. Wśród nich był ówczesny szef Departamentu dla Spraw Morskich kontradmirał Kazimierz Porębski. Swój pogląd wyraził we wrześniu 1919 roku w „Memoriale w sprawie polityki polskiej na Bałtyku”, cyt.: *...jest utrzymanie w naszym posiadaniu wybrzeża w czasie wojny oraz zapewnienie sobie żegluga na morzu*¹⁰.

W kolejnym memoriale „O zadaniach i pracach Departamentu dla Spraw Morskich”, min. stwierdzał, że: *...w razie wojny z Niemcami należy przewidzieć z jednej strony współdziałanie Niemiec i Rosji, z drugiej zaś należy dążyć do zgrupowania sił polskich z nowo powstałymi państwami nadbałtyckimi Finlandią i Danią*¹¹. Zgodnie z tymi założeniami, zadania polskiej floty wojennej miały uwzględniać:

- obronę naszego wybrzeża i niedopuszczenie do jego zajęcia przez Niemców;
- uniemożliwienie przerzucenia sił nieprzyjacielskich z Niemiec do Prus Książęcych;
- utrzymanie łączności z naszymi neutralnymi sprzymierzeńcami¹².

Sztab Generalny Naczelnego Dowódcy WP, w oparciu o dokumenty przedstawione przez DSM z lutego 1920 roku stwierdził, że: *...Polska nie będzie mogła podjąć bez pomocy z zewnątrz wojny przeciwko Niemcom i Rosji, występujących wspólnie, ani też przeciwko Niemcom samym. Takie ewentualności wojenne możliwe są do pomyślenia tylko o ile Polska występowałaby wspólnie z państwami dzisiejszej Ententy* (Graczyk 2007, s. 49).

Stanowisko, które przedstawił w tej sprawie komandor Jerzy Świrski, (ówczesny zastępca szefa DSM), nie różniło się od Porębskiego: *Z dwóch naszych nieprzyjaciół, poważniejszym z punktu widzenia morskiego są Niemcy. Brytyjska, albo francuska flota nie zaryzykują odcięcia od Morza Północnego swych sił, żeby przyjąć na pomoc Polsce. Natomiast jest przejście wykonalne w wypadku wojny z Sowiecami. Na ten wypadek trzeba, żeby sojusznicy floty miały w czasie wojny pomocniczą bazę na naszym wybrzeżu. Wojna z Sowiecami jest normalną wojną silniejszego ze słabszym, którego bazy mogą być zagrożone tylko przez desant. Natomiast wojna z Niemcami jest beznadziejna z powodu bliskości lądowej granicy* (Graczyk, op.cit. s. 49).

¹⁰ CAW, sygn. I.300.21.125 Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej [dalej KMW], *Memoriał w sprawie polityki polskiej na Bałtyku*,

¹¹ CAW, sygn. I.300.21.42, Akta KMW, *Memoriał o zadaniach i pracach DSM*, 1.11.1919 r.

¹² Ibidem, s. 29.

Strona polska liczyła na to, że w ramach rewindykacji morskich po byłych państwach zaborczych, otrzyma okręty, które wzmocnią flotę wojenną. Równocześnie zespół po kierunkiem kmdr. Jerzego Świrskiego (przystąpił do opracowywania pierwszego programu rozbudowy floty wojennej. Przedstawiono go MSWojsk. na przełomie lipca i sierpnia 1919 r. Należy podkreślić, że został on przygotowany z uwzględnieniem możliwości finansowych państwa. Zakładał on posiadanie przez flotę kilku torpedowców i okrętów podwodnych, które uczestniczyłyby, w procesie szkolenia kadry specjalistów. A był to ważne zadanie, co podkreślił szef DSM: *...żadna flota nie będzie miała dla nas żadnego znaczenia, o ile nie będziemy mieli dla niej odpowiednio przygotowanego personelu* (Zalewski 2000, s. 93).

Negatywny stosunek rządu jak i MSWojsk. do PMW, był pochodną nie rozumienia przez niego polityki morskiej. Najważniejsze decyzje w tej materii, były pokłosiem wypowiedzi Józefa Piłsudskiego. W swoich wystąpieniach zaledwie dotykał kwestii morskich, w tym szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego państwa. Natomiast jego apologety oraz dziennikarze pracujący dla tej grupy, dorabiali tzw. otoczkę, pisząc i mówiąc o „programach morskich” jego autorstwa. Jednym z tych co „kadzili” wodzowi był gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, stwierdzając: *[...] wśród ogromu dzieła Marszałka poczesne miejsce zajmuje budowa potęgi morskiej Rzeczypospolitej [...] przez tysiące lat nieosiągalna pod jego władczyimi rządami stała się faktem*¹³.

„Wielkim sukcesem” strony polskiej, było otrzymanie od Rady Ambasadorów, 6 ponemieckich torpedowców („Kaszub”, „Kujawiak”, „Krakowiak”, „Mazur”, „Podhalanin”, „Ślązak”), będących w nienajlepszym stanie technicznym. Nie otrzymaliśmy więcej, gdyż strona brytyjska uznała, że Polska ma zbyt krótką granicę morską, dlatego też jej flota nie musi być liczna¹⁴.

Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej (uczestniczyły w niej wydzielone siły PMW) Marynarka Wojenna w ramach tzw. organizacji pokojowej, z dniem 1 stycznia 1922 roku, poddana została zmianom organizacyjno-strukturalnym (Przybylski 1997). W Warszawie w miejsce DSM powstało Kierownictwo Marynarki Wojennej, a w Pucku Dowództwo Floty, w miejscach Dowództwa Wybrzeża Morskiego, w Toruniu Flotyła Wiślana, w Pińsku Flotyła Pińska oraz szkoły kształcące przyszłych oficerów i specjalistów dla potrzeb PMW. Organizacyjnie wszystko się „spięło”, ale potrzeby polskiej floty, która miała wziąć na siebie bezpieczeństwo morskiej granicy państwa, w dalszym ciągu nie zostały rozwiązane.

Praktycznie od 1920 roku poszukiwano „wsparcia” w budowaniu floty i kształcenia kadr w Royal Navy. Wcześniej wspomniano, o negatywnym

¹³ Orlicz-Dreszer 1936, s. 9. Por. także Drzewiecki 2009, s. 116; Będziński, op.cit. s. 91.

