Książeczka 28. Cena Mk. 3.—.

NASZA BIBLJOTECZKA LUDOWA

FRANCISZEK REINSTEIN

POLSKIE MORZE

WARSZAWA
Nakładem P. S. W. „Placówka", Nowy-Świat 40
1920.

Lud — a Pożyczka Odrodzenia.

DO BRACI WŁOŚCIAN.

Wy, chłopi polscy, którzy słusznie domagacie się od nowopowstającej Polski większych praw, pokażcie, że chcecie spełnić i wszystkie obowiązki, jakich Polska wymaga.

Daliśmy jej dzielnych naszych synów, którzy nam nie zrobili wstydu, ale walczą bohatersko z wrogami Ojczyzny i swemi ciałami robią wał ochronny. To jest dużo, ale dla Ojczyzny tego zamało. Polski Rząd musi mieć i pieniądze na te ogromne potrzeby i właśnie wzywa naród do pożyczki, a czyż chłop polski nie przyjdzie Ojczyźnie i w tym wypadku z pomocą? Nie dajmy się zawstydzić innym stanom.

Różni ludzie rzucają nam w twarz zarzut, że dbamy tylko o pieniądze, żeśmy paskarze. Odeprzyjcie, polscy chłopi, te zarzuty, dając grosz na pożyczkę, od której Rząd będzie płacił 5 od sta. A wtedy śmiało będzie mógł chłop polski powiedzieć, że prawdziwie dźwignął Polskę swemi plecy.

J. Bojko — poseł.

WYDAN[illegible] DUBLETÓW
Biblio[illegible]rodowej

MUZEUM MORSKIEGO BIBLIOTEKA
I 8012

Dzień 10-ty lutego 1920 roku powinien być zapisany złotemi głoskami w księdze dziejów odradzającej się Rzeczypospolitej Polskiej. W dniu tym, wódz frontu pomorskiego, generał Haller, na czele oddziału wojska polskiego, dotarł do wybrzeża Bałtyku i cisnął pierścień w głąb rozfalowaną na znak zaślubin Polski z odzyskanem dla Niej morzem.

Chorążowie rozmaitej broni zmaczali sztandary w słonej wodzie, zaś na pamiątkę dotarcia naszej siły zbrojnej do wybrzeża morskiego, wbito pal z głowicą rzeźbioną. Gdy się to działo, kapelan wojskowy ks. Wrydza, od ołtarza polowego nad bursztynową głębiną zakreślił szeroko znak krzyża i towarzyszył uroczystemu obchodowi huk armat, wtórując szczerej radości całego narodu.

Znaczenie tej uroczystości jest wielkie, sam fakt objęcia przez nas choćby tylko szczupłego wybrzeża morskiego niesłychanie doniosły i wiekopomny.

Albowiem państwo pozbawione morza, nigdy nie zajmie stanowiska dość poważnego w rzędzie innych państw świata, morze nadaje mu potęgę i możność ściślejszego zbratania się z mieszkańcami ziem rozproszonych na kuli ziemskiej; daje mu nadto siłę, zamożność, rozwój handlu i przemysłu, ułatwia oświatę ludowi zamieszkującemu kraj nadmorski, obdarza taki kraj większą powagą.

Polska nasza, moc swoją i potęgę utraciła jednocześnie ze stratą Bałtyku. Jej najwyższa siła datuje się w czasach, gdy nad wzrokiem nie objętą przestrzenią morską, na statkach królewskich i Rzeczypospolitej powiewała bandera z orłem białym w polu czerwonem. Największa zaś zamożność kraju i najwyższe bogactwo handlu polskiego panowały w czasie szybowania po Bałtyku okrętów kupieckich, na których widziano banderę z ręką po ramię w polu czerwonem, trzymającą dobyty pałasz. Były to bowiem nasze marynarskie odznaki narodowe. Okręty kupieckie polskie łączyły państwo nasze nie tylko z portami morza Bałtyckiego; wiemy z dziejów iż przebywały one cieśninę Kategat i zapuszczały się

na morze Północne docierając aż do Anglji i Szkocji.

Pomijając przyczyny co wydarły nam z rąk ów skarb jakim dla Polski było morze, powinniśmy zapoznać się nieco bliżej z Bałtykiem, który dzięki waleczności naszego oręża i pomocy uzyskanej ze strony naszych przyjaciół politycznych, znowu do nas powraca i do Bóg, dopomoże do ustalenia wobec świata, świetności naszej Ojczyzny.

