

AUTOREFERAT

1. Imię i nazwisko: Andrzej DRZEWIECKI

ur. 06 grudnia 1955 r. w Lipnie

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe/artystyczne – z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytuł rozprawy doktorskiej

- 2002 r. – Uniwersytet Gdański, Wydział Filologiczno-Historyczny, Instytut Historii – doktor nauk humanistycznych w zakresie historii. Rozprawa doktorska: *Adam, Aleksander i Borys Mohuczowie w służbie Polskiej Marynarki Wojennej* (promotor – prof. dr hab. Jerzy Przybylski). Stopień naukowy nadany uchwałą Rady Naukowej Instytutu Historii Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 22 lutego 2002 roku;
- 1997 r. – Politechnika Gdańska – Wydział Zarządzania i Ekonomii – podyplomowe studia pedagogiczne;
- 1985 r. – Wojskowa Akademia Polityczna w Warszawie – Wydział Nauk Politycznych – magister politologii. Praca magisterska: *Lewica francuska wobec wydarzeń w Polsce (sierpień 1980 – grudzień 1981)*, promotor - dr hab. Kazimierz Łastawski;
- 1978 r. – Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Pancernych im. Stefana Czarnieckiego – dyplom ukończenia wyższych studiów zawodowych w zakresie nauk społeczno-politycznych;

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych/artystycznych

- 1978 – 2007 – służba w jednostkach Marynarki Wojennej, zgodnie z przydziałem służbowym;
- 2005 – 2007 – adiunkt – kierownik Zakładu Historii i Politologii Instytutu Nauk Społecznych Akademii Marynarki Wojennej;
- 2008 – 2010 – adiunkt – dyrektor Instytutu Historii Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych AMW;
- 2010 – 2012 – adiunkt w Instytucie Historii;
- 2012 – 2016 – adiunkt – prodziekan ds. nauki Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych;

- od 1 listopada 2014 r. – 30 września 2016 r. - adiunkt – zastępca kierownika Katedry Marynistyki;

4. Wskazanie osiągnięcia wynikającego z art. 16 ust. 2 Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. nr 65, poz. 595 ze zm.):

Jako osiągnięcie naukowe zgłaszam monografię: *Polska Marynarka Wojenna od Drugiej do Trzeciej Rzeczypospolitej. Studium bezpieczeństwa morskiego państwa*. Wydawnictwo „Napoleon V”, Gdynia – Oświęcim 2016, ss. 1047, (zał. nr 3).

Obszarem moich zainteresowań i badań naukowych są studia nad dziejami Polskiej Marynarki Wojennej osadzone w najnowszej historii Polski i dynamicznie zmieniającym się środowisku międzynarodowym. Spoiwem łączącym moje badania jest teza, że Polska Marynarka Wojenna nie była i nie jest samoistnym bytem organizacyjno-zadaniowym, tylko jednym z ważnych ogniw procesów społeczno-politycznych i gospodarczych mających wpływ na to, w jakim zakresie i z jakim skutkiem Polska wyszła na morze i korzystała z tego przywileju. „Wyjść na morze”, nie przeciwko komuś, ale po to, aby w jak najszerszym zakresie korzystać z możliwości, które ono daje, to sedno polityki morskiej państwa. Mając powyższe na uwadze, właśnie zagadnienie polityki morskiej uczyniłem kluczem w sprawie, by dowieść, że to ona decydowała o obecności państwa na morzu i „narzędziach morskich” będących w jego dyspozycji. Jednym z nich jest niewątpliwie flota wojenna, silnie utożsamiana z bezpieczeństwem morskim państwa. Ta zależność jest dla mnie oczywista i dlatego uważam, że za ilościowy i jakościowy stan floty wojennej odpowiada państwo, które definiując swoją politykę morską określa w niej zadania dla floty wojennej (na czas pokoju i wojny). Z litery zadań wynika wielkość floty wojennej, jej struktura organizacyjna oraz zróżnicowanie sił i środków będących w jej dyspozycji.

W minionych dziesięcioleciach spersonalizowano marynarkę wojenną i wprowadzono do społecznego obiegu mylne przekonanie, że to charyzma poszczególnych dowódców decydowała o tym, jaką flotą wojenną dysponowaliśmy. Należy podkreślić, że niektórzy admirałowie pozowali do takiej roli, najczęściej z różnym skutkiem, niekoniecznie najlepszym dla marynarki wojennej. Było ono wygodnym parawanem dla gremiów kierowniczych państwa, które personalizując flotę wojenną czuło się zwolnione z odpowiedzialności za stan „Polski morskiej”. Konsekwencje takiego myślenia prowokowały pytanie, czy marynarka wojenna jest komuś w ogóle potrzebna? W 2017 r. jest ono równie często zadawane jak w dwudziestoleciu międzywojennym. Jest to wyraźny sygnał, że Polska ma poważny problem związany z obecnością na morzu i nie potrafi sensownie i zdecydowanie go rozwiązać.

Rekapitulując tych kilka uwag chcę wyraźnie podkreślić, że w moich badaniach flota wojenna jest wypadkową potrzeb i możliwości państwa wynikających z jego polityki morskiej, w którą angażuje ono cały swój potencjał intelektualny i organizacyjny. Skoro tak rozumianej polityki Rzeczypospolita nie prowadziła i nic nie wskazuje na to, aby w najbliższym czasie nastąpił jakiś przełom, to realna staje się perspektywa „utrąty zdolności do wykonywania zadań” przez Polską Marynarkę Wojenną. „Biednego państwa nie stać na flotę wojenną”, pisał prof. Gerard Labuda i rzeczywistość przyznała mu rację. To prawda, że olbrzymim wysiłkiem społecznym i ekonomicznym weszliśmy w jej posiadanie, ale prawdą jest również to, że „kwesie flotowe” uzależniały nas od silniejszych partnerów, nie tylko specjalistycznie, ale również politycznie i wojskowo. Była to cena, którą płaciła Polska za swoją słabość wewnętrzną, widoczną również w poczynaniach na morzu. „Ze względu na wiek oraz kończące się rezerwy eksploatacyjne okrętów, przywołuję komentarz szefa Wydziału Planowania Modernizacji Technicznej MW w Zarządzie Planowania Rozwoju MW (XII 2016), większość z nich w najbliższym czasie „wyjdzie z linii”. Utrzymywana z ogromnym wysiłkiem ludzkim, przy udziale niewątpliwie „pierzchni boskiej” sprawność systemów, armat i wyrzutni rakiet, silników i agregatów pozwala jeszcze niemal cudem wykonywać zadania w morzu”. Badałem i analizowałem realną politykę morską i realną flotę wojenną i uważam, że jałowość dyskusji w tym obszarze stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego państwa, zwłaszcza w kontekście już realizowanych i planowanych dostaw surowców energetycznych drogą morską. To zaledwie wycinek rzeczywistości morskiej, w której flota wojenna realizuje poważne zadania w ramach całościowego projektu – bezpieczeństwa morskiego państwa.

W pierwszym akapicie wyraźnie zazaczyłem, że analizowałem i oceniałem „poczynania flotowe” na tle najnowszych dziejów Polski i dynamicznej sytuacji międzynarodowej. To podejście jest konsekwencją przyjętej metodologii badań, w której dla mnie flota wojenna nie jest celem, tylko środkiem do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego państwa. Ponieważ sytuacja wewnętrzna i międzynarodowa w analizowanym okresie wykazywała dużą zmienność stąd wszelkie kwestie flotowe należy widzieć w owej dynamice. Uważam, że takiego podejścia zdecydowanie brakuje w polskiej marynistyce i dlatego flota wojenna urasta w niej do wydarzenia niemal z pogranicza bohaterskiego. Monografie, rozprawy doktorskie oraz prace przyczynkarskie poświęcone poszczególnym dywizjom lub rodzajom uzbrojenia morskiego są ważne, ale nie dają obrazu całości polskiej floty wojennej, zwłaszcza w ujęciu analityczno-syntetyzującym. Przedłożona przeze mnie monografia, mam nadzieję, że wypełnia tę lukę.

Zagrożenia dla bezpieczeństwa państwa nie brały się znikąd, ale generowała je sytuacja międzynarodowa. Polityka morska będąca domeną państwa miała obowiązek reagować na nie. I wcale nie chodziło tu o bezrozumne zwiększanie tonażu floty wojennej, ale racjonalne podejście do spraw morskich, które w konfiguracji geopolitycznej dwudziestolecia międzywojennego wyglądały bardzo źle. W tej sytuacji uzasadnione było pominięcie Pomorza w efektywnym planowaniu operacyjnym z wszystkimi tego następstwami. Jako nieracjonalne należy uznać te działania polityczne i społeczne, które czyniły z bezbronnego wybrzeża forpocztę polskiej morskiej racji stanu.