¹⁴ Szerzej powyższą problematykę przedstawiłem w monografii, *Marynarka Wojenna w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918-1947*, 2012.

stosunku strony brytyjskiej do Polski, w tym i rozwoju polskich sił morskich. Niemniej polska dyplomacja podjęła się działań, na rzecz pozyskania wsparcia dla rozwoju PMW. Po wielu zabiegach polskiej dyplomacji udało się nawiązać stosunkowo krótką pod względem czasowym, a także mało efektywną współpracę z Royal Navy. Trwała ona niespełna 2 lata, od 1919 r. do 1921 r. Strona polska liczyła, że tylko Wielka Brytania może udzielić skutecznej pomocy w budowie floty wojennej, która w przyszłości, wspólnie z Royal Navy, zagwarantuje bezpieczeństwo trasom żeglugowym prowadzącym do polskich portów, a także polskiej granicy morskiej (Będźmirowski, 2012, 2014, 2018). Niestety zadania przekazane Brytyjskiej Misji Morskiej przez rząd brytyjski, w sposób zdecydowany różniły się od oczekiwań polskich. Mieli oni doradzać w takich obszarach jak: oczyszczanie tras żeglugowych z min (Zatoka Gdańska), rozbudowy sieci telefoniczno-telegraficznej wzdłuż wybrzeża dla potrzeb PMW, oznakowania nawigacyjnego, organizacji portów i doków, a także kontroli celnej. Z czego to wynikało? Wynikało to z faktu, iż strona brytyjska nie nadała misji statusu militarnego, co było jawnym odrzuceniem prośby strony polskiej o pomoc w budowie sił morskich. Było to bolesne dla strony polskiej, ponieważ w tym samym czasie Royal Navy pomagała Estonii w tworzeniu sił morskich¹⁵. Pomimo tylu pojawiających się rys w relacjach między PMW a Royal Navy, udało się polskiej stronie skierować 5 oficerów na 8-miesięczne kursy do Royal Navy. Oficerowie PMW, po powrocie z kursów stwierdzili, że wiedza specjalistyczna, jak została im przekazana, nie była na wysokim poziomie merytorycznym.

Jak wcześniej wspomniano, prawie równolegle trwały prace przy tworzeniu Związku Bałtyckiego, w którego skład, miały wejść m.in. siły morskie państw nadbałtyckich. Niestety, różnice zdań między Litwą a Polską co do funkcjonowania tego Związku, w dużym stopniu spowodowały, że jego idea się oddalała. Strona polska uważała, że brak zgody na wejście do Związku państw skandynawskich, osłabia jego potencjał gospodarczy, jak i militarny, w relacjach z Niemcami, a także Rosją Radziecką. Okręty, którymi dysponowały floty wojenne nowopowstałych państw, były wysłużone, a często pochodziły z demobilu. Flota estońska dysponowała 2 niszczycielami otrzymanymi od Brytyjczyków, 1 kanonierką, kilkoma trałowcami, patrolowcami pochodzącymi jeszcze z czasów floty carskiej. Flota wojenna Łotwy, była jeszcze bardziej uboga, posiadając 1 patrolowiec, a fińska flota wojenna to 2 kanonierki, 2 niszczyciele, 6 torpedowców i 2 okręty podwodne. A więc w porównaniu do Estonii i Łotwy była potęgą. Litwa nie posiadała żadnego okrętu, tak jak Polska, bo przecież 2 kanonierki oraz 4 poniemieckie trałowce „ptaszki” nie były to faktycznie okręty. Dla porównania Niemcy, którzy przegrali wojnę, mimo że

¹⁵Archiwum Akt Nowych [dalej AAN], Ambasada RP w Londynie, sygn. 211/II/27, *Pismo Kazimierza Porębskiego do MSZ z dnia 19.III. 1919*, s.18.

pozbawiono ich wielu jednostek, dysponowali 6 okrętami liniowymi, 6 krążownikami, 12 niszczycielami i 12 torpedowcami. Natomiast Rosja po rewolucji miała 2 okręty liniowe, 1 krążownik, 8 niszczycieli oraz 9 okrętów podwodnych (Rokiciński 1993, s. 24-25; *All the World...*1992; Dyskant 1983, s. 598; Gozdawa-Golebiowski 1973, s. 641; Rezmer 2011, s. 353-376). Tym samym Niemcy i Rosja bolszewicka były tzw. „zasadniczymi rozgrywającymi na Bałtyku”. Dlatego też uznano, że należy zwrócić się do Wielkiej Brytanii o wsparcie Związku. Odpowiedź była do przewidzenia, ponieważ Brytyjczycy nie widzieli interesów na tym akwenie, powtarzając, że Bałtyk jest morzem zamkniętym. Było to wynikiem doświadczenia z okresu I wojny światowej, kiedy to Brytyjczycy nie wywiązując się z obietnicy, pozostawili Danię samej sobie, co wykorzystali Niemcy, zamykając polami minowymi Cieśninę Bałtyckie.

W związku z tym, że relacje polsko-brytyjskie uległy schłodzeniu, strona polska rozpoczęła poszukiwania wsparcia gospodarczego i militarnego we Francji. Po długich rozmowach polsko-francuskich, udało się je sfinalizować i to zarówno pod kątem kredytów na rozwój gospodarczy, jak i militarnych (w tym floty wojennej) Polski. Niestety, nie wszyscy wielcy francuscy politycy i wojskowi byli za współpracą z Polską. Wśród przeciwników byli między innymi sekretarz generalny francuskiego MSZ Philippe Berthelot, a także marszałek Ferdynand Foch, generał Maxim Weygand oraz generał Henri Albert Niessel (Pasztor 1999, s. 29; Kuźmiński 1963, s. 9; Ciałowicz 1970, s. 29). Jakie były ich argumenty? Brak wewnętrznej stabilności oraz nieprzewidywalność polityki zewnętrznej. Dlatego też, ci panowie nie zostali zaproszeni do rozmów polsko-francuskich, pojawili się tylko na moment podpisania bilateralnego układu politycznego i wojskowego.

W trakcie spotkań polsko-francuskich poruszono kwestie ewentualnych działań połączonych flot na Morzu Bałtyckim. W dokumencie, jako podsumowanie tych rozmów zapisano: *...na wypadek agresji niemieckiej przeciwko jednemu z dwu krajów, oba kraje są na równi zobowiązane przystąpić do akcji w myśl ogólnego porozumienia* (Wieczorkiewicz 2005, s. 37). Uwzględniła ona także zabezpieczenie morskich linii komunikacyjnych, jako drogi zaopatrzenia armii polskiej w niezbędny materiał wojenny. Również wyrażono zgodę na kształcenie i szkolenie kadry PMW w ośrodkach francuskiej marynarki wojennej. Niestety zapisy zawarte w tzw. protokole wojskowym, mówiły o wsparciu m.in. polskiej floty wojennej, tylko w przypadku konfliktu zbrojnego z Niemcami. Natomiast Francja nie zobowiązała się do pomocy w razie konfliktu z Rosją Radziecką. Tym samym, Związek Bałtycki otrzymał jasny sygnał, że w przypadku zagrożenia ich bezpieczeństwa ze strony Moskwy, nie otrzymają pomocy militarnej ze strony Francji. Było to jednoznaczne z początkiem końca tego Związku, który pomimo wielu zabiegów ze strony polskiej i fińskiej, nie przetrwał próby czasu. Pomimo wielu prób podejmowanych przez dyplomację tych państw, został rozwiązany w 1925 roku.