Morze Bałtyckie (po litewsku Bałta czyli Białe) na zachodnim krańcu za pośrednictwem cieśniny Zund oraz Wielkiego i Małego Bełtu jest połączone z morzem Północnem też zwanem Niemieckie) czyli że okręt mocno zbudowany i trwały, odpłynąwszy od wybrzeża polskiego, mógłby korzystając z istniejących połączeń morskich, opłynąć świat cały. Nad morzem Bałtyckiem oprócz Polski, leżą jeszcze kraje: Danja, Niemcy, dawna Rosja, Szwecja, Łotwa, Estlandja i Finladja (nie licząc Litwy gdyż zarówno losy tej części krainy, z Polską dawniej Unją związanej, jak i jej granice nie są dotąd ustalone).

Morze Bałtyckie łącznie z odnogami Fińską i Botnicką obejmuje 7.500 mil kwa-

dratowych; długość jego wynosi do 200 a szerokość 24 do 48 mil, zależnie do położenia miejsca. Trzecią jego zatokę stanowi zatoka Ryska czyli Inflancka, oprócz zatok mniejszych, które tworzą ujścia rzek: Niemna, Pregli, Wisły i Odry. Do najważniejszych portów tego morza należą: Kopenhaga (stolica Danji), Flensburg, Szlezwik i Kiel w Danji, Trawemunde, Wismark, Rostok, Stralsund, Świnoujście (po niem. Swunemunde, Wiślanujście, Elbląg, Królewiec, Pilawa i Kłajpeda (po niem. Memel) w Niemczech: Ryga i Rewel w Estlandji, Libawa w Łotwie, Narwa i Kronsztad dawniej w Rosji, Helsingfors (stolica Finladji w zatoce Fińskiej), wolne miasto Gdańsk, nasz polski Puck, wreszcie Stokholm (stolica Szwecji), Karlskrona i Istad w Szwecji.

Teraz, gdy już poznaliśmy nieco najgłówniejsze, sąsiadujące z Polską miejscowości portowe, musimy dalej zapoznać się z naszem własnem wybrzeżem powinniśmy dobrze rozważyć nasze nadmorskie gospodarstwo, zmierzyć jego istotną wartość i obrachować jakie mianowicie ten nowy nabytek naszej ojczyźnie może przynieść korzyści. Uczynimy mianowicie to, co sta-

rzalny i przemyślny gospodarz czyni przy obejmowaniu wcielonej do swojej ojcowizny nowej działki gruntu. Te nasze oględziny wykażą wszystkie dobre i ujemne strony nabytku. Troskliwe poznanie naszej własnej polaci nadmorskiej nauczy nas umiejętnego wykorzystania jej i nadewszystko, pozwoli na tę sprawę patrzeć jasno i trzeźwo.

Otóż podstawą używalności morza jest jego głębokość, gdyż nawet na najszczuplejszym obszarze nadbrzeżnym można się urządzić jaknajdogodniej, byleby tylko okręty, jak w danym razie nasze polskie, miały łatwy dostęp do spokojnej i bezpiecznej zatoki czyli do portu.

Głębokość Bałtyku w różnych miejscach jest bardzo rozmaita. W zachodniej części głębia, według ścisłych obliczeń, dochodzi ledwie do 16 sążni, we wschodniej zaś, na północ od Kłajpedy od 60 aż do 100 sążni. W zatoce Fińskiej głębokość z 250 sążni zmniejsza się nagle na 16, nawet do 4 sążni; w dodatku są tam liczne skaliska i mielizny, które, gdyby nie praca, przemyślność i kapitał człowieka, zupełnie uniemożliwiłyby żeglugę. Innemi słowami, ludzie mogliby spoglądać na swoje morze

lecz nie mieliby możności z niego korzystać.

Cóż jakże więc radzić i czynić ażeby zaprządz płytkie przestrzenie morskie do usług żeglugi? Trzeba dno pogłębić w taki sposób, ażeby okręt kupiecki lub nawet bardzo zagłębiający się pancernik wojenny, miał wolny przystęp do wybrzeża *). Dla uzupełnienia pojęć trzeba jeszcze dodać iż port nadmorski powinien chronić okręty od wichrów, burz i częstych nawałnic, musi być przeto od naporu wiatrów i wzburzonych bałwanów *) starannie zabezpieczony.

---

*) Piszący to, szereg lat mieszkał w mieście portowem nadmorskiem, widział kilka mórz w Europie, zżył się i wiele rozmawiał z inżynierami i marynarzami. Więc chociaż sam nie jest fachowcem, ma sporo w tych rzeczach obycia i wiadomości.

*) Około 1875 roku, autorowi zdarzyło się oglądać skutki burzy nocnej w małej zatoce na Bałtyku, pod Grobinem w pobliżu Połągi, na pograniczu Łotwy i Żmujdzi. Nocowało tam kilka okrętów oraz kilkanaście większych szkut rybackich. Z przyczyny braku zabezpieczenia, wielka burza nocna, od wzajemnych zderzeń,

Z morzem wogóle żartów niema i nigdy nie można mu dowierzać. Budownictwo zarówno portowe jak okrętowe, wysila się nieustannie nad zabezpieczeniem życia marynarzy oraz olbrzymich majątków w statkach i towarach, od okropnych następstw kapryśnych przestworów.