W moich poczynaniach naukowych da się wyróżnić kilka charakterystycznych „obszarów” tematycznych wpisujących się w zasadniczy profil badań:

- pierwszy – obejmuje badania nad marynarką wojenną II Rzeczypospolitej, które zostały zaprezentowane w monografii: *Adam, Aleksander i Borys Mohuczowie w służbie Polskiej Marynarki Wojennej* oraz w artykułach: *Polska Marynarka Wojenna w dwudziestoleciu międzywojennym. Sukces czy porażka?*; „*Korytarz polski*”, *jako specyficzne pogranicze i jego wpływ na zagadnienia obronne w dwudziestoleciu międzywojennym*. Zrozumieniu tamtego czasu i klimatu tworzenia sił morskich poświęcona była konferencja naukowa i publikacja pod moją redakcją: *Kierownicza kadra Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918 – 1989*;
- drugi – był i jest związany z polityką morską państwa, co znalazło swój wyraz w następujących publikacjach: *U źródeł polityki morskiej Polski Odrodzonej. Między wyobrażeniami a realiami*; *Społeczny i propagandowy aspekt polityki morskiej państwa (1918 – 1939)*; *Dominium maris Baltici. Głos w dyskusji o polskiej obecności na morzu*; *U źródeł polskich „kompleksów i mitów morskich*; *Urok morza i jego odkrywanie w dwudziestoleciu międzywojennym* oraz w obszernym studium zatytułowanym *Meandry polskiej polityki bałtyckiej*;
- trzeci – obejmuje zagadnienia *stricto* polityczne, ale ściśle związane z problematyką rozwoju sił zbrojnych i bezpieczeństwem. Mój autorski pogląd na te kwestie został wyrażony w następujących artykułach: *O roli Pomorza w polityce II Rzeczypospolitej pod wpływem uwag profesora Romana Wapińskiego*; *Sytuacja polityczno-militarna w rejonie Morza Bałtyckiego po 1945 roku i jej wpływ na morską myśl wojskową*; „*Zimna wojna*” *i jej wpływ na rozwój polskiej myśli wojskowej w latach 1946 – 1970*; „*Zimna wojna*” – *konflikt o wielu obliczach*; *Koncepcje obrony Wybrzeża i rozwoju polskich sił morskich po 1945 roku*; *Marynarka Wojenna PRL, jako czynnik stabilizacji i współpracy w rejonie Bałtyku po 1945 roku*; *Polska polityka zagraniczna po 1989*

roku i jej wpływ na pozycję państwa w stosunkach międzynarodowych oraz jego bezpieczeństwo; *Historyk wobec współczesnych dylematów bezpieczeństwa; Polska i jej doświadczenie historyczne wobec wyzwań jednoczącej się Europy; Wojny lat 1945-2005 i ich wpływ na politykę i dyplomację tego okresu; Wydarzenia w Polsce w latach 1980 – 1981 w opinii lewicowej prasy francuskiej; „Pomarańczowa” Ukraina z polskiej perspektywy politycznej; Ukraina i Polska w kontekście swojego historycznego doświadczenia. Czy rzeczywiście istotą problemu jest Stepan Bandera?* Do tej grupy zaliczam prace zbiorowe pod moją redakcją, które były pokłosiem konferencji naukowych: *Konflikt zbrojny na Bałtyku w koncepcjach ideologii zimnowojennej po 1945 roku; Polska Marynarka Wojenna w realizacji sojuszy polityczno-wojskowych państwa w latach 1918 – 2004; W ten kanon wpisuje się również ogólnopolska konferencja naukowa: Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień 1939 roku i dwutomowa publikacja: Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień 1939. Polityka i wojna oraz Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień 1939. Pamięć i odpowiedzialność;*

- czwarty – należy do szczególnych, bo dotyczy Marynarki Wojennej PRL, która z racji swojego polityczno-ideologicznego uwikłania jest przedmiotem ostrej polemiki i prowokuje oceny inspirowane współczesną polityką historyczną. Swój pogląd na te sprawy zawarłem w następujących artykułach: *Marynarka Wojenna PRL 1945-1989. Służba w oparach ideologii; Marynarka Wojenna po 1945 roku. Narodowa czy polskojęzyczna; Doświadczenia wojenne i ich wpływ na rozwój marynarki wojennej w Polsce po 1945 roku; Manipulowanie historią „ludowej” marynarki wojennej to też barbarzyństwo; Oficer „ludowej” marynarki wojennej. Między wychowaniem a ideologizacją; Kierownicy i organizatorzy wychowania personelu Marynarki Wojennej w latach 1945-1970; O specjalistach radzieckich w polskiej flocie wojennej po 1945 r. – próba oceny; Dom rodzinny oficera Marynarki Wojennej (1945-1989) – przestrzeń niekoniecznie prywatna; Apolityczność wojska – kilka refleksji w ujęciu historycznym oraz W Sejmowej Komisji Obrony Narodowej (VI-IX kadencji) o społecznej roli „ludowego” Wojska Polskiego;*

Oczywiście, swoje badania opieram w zdecydowanej większości na materiałach archiwalnych krajowych i zagranicznych, ale chcę tu podkreślić, że wielką wartość poznawczą miały wywiady autoryzowane, które przeprowadziłem z admirałami zajmującymi kierownicze stanowiska w Marynarce Wojennej po 1989 r. Otrzymałem w ten sposób unikatowy materiał, którym nie dysponuje żadne archiwum, a ponadto rozmawiając z wieloma admirałami na takie same lub podobne tematy miałem możliwość konfrontowania wypowiedzi i ocen. To, że

udało mi się przekonać oficerów tak wysokiego szczebla do rozmowy o marynarce wojennej poczytuje sobie za sukces z jednoczesną świadomością odpowiedzialności za sposób wykorzystania uzyskanych informacji. Tą metodą przygotowałem dwie monografie: *Profesura z morzem w tle, czyli rzecz o oficerach naukę w Akademii Marynarki Wojennej uprawiających* oraz *Kontradmiral Hieronim Henryk Pietraszkiewicz. To wojna uczyniła mnie żołnierzem*. Była to w istocie rzeczy niekończąca się rozmowa i dyskusja o różnych zagadnieniach, od personalnych po organizacyjne i zadaniowe dotyczące Polskiej Marynarki Wojennej.

Na kwestie flotowe i bezpieczeństwo morskie państwa patrzę z trzech uzupełniających się perspektyw: historycznej, politologicznej i społecznej. Pierwsza z nich pozwala analizować doświadczenia, które nie zawsze były na miarę potrzeb i oczekiwań. Wyciągając z nich wnioski nie musimy katować współczesnego pokolenia marynarzy opowieściami o niechcianej flocie i spisku wojskowym przeciwko niej. Słabość floty, tej przedwojennej, powojennej i współczesnej ma głębsze korzenie, a tkwią one w słabości państwa, które bardziej „markuje” obecność na morzu, aniżeli jest na nim w rzeczywistości. Nie podzielam opinii, że bezpieczeństwo, z morskim włącznie w rozumieniu politycznym i społecznym wyłoniło się dopiero po 1989 r. Niedostatek lub lekceważenie analiz historycznych w tym zakresie powoduje, że nagle „odkrywamy” rzeczy, które zaistniały lub były opisywane przed laty. Lepiej będzie, jeśli historia pozostanie *magistra vitae*, a my, bez obrażania się na nią potrafimy z niej mądrze korzystać.

Perspektywa politologiczna pozwoliła analizować i oceniać dynamikę zmian w środowisku międzynarodowym, zwłaszcza pod kątem interesujących mnie zagrożeń i wynikających z nich potrzeb obronnych. Flota wojenna wpisana w politykę morską państwa powinna posiadać zdolność do reagowania na nie, zarówno w układzie narodowym jak i sojuszniczym. Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego jest w pierwszej kolejności obowiązkiem państwa i musi być wkomponowane w jego politykę morską, a sojusze są tylko dodatkowym wsparciem. Odnoszę wrażenie, że w polskich warunkach ta kolejność jest odwrócona. I wreszcie, równie ważna perspektywa społeczna, bo przecież flota wojenna nie istnieje z pominięciem czynnika ludzkiego. Z moich analiz niezbieżnie wynika, że to on w głównej mierze decydował o jej stanie i jakości. Często podkreślamy, że flota wojenna to „ciągłość i tradycja”. Jeśli tak, to bez wątplenia są to filary floty oparte na czynniku ludzkim. Uważam, że jest to problem szerszy i tak naprawdę determinacja społeczeństwa zadecydowała o tym, że Polska wyszła na morze. W ten sposób przynajmniej częściowo zrealizowano postulat kmdra Mieczysława Burhardta o „zmorszczeniu” Polaków.

Jako osiągnięcie naukowe wskazałem przedmiotową monografię, gdyż jest ona rezultatem moich wieloletnich badań i analiz związanych z dziejami Polski na morzu. Obszary badawcze, o których wspomniałem stopniowo przybliżały mnie do rozumienia spraw morskich i powodowały, że mogłem z większą odwagą i precyzją formułować wnioski i „stawić” diagnozę problemu. W jednym z nich wyraźnie wyartykułowałem, że w polskiej polityce bałtyckiej brakowało ciągłości, a okresowe „dochodzenie” do morza nie wywierało poważniejszego wpływu na życie społeczne i gospodarcze Rzeczypospolitej. Przez dziesiątki lat dominowało, a wręcz pokutowało przekonanie opiniotwórczych kręgów społecznych, że polski szlachcic nie jest zainteresowany żeglugą, bo może zbywać swoje towary na miejscu, bez ponoszenia ryzyka i dodatkowych kosztów. Brakowało głębszej refleksji nad przesłaniem „morskim” biskupa Dymitra Solikowskiego, podobny los spotkał apel Stanisława Staszica „frontem do morza”. Ważną była również konkluzja, że Polska orientująca się na wschód zrywała z najbardziej naturalnym kierunkiem swojego rozwoju, kierunkiem nadmorskim – bałtyckim. Na wynikające z tej polityki zagrożenia zwrócił uwagę Stanisław Grabski pisząc: „...bez dostępu do Dniepru Polska może istnieć, ale nie może istnieć bez trwałego dostępu do morza”. Uzasadniając to stanowisko konkludował: „Ekspansja Polski ku Bałtykowi – to jednocześnie szybkie uprzemysłowienie Polski, rozwój miast, demokratycznej kultury obywatelskiej. Ekspansja Polski na wschód – to wciąganie Polski w chaos przewrotów, to polityka nieobliczalnych eksperymentów społecznych i szalonych ryzyk dyplomatycznych i wojennych”. Wydarzenia dwudziestolecia międzywojennego i lat następnych przyznały mu rację.