W tym samym roku do Polski przybyła Francuska Misja Wojskowa oraz Francuska Misja Morska. Podczas kontynuowanych rozmów polsko-francuskich w maju 1924 roku, strona francuska ponownie potwierdziła, że jej siły morskie nie tylko nie będą uczestniczyły w potencjalnym konflikcie z ZSRR na wodach Bałtyku, ale również nastąpi wstrzymanie transportów morskich ze sprzętem wojskowym dla Polski. Celem przygotowania Polski do zapewnienia sobie samemu bezpieczeństwa morskiej granicy, Francja od 1925 roku przekonywała Kierownictwo Marynarki Wojennej do intensywnego rozwoju morskiego potencjału bojowego w oparciu o okręty podwodne oraz budowę portów i baz dla okrętów. Takie stanowisko świadczyło o wycofywaniu się strony francuskiej z podjętych wcześniej zobowiązań. A wydarzenia w Locarno, pokazały odpowiedzialność Francji za podpisane porozumienia m.in. z Polską.

Brak okrętów dla floty wojennej (należy pamiętać, że do 1925 roku w skład PMW wchodziły Flotylla Wiślana i Flotylla Pińska, a od tego roku była tylko Flotylla Pińska, przekształcona w 1929 r. we Flotyllę Rzeczną w Pińsku), był wyzwaniem, z którym zmierzyć się musiał DSM, a od 1922 r. Kierownictwo Marynarki Wojennej [KMW]. Jak przedstawiała się sytuacja z polską flotą wojenną w roku przełomu, czyli 1926r.? W 1926 roku w skład PMW wchodziły: 2 kanonierki („Komendant Piłsudski” i „General Haller”), 4 trawlerzy („Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa” i „Czajka”), 5 torpedowców („Mazur”, „Krakowiak”, „Ślązak”, „Podhalanin” i „Kujawiak”), 4 monitory rzeczne („Warszawa”, „Toruń”, „Pińsk” i „Horodyszcz”) oraz 2 transportowce („Warta” i „Wilia”). Do 1926 roku rząd polski w stocznich francuskich nie zamówił ani jednej jednostki bojowej dla floty morskiej. W tym czasie, współpraca z Francją (z wyjątkiem szkolenia) ograniczyła się do sprzedania, głównie na kredyt, niewielkiej liczby przestarzałego sprzętu i uzbrojenia oraz dwóch statków transportowych. Dopiero w kwietniu 1926 roku w Paryżu została podpisana umowa na budowę dla PMW dwóch niszczycieli i trzech okrętów podwodnych, które weszły do służby w latach 1930-1932 - dwa nowoczesne niszczyciele: „Wicher” i „Burza”, oraz trzy okręty podwodne: „Ryś”, „Wilk” i „Żbik”. Niestety zamówione w stoczni francuskiej okręty nawodne i podwodne przekazano PMW z wielkim opóźnieniem i nie kompletnie wyposażone. Chociaż posiadały wiele niedoskonałości w rozwiązaniach taktyczno-technicznych, to stanowiły nową generację jednostek bojowych, odpowiadających pod względem parametrów techniczno-taktycznych ówczesnym oczekiwaniom strony polskiej. Jeśli chodzi o wyposażenie, brakowało radiostacji głównych oraz ratunkowych na kontrtorpedowcach (niszczycielach), a na okrętach podwodnych ORP „Żbik”, „Ryś” i „Wilk” nie było radiostacji do łączności podwodnej oraz stacji ultradźwiękowych do podsłuchu szumów wytwarzanych przez okręty w ruchu (stacje hydrolokacyjne). Próbę zakupu tych urządzeń ponawiano kilkakrotnie i dopiero w lipcu 1939 roku, udało się zakupić w Wielkiej Brytanii urządzenia podsłuchowe typu „Y”

produkcji brytyjskiej, ale nie udało się ich zamontować przed wybuchem wojny¹⁶.

Zdaniem Włodzimierza B. Steyera (późniejszego kontradmirała i powojennego dowódcy MW), wybór stoczni francuskich do budowy okrętów nawodnych nie był najlepszy, gdyż stocznie te nie posiadały tradycji w budowie tego typu jednostek. Przy ich wyborze kierowano się względami politycznymi, ponieważ w skład zarządu stoczni wchodziły osobistości francuskiego świata polityki, na czele z ówczesnym premierem Francji, a zarazem ministrem spraw zagranicznych A. Briandem. Natomiast prof. Aleksander Potyrała podkreśla, opierając się na relacji ówczesnego zastępcy szefa służby technicznej KMW inżyniera Mikołaja Ferensa, że: *o zamówieniach dwóch niszczycieli typu „Wicher” (miały otrzymać nazwy „Wicher” i „Burza” - przyp. J.B.) i trzech okrętów podwodnych typu „Wilk” („Wilk”, „Rys” i „Żbik” - przyp. J.B.) zdecydował nacisk ze strony MSZ na MSWojsk., a nie – jak by się wydawało, że to ostatecznie zdecydowało się na ten pierwszy krok w rozbudowie floty, doceniając jej konieczność dla obrony kraju*¹⁷. Przewodniczącym nowo powołanej komisji nadzoru budowy okrętów we Francji został kmdr por. inż. Ksawery Czernicki.

Po zamachu majowym (1926 r.), w którym PMW nie uczestniczyła, została ona w pewien sposób „ukarana” przez Józefa Piłsudskiego. Polegało to na ograniczaniu środków finansowych na rozwój jej potencjału bojowego, poprzez sugerowanie ograniczenia zadań dla sił morskich. Potwierdzeniem tego były „Wytyczne do badania zagadnień specjalnych” z czerwca 1928 roku, w których J. Piłsudski napisał: *gdy mamy do czynienia z państwem o skromnym budżecie i o ludności tak z morzem nie obytej jak Polska, to jakiegokolwiek przypuszczenie o szybkości rozbudowy floty i zwiększenia jej celów poza skromną, lecz nadzwyczajną cenną prawdę o obronie niewielkiego wybrzeża morza, które posiadamy, sięgnąć trudno*¹⁸.

Po przewrocie majowym, Józef Piłsudski również wypowiedział się na temat polityki zagranicznej Wielkiej Brytanii w stosunku do Polski: *W stosunku do nas karała nas Anglia niejednokrotnie, wywołując inspirowane przez siebie podniecenia za pomocą Niemiec bądź Rosji. Lecz Anglia w tych podnietach wojennych nigdy nie chce pójść za daleko, bo sama wojny więcej boi niż my* (Garlicki 1978, s. 363).

Negatywną ocenę dotyczącą rozbudowy floty wojennej przedstawił Piłsudski w tzw. „Wytycznych badania zagadnień specjalnych” z 5 czerwca 1929 r.: *Jeżeli w naszej dziwnej modzie megalomanii wyrażonej w słowach niemających treści, jeżeli w naszej śmiesznej projektomanii czyniącej z muchy słonia, albo przynajmniej panterę lub*

¹⁶ AMW, Akta KMW, sygn. 6/49/11 Dziennik zarządzeń nr 7, sprzęt radiotelegraficzny na okrętach floty, s.29-31.

¹⁷ W. Steyer 1960, s. 243., por. A. Potyrała, Wspomnienia dotyczące spraw Marynarki Wojennej, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej [dalej AMMW], sygn. 13, s. 50.