Skoro już wiemy mniejwięcej czem jest Bałtyk i na czem polega znaczenie portu, puśćmy się w odwiedziny naszego obszaru nadmorskiego. Zbadanie tego miejsca jeszcze bliżej pouczy nas co i jak mamy zarządzić abyśmy mogli stać się narodem naprawdę marynarskim, szczególnie w znaczeniu wzbogacania ojczyzny wymianą towarów z rynkami nadmorskiemi, nie tylko położonemi w bliższem sąsiedztwie ale i na szerszym świecie.

Jesteśmy zatem w Zatoce Puckiej, która stanowi odnogę morza Bałtyckiego. Leży ona na północ od Gdańska, między brzegami Prus przedwojennych a Kępą Helską, Nasze obszary władania nadbałtyckiego, trzeba przyznać, są szczupłe i skromne.

---

wszystkie szkuty pogruchotała, okręty znacznie uszkodziła, nawet pozrywała z kotwic i porwała na morze.

Cała przestrzeń zatoki, stanowiącej łącznik Polski ze światem nadwodnym, mierzy nie więcej jak 5 mil *) wzdłuż i 2 mile na szerokość. Jest to jednak obszar w zupełności wystarczający do założenia przystani nawet poważniejszej i jedna tylko nadarza się trudność, ta mianowicie, iż całe wybrzeże jest płytkie, od głębi morza znacznie oddalone. Chcąc z zatoki uczynić port, należałoby od brzegu aż hen do głębin przekopać szeroki kanał, co zdaniem specjalistów kosztowałoby olbrzymie sumy, obliczane już nie na miljony ale na miljardy! Skarb Polski steranej niesłychanemi klęskami wojny kilkuletniej, nie odrazu mógłby sobie pozwolić na podobny wydatek, choćby nawet roboty rozłożono na dłuższy szereg lat.

Na pociechę czytelnika trzeba jednak powiedzieć, że uboższe lecz przemyślne i energiczne zbiorowiska ludności nadmorskiej, i w tym wypadku radzić sobie umiały i umieją, o ile tylko chcą pracować i po-

---

*) Mowa tu o milach morskich. Jedna mila morska ma 1/60 stopnia długości geograficznej czyli 1852 metry.

trafią pracę z kredką w ręku zorganizować.

Tak np. Libawa, dziś posiadająca wielki port wojenny, z dojazdem nawet dla okrętów oceanowych, niegdyś *) była przystanią rybacką, dostępną jedynie dla pomniejszych statków kupieckich Szwecji i Danji, rzadziej Anglji. Jakże sobie radzono w celu utrzymywania stosunków handlowych niemal z całym światem? Oto w sposób prosty, może trochę kosztowny, lecz wytrzymujący rachunek. Okręty wielkie i znacznie się zagłębiające, stawały na kotwicy na pełnem morzu w odległości o parę mil od przystani. Zarząd portu utrzymywał cały szereg szkut, barek i holowników parowych; towary na pełnem morzu wyładowywano lub ładowano, przyczem liczne setki marynarzy i robotników miały stałą pracę. Ruch bywał znaczny do tego stopnia, iż zaszła potrzeba budowania nad portem ogromnych magazynów towarowych, nawet elewatorów zbożowych. W oczekiwaniu na przyobiecaną przez rząd rosyjski budowę wielkiego portu, miasto

*) Już za pamięci autora który patrzał na to własnemi oczyma.

nie opuszczało rąk. Kupiectwo pracowało i zbogacało zarówno siebie jak całą prowincję. Po połączeniu Libawy koleją żelazną, ruch towarowy morski wzrosł jeszcze bardziej pomimo że posługiwano się tylko małym portem. Na innych morzach europejskich, znacznie więcej jest po dziś dzień zatok pomniejszych a jednak mieszkańcy żyją życiem nadmorskiem i ciągną stąd znaczne dochody.