Z innej perspektywy, ale z równie głębokim niepokojem pisał o tych sprawach Bernard Chrzanowski podkreślając: „[...] ani w malarstwie, ani w poezji czy powieści naszej – morza i nadmorskiego kaszubskiego brzegu jakby nie było. [...] Mają swoich malarzy i poetów wszystkie dzielnice dawnej Rzeczypospolitej; Litwa i Polesie, Podole i Ukraina, Kujawy i Mazowsze, Kieleckie i Krakowskie, Podhale i Tatry; cisną się na usta dziesiątki nazwisk, przypominających ziemię i ludzi litewskich zaścianków, nadniemeńskich brzegów, podolskich stepów, podhalańskich zagród, krakowskich wsi, kieleckich borów, mazowieckich łąk, kujawskich łąków; nie ma jedynie morza i wybrzeża”. Mało optymistyczna była konkluzja Piotra Palińskiego, który pisał „[...] było Pomorze, a szczególnie Kaszuby dla dalszych stron Polski prawdziwą *terra incognita* – ziemią nieznaną: doznawała ona jawnego upośledzenia, a mieszkańców jej uważano za niepełnych Polaków”. Z tych między innymi powodów uznałem za celowe zagłębienie się w społeczne i polityczne zawłości polityki morskiej państwa. W każdej polityce, tej morskiej również „decydują nie względy moralne i oderwane zasady, pisał Stanisław Kozicki, lecz interesy i poglądy na rozwój spraw europejskich”. Osa-

dzając zagadnienia polityki morskiej i kwestie flotowe w perspektywie europejskiej, czyniłem zadość powyższemu postulatowi. Jej zaletą było to, że sprowadzała „Polskę morską” do właściwych wymiarów, nie ujmując nic z determinacji ludzi zaangażowanych w te procesy.

Gdy w 1920 r. Polska doszła do morza, z wielką siłą powróciły polityczne i społeczno – gospodarcze oczekiwania wobec skromnego pod każdym względem, ale jakże radośnie witanego „kawałka wybrzeża”. Siła uczuć była tak wielka, że wytworzyła się swoista „mistyka dostępu do morza”, a bywanie nad nim stawało się „patriotycznym obowiązkiem”. Uważam, że u progu niepodległości „Polska morską” nie mieściła się w kategorii zadań pierwszoplanowych. To, że kwestie morskie szybko upomniały się o swoje prawa wynikało z zagrożenia polskiej racji stanu, które na Pomorzu było szczególnie widoczne. Terytorialna i polityczna struktura „korytarza”, Wolne Miasto Gdańsk z dominującym żywiołem niemieckim oraz wojna na wschodzie z wyraźnymi akcentami gdańskimi budziły najgłębszy niepokój polityczny i społeczny.

Uroczystości zaślubin Polski z morzem celebrowane w Pucku odwoływały się do historii i sumień, natomiast zdecydowanie nie wystarczały do przebudowy świadomości z lądowej na morską i zapoczątkowania wielopokoleniowej pracy dla morza i na morzu. Obawy o to, że po uroczystej mszy i płomiennych wystąpieniach sprawy morskie powrócą w stare koleiny inspirowały m. in. Mieczysława Burhardta do sformułowania postulatu, aby „wołę niegrzeszenia wobec polskiego morza” wpisać do konstytucji. Tak się nie stało i wydaje się, że słusznie, gdyż u progu niepodległości wszystkie dziedziny życia społecznego miały prawo upominać się o podobne potraktowanie. „Zmartwychwstała” Polska, co konsekwentnie podkreślałem, stała się jednym wielkim „placem budowy”, tak w wymiarze politycznym jak również społeczno-gospodarczym, na którym sukcesy przeplatały się z niepowodzeniami.

Od puckich zaślubin z morzem upłynęło kilka dziesięcioleci i to z tej perspektywy sformułowałem pytanie o kondycję morską Rzeczypospolitej, osadzonej w latach 1918 – 1989. Pochodną owej kondycji było i jest bezpieczeństwo morskie państwa, które stanowi myśl przewodnią przedłożonej do oceny monografii. Uważam, że początkowa jak i końcowa cezura czasowa są na tyle wyraziste, iż nie wymagają uzasadnień. W listopadzie 1918 roku „zmartwychwstała” Polska rozpoczęła swoją trudną drogę do niepodległości, a rok 1989 zamknął powojenny okres jej dziejów z ograniczoną suwerennością i stał się początkiem narodzin wolnej i niepodległej III Rzeczypospolitej. W życie społeczno-polityczne i historię tego okresu jest wpisana „Polska morską”. W tej zbitce terminologicznej zawarłem bogactwo i różnorodność problemów związanych z „dojściem” do morza, polityką i gospodarką morską oraz flotą wojenną. Pojawia się ona wielokrotnie na stronach przedmiotowej monografii i za

każdym razem odnosi się do konkretnych zdarzeń i czasu, w którym miały one miejsce. To oznacza, że potraktowałem problematykę morską w całej jej złożoności, w kategorii procesu, którego dynamika była i jest zależna od potencjału społeczno-politycznego i ekonomicznego kraju. Nie bez znaczenia jest również to, że „Polska morską” rodziła się i krzepła pod prężnym wpływem sytuacji międzynarodowej. Głęboko zasadną jest teza, że presja sytuacji zewnętrznej często zakłócała proces kształtowania podstaw polityki i gospodarki morskiej. Tak było w dwudziestoleciu międzywojennym i po 1945 roku, kiedy to „zimna wojna” generowała niewspółmierne obciążenia dla budżetu, kosztem m. in. racjonalnej gospodarki morskiej. Generalny wniosek jest taki, że czynnikami stymulującymi rozwój floty wojennej były zagrożenia zewnętrzne, a nie planowa polityka morska państwa. Ta zależność jest również widoczna w toczących się obecnie dyskusjach o kondycji i perspektywach modernizacji (rozwoju) sił morskich RP.

Cechą charakterystyczną „morskiego” dwudziestolecia międzywojennego było to, że ideologia morska błędziła w oparach absurdu, już to kierując myśli Polaków w stronę mocarstwowości morskiej, albo też tonęła w powodzi pretensji, że rodacy zastygli w obojętności wobec spraw morskich. Nie było moją intencją wspieranie którejs z tych opcji i werbowanie dla niej kolejnych zwolenników, ale realna i racjonalna ocena projektu „Polski morskiej”. Starając się sprostać temu zadaniu skorzystałem z sugestii prof. Romana Wapińskiego, by popatrzeć na sprawy morskie z flotą wojenną włącznie z szerszej perspektywy, aniżeli ta, którą daje pokład okrętu. Miejsce na śródookręciu już samo w sobie dopomina się wyjątkowości i taki stygmat mają liczne prace historyczne i marynistyczne poświęcone Polskiej Marynarce Wojennej. Perspektywa, której „użyłem” nie umniejszała roli floty wojennej, tylko spowodowała, że stała się ona bytem realnym, pozbawionym zbędnych przymiotników w rodzaju „mała, wielka duchem”. Jest to o tyle istotne, że wojna obnaża wszelkie słabości i tak naprawdę jest jedynym weryfikatorem kwalifikacji żołnierza i narzędzi walki.

Przedkładałem monografię o wyraźnie zarysowanym układzie problemowym. Punktem wyjścia uczyniłem morskie dokonania dwudziestolecia międzywojennego i na ich fundamencie osadziłem flotę wojenną, z jej spektakularnymi sukcesami i problemami, które postawiły ją w sytuacji „niewykonalności zadania” we wrześniu 1939 roku. Zdecydowanie podważyłem jedną z fundamentalnych tez powielanych w historiografii morskiej, że to kolejni admirałowie byli twórcami floty wojennej. W moim najgłębszym przekonaniu, i starałem się tego dowieść, flotę wojenną powołała do życia Rzeczypospolita i to ona ponosiła odpowiedzialność za jej stan i zdolność do wykonywania zadań. W podejmowane decyzje, a także ich brak wpisywała się odpowiedzialność za bezpieczeństwo morskie państwa. Tak było w dwudziestoleciu mi-

dzywojennym i podobnie po 1945 roku, z oczywistym uwzględnieniem zależności i powiązań sojusznicych. Konkluzja ogólna jest taka, że Polska była zbyt słaba, zwłaszcza pod względem gospodarczym i stąd nie była w stanie zbudować floty wojennej adekwatnej do artykułowanej wizji państwa morskiego. Nie bez powodu przypomniałem, że już w 1925 roku zostały sformułowane dwa pytania o kapitalnym znaczeniu dla przyszłości „Polski morskiej”, pierwsze z nich, czy Polskę stać na flotę wojenną, i drugie, jaka flota wojenna jest Polsce potrzebna? To, że wówczas nie podjęto pod ich wpływem dyskusji nad problematyką morską, miało swoje najdalej idące konsekwencje, z których, tak uważam, nie uwolniliśmy się po chwilę obecną. Podobny los spotkał „zaproszenie” dra Józefa Marlicza do szerszej debaty nad polityką morską państwa. Uznano wówczas (1925), że szkoda czasu na teoretyczne dywagacje, że czyn jest najlepszą odpowiedzią na rysujące się wyzwania. Nie podzielam takiego podejścia i uważam, iż źle się stało, że w ówczesnym sejmie pod rzucającym się w oczy hasłem „Polska od morza do morza” nie podjęto takiej dyskusji, by uświadomić w ten sposób skalę wyzwań i kosztów.