¹⁸ CAW, Akta GISZ, sygn. 302.4. 1934. Wytyczne do badania zagadnień specjalnych z 5.6.1928 r.

tygrysa, mamy mnóstwo kwiatków w naszej armii, to bodaj nieszczęsna nasza marynarka trzyma prym w tych wielkich słowach. Boć, gdy myśli są bezbrzeżne, to gdzież ich szukać jak nie na oceanach. Jest to zdaniem moim główna choroba marynarki, która z tego powodu z trudem daje się naciągnąć do roli składniowej części jednolicie pracującej dla obrony państwa. Państwo, bowiem nie posiada ani możliwości, ani jakichkolwiek środków do tego, aby tak drogą prawdę o swojej sile, jak flotę wojenną mogącą być użytą na wielkich morzach czy kreować, czy zbudować¹⁹. W ten sposób Piłsudski ocenił koncepcję budowy potężnej floty wojennej, mającej działać na morzach i oceanach świata.

Czy Admiralicja Brytyjska pogodziła się z faktem zakończenia współpracy z PMW? Raczej nie, co potwierdziło wydarzenie z 1925 roku. Wówczas to MSZ Wielkiej Brytanii poprzez poselstwo RP w Londynie, podjęło działania mające na celu przekonanie rządu polskiego do budowy okrętów podwodnych w stoczniach brytyjskich. Rząd polski nie skorzystał z tej oferty, ze względu na rozwijającą się współpracę z Francją, a także zaslaniając się tzw. względami natury technicznej. Oznaczało to, że francuskie okręty podwodne pod względem parametrów techniczno-taktycznych, odpowiadały bardziej niż brytyjskie. Natomiast zaproponowano Brytyjczykom udział w realizacji planu fortyfikacji portu w Gdyni oraz zaopatrzenie PMW w samoloty dla lotnictwa morskiego. Niestety, ta propozycja nie znalazła akceptacji rządu brytyjskiego. Dopiero w 1935 roku w skutek osłabienia sojuszu polsko-francuskiego z przyczyn politycznych, a także z nie wywiązywania się z umów związanych z budową okrętów, dwa niszczyciele zostały zamówione w stoczniach brytyjskich.

W latach 1926-1935 w najwyższych instytucjach wojskowych, a nawet rządowych, nie udało się wypracować jednolitej spójnej koncepcji, a następnie w oparciu o nią doktryny wojennej, uwzględniającej kierunek rozwoju PMW, a także zasad użycia jej sił morskich w konflikcie zbrojnym. Postrzegano ją, jako mało znaczący element wspierający operacje wojsk lądowych, którym przypisywano zadania strategiczne. Pokłosiem takich „wizji” były bardzo skromne środki finansowe, jakie corocznie wyasygnowano z budżetu WP dla PMW.

Pomimo takich różnic w dysponowaniu środkami finansowymi na rzecz budowy flot wojennych w poszczególnych państwach, strona polska szła swoją drogą. Kierownictwo WP uznało, że w tym trudnym okresie (kryzys gospodarczy światowy) należy dokonać racjonalnego wyboru, przeznaczając zasadniczą część funduszy dla Flotylii Rzecznej w Pińsku, a nie dla floty wojennej. Wynikało to z konsekwentnej polityki rządu, wskazującego główne zagrożenie ze wschodu. Czy ta flota „szuwarowo bagienna” mogła zatrzymać siły lądowe oraz rzeczne Armii Czerwonej? Raczej nie, co zresztą potwierdził wrzesień 1939 roku. Podjęcie takiej decyzji było jednoznaczne ze wstrzymaniem

¹⁹ CAW, Akta GISZ, sygn. I.300.24.193, *Wytyczne do badania zagadnień specjalnych*, s. 43.

Będzmirowski, J., *Odzyskanie dostępu do Bałtyku w 1920 roku i problem bezpieczeństwa morskiego Polski, Przegląd Geopolityczny, 32, 2020, s. 9-34.*

rozbudowy floty wojennej, co uniemożliwiło budowę kolejnych okrętów podwodnych.

Tab. 1: Środki finansowe z budżetu MSWojsk. przeznaczane dla PMW w latach 1924-1936

LATA	BUDŻET MSWojsk. w tys. zł obiegowych	WOJSKA LĄDOWE %	WOJSKA TECHNICZNE %	WOJSKA LOTNICZE %	MARYNARKA WOJENNA %
1924	691941	5,4	1,7	3,6	0,3
1925	763900	5,2	1,5	2,1	1,2
1926	633572	5,3	1,4	2,8	3,02*
1927/28	839269	5,7	1,0	1,71,76
1929/30	871435	8,2	0,9	2,64,06
1932/33	839990	7,2	1,7	8,04,84
1935/36	768000	6,5	3,7	8,15,74

*dominująca część środków przeznaczona na rozbudowę Flotylli Pińskiej w Pińsku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie K. Krzyżanowski, 1976.

Tab 2: Budżety morskie i wydatki na floty wojenne wybranych państw na głowę mieszkańca (1929)

PANSTWO	BUDŻET MORSKI [ZŁ]	LUDNOŚĆ W MLN	WYDATKI NA MW NA JEDNEGO MIESZKAŃCA [ZŁ]
NIEMCY	471 420 000	64	7,4
SZWECJA	109 326 000	6	18,22
NORWEGIA	4 357 000	2,8	15,55
POLSKA	33 100 000	31	1,07

Źródło: B. Krzywicz, 1929, s.66.

Tab. 3: Stan flot wojennych państw nadbałtyckich i Floty Bałtyckiej ZSRR w 1930 r.

FLOTA WOJENNA PANSTWA	PANCER- -NIKI	KRAŻO- -WNIKI	KONTR- TORPEDOWCE	TORPE- -DOWCE	OKRĘTY PODWODNE	KANO- -NIERKI
POLSKA	0	0	2 ^A	5	3 ^A	2
FINLANDIA	2 ^B	0	0	2	3	4
ESTONIA	0	0	2	1	0	1
ŁOTWA	0	0	0	0	2	1
RAZEM	2^B	0	4 (2^A)	8^C	8 (3^A)	8

^A powyższe jednostki miały wejść w skład polskiej floty wojennej w latach 1930/32;

^B jednostki były w budowie i miały wejść do służby w 1932 r.,

^C jednostki te mogły tylko służyć do obrony wybrzeża, ze względu na przestarzałe uzbrojenie i konstrukcję.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie B. Zalewski 2000, s. 189.

Dane zawarte w powyższej tabeli pokazują, że nowopowstałe państwa nadbałtyckie, nie dysponowały odpowiednim potencjałem bojowym, który pozwoliłby na stworzenie przeciwwagi dla Niemiec i ZSRR. Było to pokłosie polityki bezpieczeństwa tych państw, które nie zawsze rozumiały znaczenie morza dla gospodarki i bezpieczeństwa.