W dalszej kolejności wskazałem i scharakteryzowałem przyczyny stopniowego rozkładu porządku wersalskiego, eksponując w sposób szczególny zagadnienia morskie i pomorskie. Wskazałem te działania polskiej dyplomacji, które ewidentnie osłabiały powersalską Europę a w konsekwencji pogarszały stan ówczesnego bezpieczeństwa. Uważam, że w interesującym mnie segmencie zdarzeń sytuacja osiągnęła stan krytyczny wówczas, gdy w maju-czerwcu 1939 r. Francuzi i Brytyjczycy dali wyraźnie do zrozumienia, że bałtycki teatr wojny pozostaje poza strefą ich operacyjnego zainteresowania, co w konsekwencji spowodowało, że obrona „Polski morskiej” była zadaniem niewykonalnym. Nie starałem się eksponować „grzechów” naszych sojuszników, bo jak mieli postąpić w sytuacji, gdy Pomorze, uznając jego „specyfikę”, wyłączono z efektywnego planowania operacyjnego. Jeśli w tej sytuacji zasadne było dyslokowanie części floty wojennej do Wielkiej Brytanii, to bezrozumna lub pozbawiona sensu była decyzja o pozostawieniu „Gryfa”, „Wichra” i okrętów podwodnych, wyłącznie dla celów „polityczno-prestiżowych”. W kwestii wspomnianej dyslokacji wyraziłem mniej optymistyczny pogląd i silnie wyartykułowałem, że budowano flotę wojenną dla obrony polskiej morskiej racji stanu, a nie potrzeb brytyjskiego sojusznika, który od marca 1939 r. grał „polską kartą”.

Kwestionuję pogląd, jakoby „kwestia Gdańska” była detonatorem wojny, natomiast podzielam opinię wielu historyków i politologów uważających, że stała się ona nośnym argumentem, zwłaszcza w ówczesnej propagandzie, który odsuwał, przynajmniej do czasu, poodejście od głównych aktorów europejskiej sceny politycznej zainteresowanych zburzeniem

systemu wersalskiego. Nieuchronność wojny była wpisana w logikę polityczną międzywojennej Europy. Polska przeceniająca swoje polityczne i militarne atuty, z morskimi włącznie, wzięła udział w tej grze i stanęła wobec wyboru pomiędzy honorem a hańbą. Wybrała honor! Czy cena, którą przyszło za ten wybór zapłacić nie była zbyt wysoka, to jedno z pytań wciąż obecnych w pokoleniowej dyskusji? Zabrałem głos w tej sprawie i sformułowałem pogląd, że polska polityka zagraniczna nie zawsze adekwatnie reagowała na dynamiczną sytuację w europejskiej przestrzeni społecznej i politycznej. Niedowład (uwiad), o którym tu mowa, w sposób szczególny wyróżniał tę politykę w latach drugiej wojny światowej i w okresie powojennym, gdy stała się ona zakładnikiem sojuszu nie z własnego wyboru.

Przywołałem obszerną analizą poglądów, decyzji i działań, które doprowadziły do izolacji wybrzeża i dramatycznie wyrwały Polaków ze snu o „Polsce morskiej”. Flota wojenna będąca przedmiotem ich dumy, która miała być gwarantem „morskiej racji stanu”, zakończyła swoje działania na Bałtyku w 6. dniu wojny. Kapitulacja Helu dopełniła dramatu. Z obszernego rozdziału drugiego, celowo zwracam uwagę na podrozdział zatytułowany *Wrzesień 1939 – w obronie „Polski morskiej”*, który uważam za szczególnie istotny dla kwestii bezpieczeństwa morskiego państwa, i nie chodzi mi tylko o Polskę w konfiguracji polityczno-terytorialnej w 1939 roku. Już pierwsza kwestia zawarta w pytaniu, czy „polska racja stanu” leżała nad Bałtykiem skłoniła mnie do zanegowania dotychczasowego poglądu licznego grona historyków – marynistów skłonnych przypisywać polskiemu wybrzeżu roli politycznej i gospodarczej niewspółmiernej do stanu rzeczywistego.

Staralem się wyraźnie powiedzieć, że II Rzeczypospolita, poza kompleksem gdyńskim nazywanym „perłą dwudziestolecia” nie odnotowała spektakularnych sukcesów na Pomorzu. Nie jest nadużyciem sugestia, że polskość z trudem torowała tu sobie drogę, i dodajmy, że nie z winy lokalnego żywiołu. Z dokonanej analizy wypływa jeszcze jeden poważny wniosek a mianowicie taki, że sprawy morskie i pomorskie toczyły się niejako na uboczu głównego nurtu życia państwowego i były dla „centrali” dość kłopotliwe, zwłaszcza, gdy upominały się o środki finansowe. Doświadczał tego port w Gdyni, podobny niepokój budziły również potrzeby floty wojennej. Zastanawiać musi daleko posunięta niekonsekwencja polegająca na tym, że wyłączając Pomorze z efektywnego planowania operacyjnego, upychano w „korytarzu” jedną z najważniejszych, z punktu widzenia operacyjnego, inwestycji dwudziestolecia – port gdyński, którego w żaden sposób nie można było obronić metodą działań izolowanych, z jakimi mieliśmy do czynienia w kampanii 1939 r. Konsekwentnie opowiadam się za tym, że odpowiedzialność za bezpieczeństwo morskie państwa nie spoczywała na skromnej pod każdym względem flocie wojennej, tylko wchodziła kompleksowo w zakres odpowiedzialności

władz Rzeczypospolitej. Flota wojenna, co mocno wyeksponowałem, była tylko jednym z narzędzi bezpieczeństwa morskiego. Jej ocena dowodzi słabej kondycji społeczno-ekonomicznej państwa i braku spójnego poglądu na sprawy morskie i pomorskie w obliczu zagrożenia.

Polityczna retoryka i propaganda okresu międzywojennego spowodowały, że liczne grono marynistów skłonne było widzieć Polską Marynarkę Wojenną w roli strażnika morskich interesów państwa – polskiej morskiej racji stanu. To prawda, że idea morska była najbardziej naturalnym nośnikiem wolności, w rozumieniu społeczno - gospodarczym jak również politycznym. Potwierdzały to doświadczenia państw o ugruntowanej pozycji na morzach, które inspirowały orędowników „Polski morskiej”. Znajdowało to swoje odzwierciedlenie w obszernej publicystyce marynistycznej, w której, tak to oceniałem, nadmiernie potęgowano „morskość” Rzeczypospolitej, a flotę wojenną obarczano zadaniami, których nie była ona w stanie wykonać. W tym stanie rzeczy mieliśmy do czynienia z „Polską morską” głęboko zakorzenioną w sferze uczuć i wyobraźni, nieprzystającą w żaden sposób do realiów państwa odbudowującego swoją niepodległość. Presja zagrożeń zewnętrznych kłóciła się z podnoszoną przeze mnie logiką – najpierw budowa i rozwój podstaw gospodarki morskiej a następnie flota wojenna, jako rękojmia bezpieczeństwa. Powtórzę po raz kolejny, że sprawy morskie należy widzieć kompleksowo, jako **zadanie narodowe wpisane w politykę morską państwa**. Przywołałem wiele argumentów wskazujących na to, że tej logiki brakowało.

Oczywiście, nie można bagatelizować faktu, że Polska „rodziła się w huku dział”, a gdy one umilkły stała się obiektem silnej presji politycznej, w której prym wiodły pokonane Niemcy i Rosja Sowiecka. Sprzyjała im polityka Wielkiej Brytanii, która uważała, że „Polska skazana jest na zagładę i im prędzej to nastąpi, tym prędzej dojdzie do stabilizacji stosunków w Europie”. Był to niewątpliwie istotny powód, dla którego kwestie bezpieczeństwa miały osobliwy priorytet. Na Pomorzu, z uwagi na napięte stosunki polsko-gdańskie i specyfikę „korytarza” owe turbulencje były szczególnie widoczne. Już w 1924 roku w brytyjskiej prasie publicznej lansowano pogląd, że korytarz pomorski jest „nędznym rozwiązaniem”, które spowoduje wojnę europejską. By uniknąć takiego scenariusza proponowano: zwrot Gdańska Niemcom i budowę dwóch linii kolejowych pozostających pod zwierzchnictwem Niemiec. W zamian Niemcy „gwarantowałyby Polsce granice wschodnie”, które uważano za polski bastion bezpieczeństwa. Wspomnieć należy, że układający w Paryżu nową mapę Europy skłaniali się ku łagodnemu potraktowaniu Niemców i nie kryli swoich przekonań, że Polacy nie będą zdolni do utworzenia silnego i trwałego państwa. Nie miały większego, a nawet żadnego znaczenia głosy odwołujące się do sprawiedliwości historycznej i społecznej, bo

w polityce „wersalskiej” decydowały nie względy moralne i oderwane zasady, lecz interesy i poglądy na rozwój spraw europejskich. Można się zastanowić, czy dzisiejsza Europa nie przypomina tamtego klimatu?

Bezpieczeństwo państwa, również to na morzu, jest pochodną polityki. Moje głębokie przekonanie o takiej zależności spowodowało, że polityce europejskiej i wewnętrznej w latach 1918 – 1989 poświęciłem aż tyle uwagi. To, w jaki sposób Polska odnajdywała się, najpierw w „gorsecie” wersalskim, a później jałtańskim decydowało o poczuciu jej bezpieczeństwa. Z oczywistych powodów, wyrażonych w podtytule przedmiotowej monografii, kwestie te zredukowałem do spraw morskich. Nie mam wątpliwości, że wprowadzenie do społecznego obiegu tezy o „polskiej morskiej racji stanu”, nie miało wystarczającego umocowania w potencjale państwa, a wytworzyło klimat, w którym morską rzeczywistość „klajstrowano”, bardziej chęćmi aniżeli możliwościami. Z tego powodu jeden z podrozdziałów monografii został zawarty w pytaniu: mamy dostęp do morza – i co dalej? Paradoks sytuacji polega na tym, że moglibyśmy to pytanie powtórzyć dziś. Uważam, że należałoby to uczynić jak najszybciej, by następne pokolenia nie oskarżały dzisiejszych decydentów o grzech zaniechania wobec „polskiego morza”. Publikacje dotyczące obecnej kondycji marynarki wojennej, a raczej jej braku, aż kipią z emocji i oburzenia. Średnia wieku okrętów będących w linii (33 lata) musi taki niepokój wywoływać. Niczym bumerang powraca apel Mieczysława Burhardta o stosowny ustęp w konstytucji, poświęcony sprawom morza.

Mając powyższe na uwadze, moim celem nie było pisanie jeszcze jednej „prawdziwej historii” Polskiej Marynarki Wojennej, ale uogólnienie dotychczasowych wyników badań i dokonanie w miarę obiektywnej analizy i oceny jej potencjału bojowego i miejsca w systemie obronnym państwa, w jego polityce morskiej. Zarysowując w ten sposób problem badawczy usytuowałem go w szerszej, ponadnarodowej perspektywie społeczno – politycznej, gdyż tylko taka dawała szansę na weryfikowanie głęboko zakorzenionych w polskim krwioobieg opinii i ocen. Uważam, i to podkreślałem, że wyjście na morze nie przeciwko komuś, ale z potrzeby współuczestniczenia w jego „uprawie” ma najwyższy sens i temu celowi powinna również służyć flota wojenna. Wojna była doświadczeniem trudnym, ale przejściowym i nie może ona stanowić jedyne (wyłączonego) punktu odniesienia dla oceny floty wojennej, której głównym zadaniem jest bezpieczeństwo morskie państwa rozumiane jako stan, w którym realizuje ono zadania wpisane w jego polityczną i społeczno-gospodarczą logikę.

Muszę wyraźnie powiedzieć, że nie jest sprawą łatwą mierzyć się z materią zakleszczoną pomiędzy dwoma wyraźnymi symbolami: postacią marszałka Józefa Piłsudskiego i Pomnikiem Ludzi Morza. Pierwszemu przypisuje się sprawstwo wyjścia Polski na morze,

i uważam, że zdecydowanie na wyrost, natomiast pomnik sam w sobie wymaga szacunku i powściągliwości w rozdzielaniu zasług. Mając to na uwadze starałem się w maksymalnym stopniu drażyć „bilans otwarcia” trudnej niepodległości. To nie tylko kwestia granic, z „korytarzem pomorskim” włącznie oraz relacji z Wolnym Miastem Gdańsk, ale przede wszystkim przebudowy świadomości, że wreszcie ta Polska jest nasza i wspólnie budujemy jej przyszłość. Dotyczyło to również zagadnienia, które nazwałem „morską niepodległością”. Było to zadanie o tyle ważne, że dla zdecydowanej większości Polaków zupełnie nowe, tak w rozumieniu społeczno-gospodarczym, jak również polityczno-wojskowym. Ważny był w tej sytuacji postulat „zmorszczenia Polaków”, w którym należało dostrzec ożywienie staszycowskiej idei „frontem do morza”. Opatrując znakiem zapytania podrozdział: Mamy dostęp do morza – i co dalej?, wyraźnie zasugerowałem, że łatwiej było dojść do morza, aniżeli uczynić z owego „skrawka wybrzeża” użyteczny dla państwa argument (atut) polityczny i społeczno-gospodarczy. Nie unikałem kontrowersji i wielokrotnie wskazywałem, że zawirowania polityczne wewnątrz kraju sprzyjały ośrodkom zagranicznym, które z różnych powodów kwestionowały lub nie zamierzały akceptować „zmartwychwstałej” Rzeczypospolitej. Bronię tezy, że wiele państw przyzwyczało się do nieobecności Polski na politycznej mapie Europy, co niewątpliwie sprzyjało antypolskim akcentom w polityce Niemiec i Rosji Sowieckiej. Zbyt często wypominano i przypominano Polakom, że podarowano im niepodległość, co miało Polskę czynić zakładnikiem polityki zwyciężskich mocarstw, zarówno po pierwszej jak i po drugiej wojnie światowej.

Pytaniem ważnym, które przewija się przez całą narrację jest to, czy Polska wypracowała spójną koncepcję narodowej polityki morskiej. Zająłem w tej kwestii stanowisko będące w opozycji do zdania wielu autorów i podkreślałem, że takiej polityki nie wypracowano, a jej ulotne fragmenty nie powinny służyć do tworzenia mitologii, że „Polska morzem stała”. Wyraźnie zaznaczyłem, że doceniam znaczenie Gdyni, ale nie wyrosła ona na gruncie owej polityki, tylko inspirował ją konflikt z Gdańskiem i tak zostało aż do wybuchu wojny. I wreszcie znakomitą część rozdziału pierwszego poświęciłem flocie wojennej, gdzie swoje na ten temat refleksje oparłem na dwóch kluczowych zagadnieniach, jaka flota wojenna oraz, czy Polskę stać było na flotę wojenną? Należy przypomnieć, że te pytania zostały postawione w 1925 roku i tak naprawdę nie odpowiedziano na nie do roku 2017. A przecież zawiera się w nich klucz do kwestii o wiodącym znaczeniu, jakim narzędziem dysponowało (dysponuje) państwo, aby zapewnić sobie bezpieczeństwo na morzu. W tej części monografii bardzo wyraźnie została wyeksponowana i potwierdzona teza, że biednego państwa nie stać na flotę wojenną.

Entuzjazm społeczny należy docenić, ale to za mało do zbudowania powagi państwa na morzu.

W drugim rozdziale przywołałem wydarzenia, które stopniowo wytrącały Europę i poszczególne państwa z porządku ustanowionego traktatem wersalskim. To, że będzie on nie trwało najwcześniej wieszcyli ci, którzy go wykoncypowali i narzucili ówczesnej Europie. Zasadniczo trudno byłoby wskazać choćby jedno państwo, z Polską włącznie, które nie zgłaszałyby swoich zastrzeżeń do litery post wersalskiego ładu międzynarodowego. Przywołałem wiele opinii, za i przeciw porządkowi wersalskiemu i wszystkie one prowadziły do jednego wniosku, że kolejna konfrontacja zbrojna była nieunikniona. Geopolityka determinowała nasze niepowodzenia na arenie międzynarodowej, co wcale nie zwalnia z niedostrzegania licznych błędów popełnionych przez rodzime gremia polityczne. Ktoś mógłby zapytać, jaki istniał związek pomiędzy „sprawą Czechosłowacji” a bezpieczeństwem morskim państwa. Oczywiście niewielki, jeśli oceniamy te kwestie w kategoriach wyłącznie geograficznych. Z kolei bardzo duży, gdy bezpieczeństwo państwa traktujemy kompleksowo i ze świadomością, że nie jest ono wartością daną raz na zawsze. Okres międzywojenny był takim „teatrem”, w którym wydarzenia przerastały nawet wybitnych aktorów. Na polskiej scenie politycznej nadmiaru talentów dyplomatycznych nie było. Zawieraliśmy sojusze, w których nie zawsze szanowano naszą podmiotowość, ale zdarzało się, że dawaliśmy ku temu powody. Zasadnicza przesłanka sojuszu polsko-francuskiego z 1921 roku, że jego polityczno-wojskowym spoiwem będą Niemcy, nie wytrzymała próby czasu. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że obie strony czuły się nim skrępowane i stopniowo uwalniały się z przyjętych na siebie zobowiązań, a wyłącznym beneficjentem wytwarzanej sytuacji były Niemcy. Uwagi, które sformułowałem w tej kwestii prowadziły do zasadniczego wniosku, że w „decydującym rozdziale – „gra” toczyła się o Polskę, a nie w sprawie Polski”.