Lata 30. XX wieku, to czas, w którym dobiega końca współpraca wojskowa z Francją, a rozpoczynają się działania mające na celu pozyskanie do współpracy wojskowej Brytyjczyków. Marszałek Piłsudski, jeszcze kilka lat przed śmiercią (zmarł 12.05.1935 r.), podkreślał, że: *... jak długo nie nawiążemy bezpośrednich stosunków z Anglią, tak długo polityka Polska stać będzie na „lotnym piasku”; widzę jak olbrzymi wpływ na stanowisko Anglii ma polityka francuska. Bez Anglii - Francja do żadnej wojny nie przystąpi, mimo sojuszu z nami. Skuteczna droga do Paryża prowadzi przez Londyn* (Pobóg-Malinowski 1956, tom II, s. 559).

Jesienią 1933 roku, polska flota wojenna dysponowała 2 kontrtorpedowcami, 3 okrętami podwodnymi, 5 torpedowcami, 2 kanonierkami, 1 transportowcem oraz kilkunastoma drobnymi jednostkami pomocniczymi. W sumie dysponowała 24 jednostkami. Pełnowartościowymi okrętami były jedynie nowe kontrtorpedowce i okręty podwodne (Rzepniewski 1970; Ordon 1966). Rozpoczęto procedowania, które miały wybrać stocznice dla budowy dwóch nowoczesnych kontrtorpedowców [niszczycieli]. Najkorzystniejszą ofertą okazała się przedstawiona przez brytyjską stocznice J. Samuel White & Co. z Cowe na wyspie Wright. Natomiast uzbrojenie dla tych jednostek dostarczyć miała szwedzka firma Bofors. Tymi okrętami były: kontrtorpedowce (niszczyciele) ORP „Błyskawica” i ORP „Grom”(Skinder-Suchcitz 1997, s. 26). Były one jednostkami nowoczesnymi, posiadającymi wysokie walory morskie (tzw. dzielność morską, autonomiczność pływania, uzbrojenie). Po przyjeździe do Gdyni, zostały włączone do Dywizjonu Niszczycieli, poważnie wzmacniając jego potencjał bojowy.

Bezpieczeństwo morskiej granicy państwa, to nie tylko flota wojenna. To również jednostki nadbrzeżne MW. Mimo że na temat ewentualnej obrony tzw. korytarza pomorskiego negatywnie wypowiedali się z początkiem lat 20.XX w. płk W. Sikorski, oraz generał Zygmunt Zieliński, dowódca Okręgu Generalnego Pomorze, zapadła decyzja o tworzeniu na tym obszarze jednostek nadbrzeżnych MW. Granica polsko-niemiecka przebiegała od Jeziora Żarnowieckiego na południe, co stanowiło zagrożenie dla bezpieczeństwa Polski, w przypadku potencjalnego konfliktu polsko-niemieckiego. Pierwszym punktem w który uderzyłby potencjalny agresor, była baza floty wojennej w Gdyni, a także budowana kolejna w Helu.

Zgodnie z rozkazem Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych [GISZ] zadanie tworzenia jednostek nadbrzeżnych MW, sędowano na Kierownictwo Marynarki Wojennej i Dowództwo Floty. Udało się utworzyć 1 Morski Dywizjon Artylerii Przeciwlotniczej w Gdyni, 1 Morski Batalion Strzelców w

Wejherowie, 2 Morski Dywizjon Artylerii Przeciwlotniczej w Helu oraz 2 Morski Batalion Strzelców w Gdyni-Redłowie (Będziński 2001, s. 53-57). Jaką ważną rolę pełni dobrze przygotowana obrona wybrzeża w przypadku uderzenia sił przeciwnika z morza, przedstawił kmdr Rafał Czeczott (1931). W swojej publikacji, w oparciu o fakty historyczne przedstawił organizację obrony wybrzeża w ramach: 1/ wojny rosyjsko-japońskiej 1904-1905 r., 2/ działań pod Dardanelami podczas wojny światowej, 3/ obrony zatok Fińskiej i Ryskiej podczas wojny światowej 1914-1918 r., 4/ obrony wybrzeża Flandrii, 5/ obrony wybrzeża włoskiego podczas wielkiej wojny, formułując w oparciu o nie współczesne zadania obrony wybrzeża.

W związku z rozbudową sił w tym regionie, przystąpiono do budowy systemu dowodzenia. Z początkiem lipca w miejsce istniejącego od 1933 roku Dowództwa Obrony Wybrzeża Morskiego powołano Dowództwo Morskiej Obrony Wybrzeża i Dowództwo Lądowej Obrony Wybrzeża, a także utworzono Dowództwo Odcinka Wybrzeża Morskiego „Hel” i tym samym został on uznany za „Rejon Umocniony Hel” (1936 r.).

W 1938 roku w skład polskiej floty wojennej wchodziły okręty, zaliczane do najnowszej generacji. Zarówno kontrtorpedowce, jak i okręty podwodne, szczególnie OORP „Orzeł” i „Sęp”, będące dużymi i nowoczesnymi jednostkami, to jednak nie stanowiły o znaczącej sile uderzeniowej polskiej floty wojennej. Ich parametry techniczno-taktyczne, odpowiadały okrętom przeznaczonym do działań na dużych akwenach morskich, a nie na Bałtyku. W związku z tym miały ograniczone możliwości w uczestniczeniu w operacjach bojowych na Morzu Bałtyckim. Niemniej strona polska starała się tego faktu nie upubliczniać, a wręcz odwrotnie, nagłaśniała informacje o potencjale bojowym polskiej floty wojennej.

Niestety, pojawiły się głosy wzbudzające niepokój polskiej dyplomacji, gdyż pochodziły z ust rzecznika brytyjskiego MSZ. W grudniu 1938 roku, w taki sposób ocenił możliwości współpracy Admiralicji Brytyjskiej z Polską Marynarką Wojenną: *Prawdę mówiąc Polska Marynarka Wojenna jest całkowicie bez znaczenia będąc bardzo słabą w porównaniu z flotą Rzeszy Niemieckiej i jako sprzymierzeniec, zdolna tylko do udzielenia nikłego poparcia* (Skinder-Suchcitz, op.cit. s. 5). Jeśli w ten sposób wypowiada się przedstawiciel najważniejszego brytyjskiego organu rządowego w czasie, gdy Hitler kontynuuje politykę „parcia na Wschód”, to powinno to zaniepokoić rząd nad Wisłą.

1 września 1939 Marynarka Wojenna RP miała 4 niszczyciele: „Burza”, „Wicher”, „Grom” i „Błyskawica”, 5 okrętów podwodnych: „Wilk”, „Rys”, „Sęp”, „Orzeł” i „Żbik”, jeden stawiacz min „Gryf”, 6 trałowców, 2 kanonierki, jednostki szkolne i pomocnicze. 30 sierpnia wyszły z Gdyni i wzięły kurs na Wielką Brytanię niszczyciele: „Grom”, „Błyskawica” i „Burza”.