Uważam, że naiwnością polskiego kierownictwa polityczno-wojskowego było oczekiwanie, że armada brytyjskich i francuskich okrętów wojennych wejdzie na Bałtyk, aby prowadzić wspólne operacje z Polską Marynarką Wojenną. Nie od rzeczy będzie przypomnieć, że port wojenny w Gdyni budowano z myślą, że tym przeciwnikiem będzie Rosja Sowiecka. A jeśli tak, to trzeba mieć port i bazę przeładunkową, która przyjmie od sojusznicznych państw (Francji i Wielkiej Brytanii) zaopatrzenie i uzbrojenie dla armii, i nie powtórzy się *casus* 1920 r., kiedy to dokerzy gdańscy zablokowali wyładunek materiału wojennego dla walczących wojsk na froncie wschodnim. Kalkulacje, o których tu mowa utraciły jakikolwiek sens, gdy III Rzesza w formie ultymatywnej przekazała stronie polskiej swoje stanowisko (żądania) w kwestii Gdańska i „korytarza pomorskiego”. Gwarancje brytyjskie, podkreśliłem

to bardzo stanowczo, nie były wyrazem sympatii dla Polski, ale próbą ratowania prestiżu Imperium, które w swoim pacyfizmie zlicytowało swoją powagę i utraciło wpływ na sprawy europejskie.

Zgadzam się z tezą Ignacego Matuszewskiego, że w określonych sytuacjach „geografia jest potężniejszym narzędziem wojny, niż czołg czy armata”. Przykład Gdańska i „korytarza pomorskiego” był tego najwymowniejszym dowodem. Jeszcze raz chcę podkreślić, że to ówczesna geopolityka wykluczała możliwość współdziałania polsko-brytyjsko-francuskiego na Bałtyku. Szła jej w sukurs geografia Bałtyku, na którym okręty po zablokowaniu cieśnin duńskich były jak „myszy w pułapce”. Tę zależność zarówno Brytyjczycy jak również Francuzi odkryli już w XVII wieku i nie byłem w stanie zrozumieć, dlaczego ta oczywistość z takim trudem przebijała się do świadomości polskich czynników wojskowych.

Jednym z ważnych dla mnie pytań było, czy polska racja stanu leżała nad Bałtykiem? Nie wzięło się ono z przypadku, gdyż bez mała przez całe dwudziestolecie międzywojenne utwierdzano społeczeństwo w przekonaniu, że tak było w istocie. Przydano Pomorzu i wybrzeżu znaczenia, które w żaden sposób nie współgrało z ogólną polityką państwa, miotającą się pomiędzy Berlinem a Moskwą, z niedookreśloną rolą Paryża i Londynu. Piłsudski miał rację, gdy wygarnął w twarz francuskiemu ministrowi spraw zagranicznych, że Francuzi nie zechcą się bić z Niemcami i dlatego powinni „dać” broń Polakom, u których taka gotowość była. Tej kwestii również poświęciłem kilka zdań refleksji, gdyż uważam, że narodową gotowość do umierania dla i za innych uczyniliśmy narodowym znakiem firmowym, bez podobnego ekwiwalentu po stronie choćby Francuzów i Brytyjczyków. To miało swoje daleko idące reperkusje już w czasie wojny.

Staralem się bardzo mocno wyartykułować niespójność pomiędzy planowaniem operacyjnym a inwestycjami strategicznymi realizowanymi w pasie zagrożonego Pomorza. Jedną z takich był port w Gdyni, który, jak już to zostało powiedziane od pierwszych decyzji o jego budowie, wobec niepewnej a wręcz wrogiej postawie Gdańska, uchodził za inwestycję w pierwszej kolejności wojskową. Wspomniana tu niespójność brała się stąd, że „korytarz pomorski” z uwagi na swoje usytuowanie i strukturę przestrzenną już na początku lat 20. został wyłączony z efektywnego planowania operacyjnego. I słusznie, gdyż nie można było wprowadzić kilku dywizji wojska w „przestrzeń”, która skazywała je na odcięcie i okrążenie. Jeśli zdecydowano, że Pomorze nie będzie bronione, nie należało bałamucić społeczeństwa zapewnieniami, że Polska na morzu rośnie w siłę i jest gotowa do odparcia każdego zagrożenia. To w tym kontekście należy analizować i oceniać decyzję o wyprowadzeniu części floty wojennej do Wielkiej Brytanii jeszcze przed wybuchem wojny. Nie podzieliłem opinii liczne-

go grona marynistów, którzy w planie „Peking” doszukali się wręcz genialnego posunięcia, które spowodowało, że Polska flota wojenna walczyła od „pierwszej do ostatniej salwy”. Flotę wojenną budowała II Rzeczpospolita dla obrony swoich morskich interesów, które we wrześniu 1939 r. zostały zagrożone. Skoro argumentem za wyprowadzeniem części okrętów była dysproporcja sił (w starciu z Niemcami), to jak można było pozostawić resztę nie zmieniając dla niej zadań? Doprawdy trudno polemizować z logiką świadka wydarzeń kmdra Steyera, który ówczesnemu kierownictwu MW zarzucił „brak rozumnego planowania” oraz „niedorozwój umysłowy sztabu”, który tę decyzję powziął. Dodać tu należy, że ma ona kolejnych zagorzałych zwolenników, którzy zapominają jednak o tym, że wszelkie oceny oderwane od czasu i miejsca mają niewielką wartość poznawczą. Wpisują się w bezwartościową mitologię, w której to Hel był „na straży”.

Bezpieczeństwo państwa na morzu jest sumą działań podejmowanych w ramach planowej polityki morskiej. Już powiedziałem, że flota wojenna jest tylko jednym z narzędzi tej polityki, co wcale nie umniejsza jej roli i znaczenia. Błędem jest, gdy zawężamy te sprawy wyłącznie do klas i typów okrętów wojennych i po łącznym tonażu floty oceniamy morski potencjał obronny państwa. Pisałem o tym, że w posiadanie okrętów można wejść metodą zamówień złożonych w stoczniach zagranicznych i tak postąpiono w okresie międzywojennym, skoro przemysł nie pozwalał na ich zbudowanie w stoczni krajowej. Oczywiście miało to swoje słabe strony, bo kredyt udzielony przez Francję zamiast zasilić rodzimy przemysł, pozostał w stocznich (rękach) naszego najważniejszego sojusznika. Nie bez przyczyny przywołałem w swojej monografii ważne ostrzeżenie, które powiada, że ten „kto przyjmuje wolność z cudzych rąk, ten się uzależnia”. Może mieć ono wieloraki charakter i występować w różnym czasie, nawet współcześnie. Polityka, również ta morska, musi ten aspekt uwzględniać, niekoniecznie czyniąc z niego argument sporu na użytek różnych kampanii politycznych i społecznych.

Analizując problematykę bezpieczeństwa morskiego mocno akcentowałem kwestie związane z zabezpieczeniem działań floty. Taką rolę pełni baza. Trafnie ujął to kmdr W. B. Steyer używając takiego oto porównania, że „most jest tak silny, jak silne jest najsłabsze jego przęsło”. Przez analogię możemy powiedzieć, że flota wojenna wykona zadanie w takim zakresie, w jakim pozwoli jej na to baza. Otóż klucz do wrześniowej tragedii był w bazie, w jej słabości, w jej niezdolności do zabezpieczenia i wsparcia działań okrętów. Mając powyższe na uwadze poświęciłem tej sprawie sporo miejsca a wnioski końcowe potwierdziły tezę, że słabość floty we wrześniu 1939 roku wynikała ze słabości bazy. Baza morska to „miejsce” odpowiednio przygotowane i bronione, w którym okręty uzupełniają zapasy, odtwarzają go-

towość bojową, prowadzą remonty, szukają schronienia, uzyskują wsparcie swoich działań, to także atut sojusznicy. Takiej bazy Polska Marynarka Wojenna w 1939 r. nie miała. Wiedzieli o tym Brytyjczycy i Francuzi, co dodatkowo zniechęcało ich do wejścia na Bałtyk. Wiedziało o tym również kierownictwo PMW i dlatego zabiegało o wysłanie części floty do Wielkiej Brytanii. Jeśli dowódcy okrętów nie mają zaufania do własnej bazy, to nie należy oczekiwać z ich strony, że zechcą w całości poświęcić się walce. We wrześniu 1939 r. dowódcy i załogi okrętów walczyli o przetrwanie, bez jakiegokolwiek możliwości uzyskania wsparcia ze strony bazy. Wyliczanie, ile to na Helu położono kilometrów kabli, torów kolejowych, wylano ton betonu, wydrążono tunele i silosów, wybudowano nabrzeży nie zmieni mojej opinii, że nie był on przystosowany do roli, którą mu pisano na czas działań wojennych.

Teza, że okręty skierowane do portów brytyjskich zapoczątkowały nowy rozdział w toczącej się wojnie jest mocno eksponowana w polskiej historiografii morskiej. Polemizuję z patriotyczną nutą pobrzmiewającą w tym wyczynie, zwłaszcza, że kroki te podejmowano w tajemnicy przed załogami okrętów. A przecież zaufanie jest tym, co tworzy *l'esprit de corps*. Wielu piszących nie chciało lub nie potrafiło zauważyć, że w czasie, gdy okręty realizowały plan „Peking” Wielka Brytania była naprawdę odległa od wypowiedzenia Niemcom wojny. Osiągnęła swój cel, wplątała Polskę w wojnę, zgarnęła, chociaż niewiele, to jednak najlepszą część polskiej floty i gotowa była podpisać pakt z samym Hitlerem, bo przecież londyńska ulica mówiła, po co wojna o Gdańsk skoro to niemieckie miasto, a jeśli tak, to słusznie Niemcy je zajęli. Często przypominam, że historię piszą zwycięscy. Tak stało się i tym razem, tę część historii napisali oficerowie Polskiej Marynarki Wojennej, którzy cało unieśli głowy z wrześniowej opresji, właśnie na pokładach „Burzy”, „Groma” i „Błyskawicy”. Więcej przyzwoitości zachowali młodzi dowódcy, którzy nie kryli swojego rozgoryczenia, że w chwili najcięższej próby opuścili walczących kolegów. To zaledwie symbole, ale jakże wymowne dla oceny „Polski morskiej”, którą II wojna światowa wyrzuciła na wzburzone morze dziejów.

Polska flota wojenna pod operacyjnym dowództwem brytyjskim doskonale obrazuje fragment procesu politycznego, w którym „najbliższy i najwierniejszy” sojusznik ewoluuje w stronę najbardziej „kłopotliwego” sojusznika. Uważam, że jest to ta część naszej historii, z historią sił zbrojnych włącznie, której poświęcamy zdecydowanie za mało miejsca. Najpierw „utopiliśmy” te sprawy w sojuszu polsko-radzieckim, później w ramach nowej poprawności sojuszniczej też nie wypadało o nich mówić, a przecież są to sprawy ważne dla zrozumienia całego procesu dziejowego, którego finałem była sowietyzacja Polski. Analiza obszernej historiografii i materiału źródłowego skłoniła mnie do wniosku, że sprawa Polski została

przesądzona na długo przed konferencją w Teheranie. Wojsko Polskie na zachodzie, a później to na wschodzie również było „krwawiącą” dekoracją do „politycznych manewrów”, w których „sprawa polska” stawała się najbardziej kłopotliwą dla Wielkiej Trójki. W swojej analizie zwróciłem uwagę na moment, w którym premier Churchill objaśnił gen. Sikorskiemu, że liczą się w zwycięskiej grze ci, którzy mogą wystawić milion żołnierzy. Było to w 1940 roku. Był to zaledwie sygnał, ale już bardzo wymowny, że miejsca dla Polski w tym ekskluzywnym klubie nie przewiduje się, bo nie stać ją na aktywa, których oczekiwano. Nie bez powodu w mojej narracji powracał rok 1943, jako przełomowy dla sprawy polskiej. „Kontrowersje i konflikty” dzielące Polaków, zarówno w ocenie września, jak również przyszłości Polski sprzyjały siłom politycznym, zarówno tym na wschodzie jak i na zachodzie, które eskalowały opinię, że jako naród jesteśmy niezdolni do samodzielnej państwowości.

W przyjętej przeze mnie konwencji nie powinien budzić zdziwienia tytuł rozdziału 3: *W (po)wojennej rzeczywistości*. W zniszczonym wojną kraju priorytety polityczne i społeczne wyznaczała zimna wojna. Niepodległość, niezależnie od tego, jak ją widziano z perspektywy wiosny 1945 roku też była limitowana obecnością na ziemiach polskich Armii Czerwonej, i tak pozostało aż do 1993 roku. Nie bez powodu powróciłem do wydarzeń z lat 20., kiedy to w przestrzeni społecznej najważniejsze było pytanie, jaka Polska? Proszę zauważyć, minęło 25 lat i to pytanie powracało ze zdwojoną siłą i nurtowało Polaków przez kilka dziesięcioleci, by dziś ponownie wcielać się w swoją pierwotną postać. Dla interesującej mnie problematyki kluczowe znaczenie miała kwestia rozstrzygnięć politycznych gwarantujących powrót Polski nad Bałtyk. Mam świadomość, że słowo „gwarantujących” miało zupełnie inny kontekst polityczny w latach wojny. Wskazałem przykłady świadczące o tym, że tak naprawdę nikt niczego nie chciał Polsce gwarantować. To, że w Londynie wykoncypowano powojenną „Polskę morską” było sprawą naturalną, bo przecież należało się przygotować do zagospodarowania wolnej Polski. Wolnej, w dosłownym tego słowa znaczeniu, gdyż o taką walczono i takiej oczekiwano. W tak rozumianą wolność wpisano „zabezpieczenia” terytorialne i polityczne, którymi nie dysponowała II RP. Koncepcja londyńska przegrała politycznie, bo ziemie zachodnie i północne potraktowali Sowieci jako zdobycz wojenną i w maksymalnym stopniu ograniczyli na nich polską suwerenność morską. Uważam, że nawet w tych warunkach Polacy wykonali tytaniczną pracę, aby sprostać wyzwaniom „morskim i pomorskim”, które z perspektywy 1945 roku jawiły się jako najpilniejsze. Określenie „polska racja stanu” miało w pierwszych latach powojennych tę samą siłę gospodarczą i społeczną, co „patriotyzm morski” lat 30.

„Bałtycka wachta” w nowych realiach politycznych i społecznych była jednym z najpoważniejszych wyzwań dla ludzi morza. W marynistycznej powojennej narracji dominuje wątek martyrologiczny. Nie lekceważę go, ale uważam, że kwestią ważniejszą były straty społeczne i gospodarcze, które poniosła Polska zrywając z przedwojenną morskością. Zresztą, trzeba wyraźnie powiedzieć, że gdyby ową ciągłość zachowano, wówczas nie byłoby „nocy komandorów”. Uderzenie w przedwojenne środowisko morskie miało wielorakie konsekwencje, a najgorzej wyszła na tym „odrodzona” Polska, która z polityczno-ideologicznych pobudek wyrzuciła na śmietnik historii materialny i intelektualny dorobek międzywojnia. Floty wojennej, podkreślałem to wielokrotnie, nie tworzy się z dnia na dzień. Podobnie jest z przygotowaniem i wychowaniem kadr morskich, które trzeba „uformować”, a jest to proces trwający pokolenia. Nie dla „ciągłości i tradycji” było jednym z najpoważniejszych błędów popełnionych przez ludzi nierozumiejących środowiska związanego z morzem. Mogę powtórzyć wcześniej wyrażoną myśl, że okręty wojenne można kupić lub zbudować w obcych stocznicach, natomiast ludzi trzeba wyszkolić i wychować i to oni są największą wartością owej „ciągłości i tradycji”. Już chociażby to pokazuje, że kwestie morskie należało wyłączyć z „ideologicznego kierunku” i pozwolić im rozwijać się na przedwojennej stepce. Stało się inaczej i jest to jedno z tych doświadczeń, z których ludzie morza wyciągnęli najdalej idące wnioski.

Przedmiotowa monografia obejmuje 44 lata historii i doświadczeń marynarki wojennej, którą w licznych publikacjach poprzedzano przymiotnikiem „ludowa”. Odniosłem się do tej terminologii i podzieliłem opinię tej części moich rozmówców, dla których Wojsko Polskie i Marynarka Wojenna były zawsze w barwach biało-czerwonych bez ideologicznych przymiotników i innych przebarwień. Wyraźnie zazaczyłem, że w analizowanym okresie mieliśmy do czynienia z dwiema różnymi flotami, bo taka była rzeczywistość społeczno-polityczna, na którą Polska miała zdecydowanie ograniczony wpływ. Czynnikiem upodabniającym te floty były tożsame zadania – bezpieczeństwo morskie państwa. To prawda, że były one wykonywane w bardzo różniącej się rzeczywistości międzynarodowej, ale zawsze wymagały podobnych wysokich kwalifikacji morskich i specjalistycznych. Tylko ich ocena wydaje się zasadna, bo przecież nie mamy obiektywnych kryteriów pomiaru zaangażowania ideologicznego. Posługując się bezrefleksyjnie statystyką możemy dojść do absurdalnych wniosków, które sformułowałem w podrozdziale zatytułowanym: *„Bałtycka wachta” w nowych realiach politycznych i społecznych*.

Zagadnieniem obarczonym poważnym ryzykiem badawczym były niewątpliwie kwestie dotyczące Układu Warszawskiego, w jego morskim wydaniu. Nie mogłem pominąć tego

obszaru doświadczeń morskiego rodzaju sił zbrojnych, gdyż przez kilkadziesiąt lat Zjednoczona Flota Bałtycka, nie będąc strukturą sformalizowaną istniała, jako wyraz sojuszniczej woli współdziałania na rzecz morskiego bezpieczeństwa sojuszu. Polska, co wyraźnie podkreślałem była jego częścią adekwatnie do swoich możliwości ekonomicznych. Chcę wyraźnie podkreślić, że dokumentacja archiwalna dotycząca morskiej części UW jest bardziej optymistyczna, aniżeli wymiar faktycznej współpracy, który naszkicowałem w oparciu o wywiady z kierownictwem MW RP. To prawda, że przedmiotowy sojusz osłaniała gruba warstwa propagandy, ale prawdą jest również to, że przyszło mu pełnić odpowiedzialną funkcję w podzielonym – zimnowojennym świecie. Z tej perspektywy cel został osiągnięty a bezpieczeństwo morskie państwa zachowane.