Tab. 4: Floty wojenne państw sojuszniczych i ich przeciwników w basenie Morza Bałtyckiego w 1939

FRANCJA	WIELKA BRYTANIA	POLSKA	NIEMCY	Flota Bałtycka ZSRR
1 LOTNISKOWIEC 7 PANCERNIKÓW 21 KRAŻOWNIKÓW (LINIOWE, CIĘŻKIE, LEKKIE) 70 KONTRTORPE- -DOWCÓW (DUŻE I INNYCH TYPÓW) 1 TORPEDOWCE 77 OKRĘTÓW PODWODNYCH 46 DUŻYCH TRALOWCÓW	15 OKRĘTÓW LINIOWYCH 61 KRAŻOWNIKÓW (CIĘŻKICH I LEKKICH) 7 LOTNISKOWCÓW 181 KONTRTORPE- -DOWCE I 81 TORPEDOWCÓW 59 OKRĘTÓW PODWODNYCH 89 TRALOWCÓW, KANONIEREK I MAŁYCH (ESKORTOWCÓW)	4 KONTRTORPE- -DOWCE 1 STAWIACZ MIN 5 OKRĘTÓW PODWODNYCH 6 TRALOWCÓW	4 PANCERNIKI (STARE PANCERNIKI, PANCERNIKI KIESZONKOWE) 11 KRAŻOWNIKÓW (LINIOWE, CIĘŻKIE, LEKKIE) 44 KONTRTORPE- -DOWCÓW (KONTRTORPE- -DOWCE, MAŁE KONTRTORPE- -DOWCE I TORPEDOWCE 59 OKRĘTÓW PODWODNYCH 38 TRALOWCÓW I KUTRÓW TRALOWYCH	4 KRAŻOWNIKI 21 KONTRTORPE- -DOWCE 18 TORPEDOWCÓW 21 TRALOWCÓW 23 OKRĘTY PODWODNE

Zródło: Opracowanie własne na podstawie: *All the World's Fighting Ships 1922-1946*, 1995; Wragg, 2011, s. 53, 70, 75.

Powyższe zestawienie daje obraz morskich sił zbrojnych państw, które mogły być potencjalnymi sojusznikami Polski lub jej przeciwnikami. Hipotetycznie były dwie możliwości niedopuszczenia do polsko-niemieckiego konfliktu zbrojnego. Wystarczyło, aby na Bałtyku pojawiła się część okrętów brytyjskich i francuskich, potwierdzając w ten sposób współpracę wojskową z Polską. Druga, to aktywność Związku Bałtyckiego z rozszerzeniem o państwa skandynawskie i wsparciem ze strony brytyjskiej i francuskiej. Niestety stanowiska wymienionych państw, w sposób zdecydowany odbiegały od prezentowanej wizji. W takim układzie Polska została sama, stając naprzeciw potężnej i najnowocześniejszej floty wojennej, którą dysponowała III Rzesza.

Warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt. Zarówno Wielka Brytania, jak i Francja nie posiadały w latach 30. XX wieku nowoczesnej floty wojennej. Był to efekt ogromnych cięć w budżecie dla sił morskich. Od 1935 r. III Rzesza dysponowała najnowocześniejszą armią (w powietrzu, na lądzie i na morzu) co było możliwe dzięki Wielkiej Brytanii i Francji, bo to one wydały przyzwolenie na likwidację zapisów traktatu wersalskiego dotyczącego sił zbrojnych Niemiec.

Należy pamiętać o tym, że Polska nie była w żadnym sojuszu z Wielką Brytanią oraz z Francją. To były tylko porozumienia, porozumienia o współpracy, które nie były zobowiązujące. Sojusz to bardzo poważne porozumienie zawarte w układzie bilateralnym lub wielostronnym, nakładające zobowiązanie na uczestników tej formy współpracy. Nigdy takowej współpracy w okresie międzywojennym między Polską a wymienionymi państwami nie było.

Dzięki polityce tych państw, Polska w okresie międzywojennym znalazła się w szarej strefie bezpieczeństwa, a jej efekty pokazał wrzesień 1939 r.

Polska Marynarka Wojenna, choć o wiele słabsza, próbowała stawiać opór zdecydowanie silniejszej flocie hitlerowskiej na Bałtyku. Niestety nie odnotowano sukcesów. Żaden z niemieckich okrętów nie został zatopiony. We wrześniu 1939 Polska Marynarka Wojenna straciła stawiacz min „Gryf”, niszczyciel „Wicher”, 6 trałowców, 2 kanonierki, 8 pływających jednostek pomocniczych. Okręty podwodne: „Sęp”, „Rys” i „Żbik” zostały internowane w Szwecji. Okręt podwodny „Orzeł” był internowany od 15-18 września w Tallinie. Bo brawurowej ucieczce z Tallina bez map, kodów i torped opuścił wody Bałtyku i przedarł się do Anglii, gdzie dotarł 7 października. Blokadę niemiecką przerwał także okręt podwodny „Wilk”.

Polskie niszczyciele ORP Burza, ORP Grom i ORP Błyskawica 30 sierpnia w ramach planu „Peking” opuściły polskie porty i 1 września na Morzu Północnym weszły w podporządkowanie floty brytyjskiej. Od 4 września 1939 zostały przebazowane do bazy Harwich, skąd miały operować na Morzu Północnym w składzie 22 Flotylli Niszczycieli, a po jej rozwiązaniu w składzie 1 Flotylli, w której działały do kwietnia 1940 r. Od 6 września 1939 brały udział w licznych patrolach bojowych na morzach, eskortowaniu konwojów, stawianiu min itp.

Jednostki nadbrzeżne MW prowadziły działania bojowe w momencie rozpoczęcia wojny. Zostały one podporządkowane dowódcy Lądowej Obrony Wybrzeża, którym był płk. Stanisław Dąbek. Miały one zadanie: *Bronić Kępy Oksywskiej na kierunkach Wejherowo-Dębogórze, opóźnić posuwanie się nieprzyjaciela, bronić od południa najbliższego rejonu Gdyni jak długo się da, po czym opóźniać posuwanie się nieprzyjaciela przy pomocy zniszczeń. Gdynię i Kępę Oksywska bronić do ostateczności*²⁰.

Działania wojenne na Wybrzeżu dzieli się na 2 fazy lub 2 okresy: pierwsza faza walk, to okres od 1 do 12 września, druga rozpoczęła się od dnia rozpoczęcia obrony Kępy Oksywskiej i praktycznie skończyła się 19 września. Dynamika działań ze strony niemieckiej była tak duża, że praktycznie od 10 września nastąpiło wycofywanie się jednostek w kierunku lasu na Kępę Oksywskiej. Niestety już ze względu na brak środków łączności oraz bezustanne naloty i nękający ogień artylerii, warunki dowodzenia były niezwykle trudne. 19 września cała obrona przestała być powiązana jednolitą siecią dowodzenia. Tego dnia zakończyły się działania obronne na Kępę Oksywskiej. Jeszcze do 2 października bronił się Hel²¹.

²⁰ *Polskie Siły Zbrojne w II wojnie światowej*, t. 1, dodatek do części 5. *Łączność w obronie Wybrzeża*, Londyn 1989, s. 74.