Rekapitulując powyższe uwagi, chcę podkreślić, że w pracy nad przedmiotową monografią motywowało mnie dążenie do wyjścia poza obowiązujący dotychczas kanon, że Polska Marynarka Wojenna jest takim dobrem narodowym, które przez sam fakt istnienia zasługuje na najwyższą, wręcz patriotyczną ocenę. Teza o „małej flocie wielkiej duchem” doskonale obrazowała ten stan, a lekceważąc go łatwo można było wejść w kolizję z nastrojami i emocjami środowiska, które przyczyniło się do wytworzenia swoistej uczuciowej otuliny wokół najmłodszego rodzaju sił zbrojnych. Ważyłem racje i argumenty, bo chciałem napisać „rzecz”, która będzie w swej treści analityczna, pozwalająca na formułowanie autorskich wniosków, a jednocześnie przystępna w odbiorze i prowokująca do dyskusji. Nie miała to być kolejna „piękna” historia o Polskiej Marynarce Wojennej, ale rozprawa naukowa, w której istotą sprawy jest polityka morska państwa i jeden z jej ważnych elementów - bezpieczeństwo państwa na morzu. Flota wojenna jest tu potraktowana w kategorii narzędzia, którym dysponuje państwo po to, aby zapewniła mu ona bezpieczne wyjście na morze i „używanie” go. To „narzędzie”, co zostało mocno podkreślone nie było i nie jest samodzielny bytem organizacyjnym. Flota wojenna jest zadaniem państwa, które uczestniczy w użytkowaniu i podziale dóbr morskich. Jest ona również miernikiem jego potencjału cywilizacyjnego i gospodarczego, bo morze to „partner” lub „przeciwnik” bardzo wymagający. Z tego między innymi powodu orędownicy polityki morskiej podkreślali, że jest to zadanie, którego perspektywę określa się na dziesiątki lat, a nie z dnia na dzień. W pełni podzielam ten pogląd.

Zakreślony obszar badawczy i przedział czasowy pozwalał dokonać analizy porównawczej, zanurzonej w bogactwie historii powszechnej i stosunków międzynarodowych o wyjątkowej dynamice. W pełni świadomie pomijałem rozkazy i zarządzenia wypełniające prozę codziennego życia okrętowego i garnizonowego oraz dane taktyczno-techniczne okrętów i uzbrojenia, które przykuwają uwagę licznego grona badaczy. Uznałem, że mają one

znikomą wartość dla przedmiotowej analizy i syntezy. Flota wojenna, którą umieściłem w tytule monografii była punktem odniesienia dla kwestii bezpieczeństwa morskiego państwa. Jest ona ważnym jego narzędziem, ale nie istnieje w oderwaniu od polityki i życia społeczno-gospodarczego państwa, a zwłaszcza jego strategii obronnej. Co ważne, w analizowanym okresie mieliśmy do czynienia z przemożnym wpływem czynników zewnętrznych, a to z tego powodu, że swoją politykę i bezpieczeństwo morskie II Rzeczypospolita opierała na silnych powiązaniach sojuszniczych i inwestycjach finansowanych przez obcy kapitał. Po 1945 r. zmieniły się wektory zależności, Polska znalazła się w strefie wpływów sowieckich, co jeszcze bardziej ograniczało jej samodzielność decyzyjną i inwestycyjną w obszarze spraw morskich, z flotą wojenną włącznie.

Takie ujęcie problematyki morskiej i prowadzone w jej obszarze badania pozwoliły mi na sformułowanie następujących wniosków:

- bezpieczeństwo morskie państwa to złożony proces społeczno-polityczny, gospodarczy i militarny, którego celem jest zapewnienie wszystkim podmiotom zaangażowanym w „uprawę” morza efektywnej realizacji swoich zadań;
- flota wojenna jest jednym z narzędzi państwa służących do zapewnienia mu bezpieczeństwa morskiego, nie bierze się ona z „dekretu”, ale jest pochodną kierunkowych decyzji politycznych i społeczno-ekonomicznych, które decydują o tym, jaką flotą wojenną państwo będzie dysponowało;
- polityka morska państwa jest zadaniem ogólnonarodowym, a nie sektorowym i wymaga odpowiedniego oprzyrządowania ustawowego, narzędzi społeczno-ekonomicznych, zaplecza intelektualnego oraz długookresowego i racjonalnego planowania;
- w latach 1918 – 1989 nie wypracowano spójnej polityki morskiej, która sytuowałaby Polskę wśród państw określanych mianem tradycyjnie morskich; przerosty ambicjonalne wyrażające się w akcentach kolonialnych i mocarstwowych nie sprzyjały racjonalizowaniu naszych narodowych oczekiwań względem morza;
- wartością Polskiej Marynarki Wojennej był i jest nadal „czynnik” ludzki, który będzie w stanie w pełni spożytkować swoje kwalifikacje specjalistyczne i wartości etyczno-zawodowe mając do dyspozycji nowoczesne okręty i uzbrojenie morskie;
- z pełną świadomością zdecydowałem się na analizę zagadnień związanych z bezpieczeństwem morskim i flotą wojenną w szerszym kontekście historycznym i międzynarodowym, gdyż tylko taka perspektywa pozwalała na obiektywizowanie ocen i spro-

wadzenie naszego, ponad miarę eksponowanego „morskiego ego” do właściwych proporcji;

- skierowana w dniu 10 lutego 2017 roku do społecznego odbioru *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, podziela wiele moich ocen, zwłaszcza w części dotyczącej organicznej zależności pomiędzy stanem państwa a jego możliwościami w kwestii wyjścia na morze, z flota wojenną włącznie;

5. Pozostałe osiągnięcia naukowe

Po uzyskaniu stopnia naukowego doktora kierowałem następującymi projektami badawczymi:

- pracą badawczą statutową pk. „Błyskawica” – Miejsce Polskiej Marynarki Wojennej w systemie obrony kraju w latach 1945-1989;
- pracą badawczą statutową pk. „Morus” – Ludzie nauki w służbie Akademii Marynarki Wojennej w latach 1955 – 2004;
- pracą badawczą statutową pk. „Adhara” – W Sejmie i Senacie RP (PRL) w latach 1921 – 1989 o flocie wojennej i polityce morskiej państwa;
- pracą badawczą statutową pk. „Perseusz” – Marynarka Wojenna PRL jako czynnik rozwoju społeczno-politycznego i gospodarczego Pomorza;
- grantem finansowanym w ramach programu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego pod nazwą „Narodowy program Rozwoju Humanistyki” pk. „Jastrząb” – Militaria pomorskie (XIX – XX wiek). Historia – edukacja – turystyka;
- pracą badawczą statutową pk. „Śnieżka” – O kondycji Polskiej Marynarki Wojennej w kontekście poniesionych na jej rozwój nakładów finansowych w latach 1918 – 2014 (realizowana od maja 2015 r.);

Wyróżnienia:

- 2008 r. – Nagrodę specjalną za wkład w popularyzację osiągnięć naukowych profesorów Akademii Marynarki Wojennej;
- 2010 r. – Nagrodę rektora AMW II stopnia za oryginalne i twórcze osiągnięcia naukowe z zakresu historii wojskowości;
- 2013 r. – Nagrodę Rektora AMW III stopnia za działalność publikacyjną i opracowanie „Kontradmiral Hieronim Henryk Pietraszkiewicz – To wojna uczyniła mnie żołnierzem”;
- 2015 r. – Nagrodę Rektora AMW III stopnia za działalność organizacyjną w roku akademickim 2014/2015;

- 2015 r. – Nagrodę Rektora AMW I stopnia za działalność publikacyjną;
- 2016 r. – nagroda Rektora AMW III stopnia za działalność organizacyjną w kadencji prodziekana ds. nauki WNHIS w latach 2012-2016;

Działalność dydaktyczna:

- współtworzyłem program studiów I i II stopnia na kierunku historia;
- byłem wnioskodawcą powołania na WNHIS Katedry Marynistyki, opracowałem zakres jej zadań;
- współtworzyłem program studiów I stopnia na kierunku marynistyka;
- wypromowałem 49. magistrów i 76. licencjatów;
- recenzowałem 52 prace magisterskie i licencjackie;

Działalność organizatorska:

- współorganizowałem trzy kolejne światowe zjazdy marynarzy;
- 2009 r. – Ogólnopolska konferencja naukowa – Z morza i Pomorza spojrzenie na wrzesień 1939 rok;
- 2014 r. – Ogólnopolska konferencja naukowa – Militaria w edukacji historycznej;
- 2016 r. – XIII Ogólnopolskie Forum Historyków Wojskowości;
- 2014 r. – podróż studyjna dla studentów historii – Szlakiem fortyfikacji Pomorza Zachodniego;
- Inicjowałem podpisanie trzech umów ze szkołami ponadgimnazjalnymi i dwóch umów z samorządami dotyczącymi współpracy dydaktyczno-wychowawczej;
- Członek Zarządu Głównego Stowarzyszenia Historyków Wojskowości;
- W latach 2011-2014 – członek Sądu Koleżeńskiego II Instancji Powszechnego Towarzystwa Historyków;
- Członek Kolegium Redakcyjnego kwartalnika „Colloquium”;

Za działalność służbową oraz dydaktyczno-wychowawczą byłem wielokrotnie wyróżniany medalami i odznaczeniami resortowymi, w tym Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

.....