²¹ Szczegółowo działania przedstawił W. Tym, A. Rzepniewski, 1985. Relacje z „drugiej strony” opisano w dokumencie *Walki pomorskiej dywizji Landwehry /Landwehrdivision/ o Gdynię i Hel we wrześniu 1939 roku*, na podstawie materiałów kapitana

Podsumowanie

W 1939 roku, minęło prawie 19 lat od odzyskania przez Polskę dostępu do Morza Bałtyckiego. Przez ten czas starano się zagospodarować wybrzeże celem budowy potencjału gospodarczego Polski, wykorzystując dostęp do morza, a tym samym do świata. Podjęto się budowy bezpieczeństwa morskiego państwa, tworząc flotę wojenną praktycznie od podstaw, napotykając nie tylko na opór Wielkiej Brytanii i Francji, ale i wewnętrzne negatywne stanowiska rządzących. W tych trudnych chwilach, dzięki ogromnemu zaangażowaniu wielu polityków, a także obywateli kraju udało się zbudować nowoczesną flotę wojenną. Flotę, której nie powstydziliby się obecna MW. Wówczas do obrony było wybrzeże o długości 76 km, a dysponowano nowoczesnymi niszczycielami oraz okrętami podwodnymi. Dziś odcinek jest zdecydowanie dłuższy, a flota wojenna, pozostaje z nazwy.

Niestety to było za mało, aby przeciwstawić się wielkiej potędze morskiej i lotnictwu morskiemu III Rzeszy. Po 19 latach ponownie utraciliśmy niepodległość i dostęp do Morza Bałtyckiego. Czy dziś, posiadając dostęp do morza, potrafimy z niego korzystać, tak jak to robią państwa nadmorskie? Odzyskanie, czy posiadanie dostępu do morza, to nie wszystko. Trzeba o nie dbać na wielu płaszczyznach. To nie tylko letni wypoczynek i fascynowanie się urokami morza. To podstawa egzystencji narodu, co nie zawsze było i jest rozumiane przez decydentów.

Literatura

- All the World's Fighting Ships 1906-1921*, London 1992.
All the World's Fighting Ships 1922-1946, London 1995.
AAN, Ataszaty wojskowe RP, sygn. A/II/117, *Informacje z ambasad polskich*.
AAN, Ambasada RP w Londynie, sygn. 211/II/27, *Pismo Kazimierza Porębskiego do MSZ z dnia 19.III.1919*.
AMMW, Archiwum Muzeum Marynarki Wojennej, A. Potyrała, *Wspomnienia dotyczące spraw Marynarki Wojennej*, sygn. 13.
AMW, Akta KMW, sygn. 6/49/11 *Dziennik zarządzeń nr 7, sprzęt radiotelegraficzny na okrętach floty*.
CAW, sygn. I.300.1.723, Gabinet ministra Spraw Wojskowych, *Sprawy organizacyjne MSWojsk*.
CAW, sygn. I.300.21.42, Akta KMW, *Memoriał o zadaniach i pracach DSM*, 1.11.1919.

dyplomowanego Huberta Rechlina, szefa sztabu tej dywizji, w posiadaniu autora.

Będźmirowski, J., *Odzyskanie dostępu do Bałtyku w 1920 roku i problem bezpieczeństwa morskiego Polski, Przegląd Geopolityczny, 32, 2020, s. 9-34.*

- CAW, sygn. I.300.21.125 Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej [dalej KMW], *Memoriał w sprawie polityki polskiej na Bałtyku.*
- CAW, Akta GISZ, sygn. I.300.24.193, *Wytoczne do badania zagadnień specjalnych.*
- CAW, Akta GISZ, sygn. 302.4. 1934. *Wytoczne do badania zagadnień specjalnych z 5.6.1928 r.*
- Walki pomorskiej dywizji Landwehry / Landwebrdivision / o Gdynię i Hel we wrześniu 1939 roku*, na podstawie materiałów kapitana dyplomowanego Huberta Rechlina, szefa sztabu tej dywizji.
- Batowski, H., 2001, *Między dwiema wojnami 1919-1939. Zarys historii dyplomatycznej*, Kraków.
- Będźmirowski, J., 2001, *Łączność i obserwacja w Polskiej Marynarce Wojennej 1918-1989*, Gdynia.
- Będźmirowski, J., 2012, *Marynarka Wojenna w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918-1947*, Gdańsk.
- Będźmirowski, J., 2014, *Międzynarodowe uwarunkowania bezpieczeństwa morskiego Polski w okresie międzywojennym. Próba usystematyzowania*, Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego, 8, 2.
- Będźmirowski, J., 2018, *Brytyjska polityka zagraniczna i bezpieczeństwa wobec nowych państw nadbałtyckich w latach międzywojennych*, Przedsiębiorczość i Zarządzanie, Bezpieczeństwo zintegrowane współczesnej Polski, pod red. A. Stępień, P. Stawicki, t. XIX, z. 2, cz. III, Społeczna Akademia Nauk, Łódź-Warszawa.
- Bukar-Waldowa, M., 1959, *Szkoła Morska w Tczewie (1920-1927) i statek szkolny „Lwów” (1920-1929)*, 40-lecie Polski na morzu, z. 3,
- Chołoniewski, A., 1920, *Gdańsk i Pomorze Gdańskie. Uzasadnienie naszych praw do Bałtyku*, Kraków.
- Ciałowicz, J., 1970, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921-1939*, Warszawa.
- Ciechanowski, J., 2008, *Wielka Brytania i Polska. Od Wersalu do Jalty*, Pułtusk.
- Ciesielski, Cz., 1985, *Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920-1939 na tle bałtyckich flot wojennych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Rozprawy i Monografie nr 58.
- Ciesielski, Cz. Pater, W., Przybylski, J., 1992, *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980*, Warszawa.
- Czechowski, J., 2009, *Polska i Finlandia. Stosunki dwustronne w latach 1918-1939*, Toruń.
- Czczcott, R., 1931, *Obrona wybrzeża*, Warszawa.
- Dębski, S., 2007, *Między Berlinem a Moskwą. Stosunki niemiecko-sowieckie 1939-1941*, Warszawa.
- Drzewiecki, A., 2009, *Meandry polskiej polityki bałtyckiej*, [w:] *Pótnysep Helski. Historia orężem pisana*, pod red. A. Drzewieckiego, M. Kardasa, Gdynia.

- Dyskant, J., 1983, *Zbrojenia i konflikty morskie 1918-1939*, Gdańsk.
- Feldman, J., 1934, *Antagonizm polsko-niemiecki w dziejach*, Toruń.
- Garlicki, A., 1978, *Przenrót majowy*, Warszawa.
- Gozdawa – Gołębiowski, J., 1973, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk.
- Górski, T., 1989, *Flota Jagiellonów i Wazów*, Gdańsk.
- Grygajtis, K., 2006, *Sowiecka strategia geopolityczna w Europie a Polska 1923-1943*, Warszawa.
- Graczyk, M., 2007, *Admirał Świrski*, Gdańsk.
- Karski, J., 1999, *Wielkie mocarstwa wobec Polski 1919-1945. Od Wersalu do Jałty*, Lublin.
- Kitchen, M., 2009, *Historia Europy 1919-1939*, Wrocław.
- Koczorowski, E., 1959, *Nasze prawo do Bałtyku*, Tygodnik Morski, 40.
- Konopczyński, W., 2014, *Kwestia Bałtycka*, Kraków-Warszawa.
- Krynicki, M., 1954, *Nasze morza*, Warszawa.
- Krzywiec, B., 1929, *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej. Studium porównawcze na tle rozbudowy marynarek wojennych innych państw oraz potrzeb obronnych kraju*, Wilno.
- Krzywiec, B., 1931, *Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie*, Warszawa.
- Krzyżanowski, K., 1976, *Wydatki wojskowe Polski w latach 1918-1939*, Warszawa.
- Kuźmiński, T., 1963, *Polska, Francja, Niemcy 1933-1935. Z dziejów sojuszu polsko-francuskiego*, Warszawa.
- Leczyk, M., 1966, *Komitet Narodowy Polski a Ententa i Stany Zjednoczone 1917-1919*, Warszawa.
- Leczyk, M., 1997, *Polska i sąsiedzi. Stosunki wojskowe 1921-1939*, Białystok.
- Lewandowski, J., 2001, *Estonia*, Warszawa.
- Łossowski, P., 1982, *Stosunki polsko-estońskie 1918-1939*, Gdańsk.
- Łysejko, A., 1990, *70-lecie hydrografii w Polsce*, Przegląd Morski, 2.
- Mąka, H., 2008, *Sarmaci na morzach. Morskie Milenium Rzeczypospolitej*, Warszawa.
- Mickiewicz, P., 2019, *Marynarka wojenna jako środek realizacji interesu narodowego*, Przegląd Geopolityczny, 28, s. 122-140.
- Mikos, S., 1971, *Działalność Komisariatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Wolnym Mieście Gdańsku 1920-1939*, Warszawa.
- Nowakowski, J., 1921, *Odrodzenie Floty Rzeczypospolitej Polskiej*, Flota Polska, Warszawa.
- Ordon, S., 1966, *Polska marynarka wojenna w latach 1918-1939. Problemy prawne i ekonomiczne*, Gdynia.
- Orlicz-Dreszer G., 1936, *W rocznicę dekretu o utworzeniu Sekcji Marynarki*, Morze.
- Orzechowski, M., 1970, *Problem dostępu do morza w polskiej myśli politycznej 1920-1945*, Komunikat Instytutu Bałtyckiego, 12.
- Pasztor, M., 1999, *Polska w oczach francuskich kół rządzących w latach 1924-1939*, Warszawa.

- Pobóg-Malinowski, W., 1956, *Najnowsza historia Polski 1864-1945*, Tom II, cz. 1. Londyn.
- Przybylski, J., 1997, *Marynarka wojenna w walce o granice i niepodległość Polski (1918-1920)*, Gdynia.
- Pullat, R., 1998, *Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym*, Warszawa.
- Rezmer, W., 2011, *Estońska Marynarka Wojenna 1920-2010*, [w:] *Morze nasze i nie nasze. Zbiór studiów*, pod red. P. Kurpiewskiego, T. Stegnera, Gdańsk.
- Rokiciński, K., 1993, *Siły morskie Estonii, Litwy i Łotwy 1919-1940*, Okręty Wojenne, 3.
- Rummel, J., 1925, *Państwo a morze*, Poznań.
- Rzepniewski, A., 1970, *Obrona Wybrzeża w 1939 r. na tle rozwoju Marynarki Wojennej Polski i Niemiec*, Warszawa.
- Skinder-Suchcitz, T., 1997, *Rok 1939. Polsko- brytyjska polityka morska*, Warszawa-Londyn.
- Skrzypek, A., 1972, *Związek Bałtycki. Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia w polityce Polski i ZSRR w latach 1919-1925*, Warszawa.
- Stawecki, P., 1981, *Polityka wojskowa Polski 1921-1926*, Warszawa.
- Strasburger, H., 1939, *Dlaczego polska nie może się dać odepchnąć od Bałtyku*, Warszawa.
- Śląski, B., 1936, *Rys dziejów marynarki wojennej polskiej*, Kępno.
- Tym, W., Rzepniewski, A., 1985, *Kępa Okrywska 1939, relacje uczestników walk lądowych*, Gdańsk.
- Tymiński, J., 2018, *Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, rozprawa doktorska w posiadaniu autora, Słupsk.
- Vaiččenonis, J., 2002, *Problemy obrony wybrzeża Bałtyku w ramach planów modernizacji litewskiego wojska (1934-1940)*, [w:] *Polityczne i militarne aspekty bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego. Materiały z konferencji organizowanej w Akademii Marynarki Wojennej w 2001r.*, red. J. Przybylski i B. Zalewski, Gdynia.
- Wapiński, R., 1997, *Historia polskiej myśli politycznej XIX i XX wieku*, Gdańsk.
- Wapiński, R., 1999, *Mit morza i Pomorza w XX wieku*, [w:] *Polska Marynarka Wojenna i jej miejsce na bałtyckim teatrze działań wojennych*, pod red. J. Przybylskiego i B. Zalewskiego, Gdynia.
- Wieczorkiewicz, P., 2005, *Historia polityczna Polski 1935-1945*, Warszawa.
- Wilczyński, W., 2018, *Odzyskanie niepodległości przez Polskę w perspektywie geopolitycznej. Część II: Bilans okresu zaborów i reakcja mocarstw ościennych*, Przegląd Geopolityczny, 26, s. 155-196.
- Wojciechowski, Z., 1998, *Puck pierwszym morskim portem wojennym II Rzeczypospolitej*, Przegląd Morski, 2.
- Wragg, D., 2011, *Wojna brytyjsko-francuska 1940. Zatopić Francuzów!*, Warszawa.
- Zalewski, B., 2000, *Polska morska myśl wojskowa 1918-1989*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, nr 141A.

Żarnowski, J. (red.), 1977, *Przyjaźnie i antagonizmy. Stosunki Polski z państwami sąsiednimi w latach 1918-1939*, Warszawa.

Recovery of access to the Baltic Sea in 1920 and Poland's national maritime security

The following paper discusses the matter of building the maritime security of our country. Regaining the access to the sea, although limited greatly in scope, was a very important event in the history of Poland. The nation was proud and spared neither strength nor resources to develop the coastline as soon as possible. The maritime economy and maritime trade were meant to place Poland among the coastal states with a dynamic economy. Obviously, the regained access to the sea required that the safety of navigation in the territorial waters and the so-called "approach fairways" to the port of Gdynia be ensured. It was necessary to set up observation posts, hydrographic service and, most importantly, to create a war fleet. The tasks were immense, there were no financial means, and the neighbors were vocal in their talk of ejecting Poland from the international arena in the future. The quest for allies within the Baltic Sea proved unsuccessful, and Great Britain and France would only take care of their particular interests. Unfortunately, the decision-makers both in the then government and in the Ministry of Military Affairs also proved to be a threat to fostering the state's maritime security. Although time and again a spanner was thrown in the works of the then Naval Directorate, it consistently tried to carry out tasks related to the maritime security of the state. Those were some hard years. The war in 1939 exposed the effects of bad foreign and security policy pursued by the politicians of the time.

The paper was based on archival materials (Central Military Archive, Archive of New Files, Naval Archive) and rich literature.

Key words: Polish Navy, maritime security of a state, political and military situation of Poland in the interwar period.