W ostatnich czasach dało się czytać wiele ogłoszonych w gazetach artykułów, o dalszych widokach i celach Polski w kierunku rozszerzenia jej posiadłości nadbałtyckich. Zanim to nastąpi, rząd i naród powinny jednakże pomyśleć o wyzyskaniu tego co już jest, w zastosowaniu do czasów i warunków. Posiadamy wprawdzie możność korzystania z wybornie urządzonego portu gdańskiego, lecz użytkowanie na szeroką skalę gruntu w rzeczywistości obcego, kto wie czy nie wypadło by nam zbyt drogo, jeżeli weźmie się na uwagę wysokie opłaty celne i inne liczne koszta dzierżawy lub wynajmowania urządzeń, gmachów, służby portowej, wnoszenie Gdańskowi opłat, a podatków za prawo używalności portu, wind, składów i t. d. Bo weźmy na

uwagę że jeden rodzaj towarów wydatki opłaci bez zbytecznych strat dla odbiorcy lub wysyłającego, inny znów towar wypadnie znacznie taniej gdy się go naładuje lub wyładuje na „własnych śmieciach“, własnemi zachodami i sposobem bardziej gospodarskim.

Położenie i warunki zatoki Puckiej przez uczonych techników polskich po objęciu przez nas wybrzeża jeszcze nie zostały dokładnie i ściśle zbadane. Kto wie, czy te warunki są tak bardzo złe, skoro nasi przodkowie w naukach inżynierskich znacznie mniej niż my wyrobieni, więc „zacofani“, potrafili w zatoce urządzić wygodny port nie tylko handlowy ale nawet wojenny. Nie zapominajmy zaś iż w owe czasy flota składała się ze statków ciężkich, zbudowanych „ręką od topora“, mało zwrotnych i co najważniejsze, wymagających znacznej głębiny. Okręty ówczesne z całym systemem belek żaglowych zabierały bardzo dużo miejsca, jakże się zatem mogłyby pomieścić obok siebie gdyby port był ciasny i wązki?

Polska marynarka wojenna, złożona, jak wszystkie ówczesne z ciężkich korwet trzymasztowych, najeżonych żelaznemi

przeważnie działami, dźwigała na swoich pokładach liczne osady piechoty uzbrojonej w topory, samopały i w haki do chwytania okrętów nieprzyjacielskich. Nie była snać ta służba lichą, skoro potrafiła zwyciężać wytrawniejszą i bardziej doświadczoną armadę *) szwedzką **).

---

*) Armada to samo co dzisiesza eskadra, grupa okrętów, stanowiąca jednostkę bojową.

**) Miała marynarka nasza już wówczas znakomitych artylerzystów okrętowych. Najdzielniejszym i najbardziej uczonym był Krzysztof Arciszewski, urodzony w r. 1592 we wsi Rogalinie. Po ukończeniu szkół w Szmigłu, pod buławą Krzysztofa Radziwiłła bił się z Tatarami i Szwedami. W r. 1622 zaciągnął się do wojska holenderskiego, przytem uczęszczał na wszechnicę w Lejdzie. Następnie jako artylerzysta w r. 1629 wstąpił do Kompanji Indyjskiej i odpłynął na wojnę do Brazylji, już w następnym roku mianowany komendantem twierdzy Orange na wyspie Hamaraca. Król polski Władysław IV chciał go mieć w swojej armji lecz Kompanja Indyjska poprostu go od siebie nie wypuszczała. Dopiero w r. 1645 obsypany złotem i zaszczytami, Arciszewski powrócił do Polski w r. 1645 zaraz posunięty

Marynarka nasza, wywołana potrzebą obrony Polski również od strony morza, wobec sześćdziesiąt lat trwających najazdów szwedzkich, została utworzoną przez króla Zygmunta Augusta, który właśnie wybrał dla niej miejsce na port pod Puckiem. Jego następca Władysław IV obwarował zatokę i umocnił, przyczem założył na wybrzeżu arsenał morski z którego dziś zarówno jak i z fortyfikacji śladów nie zostało. Lecz jak się już powiedziało, państwu polskiemu, głównie rolniczemu i przyzwyczajonemu do prowadzenia wojen na lądzie, trudno było mierzyć się na morzu z urodzonymi żeglarzami. W sierpniu 1628 roku jeszcze za panowania Zygmunta III, połączone floty szwedzka i duńska atarły na naszą armadę złożoną z 9 okrętów, dowodzoną przez admirała Apelmana i zniszczyły ją. Od tej pory marynarka wojen-

---

na stopień generała artylerji. Bił się dzielnie i umiał posunąć artylerję polską na wysoki stopień doskonałości. Zmarł w r. 1656 u krewnych, właśnie pod Gdańskiem w okolicach Pucka, w pobliżu portu wojennego w którym niemało, podczas najazdów morskich, napsuł krwi szwedzkiej.

na polska utraciła swoją świetność i w kilkadziesiąt lat potem, za Jana Kazimierza istnieć przestała, tembardziej, iż z ustaniem napaści od strony Bałtyku, znikła właściwie potrzeba jej utrzymywania.

Tak więc port wojenny utracił znaczenie, cały zaś handel nasz morski wraz z okrętami kupieckiemi, trzymał się o wiele dogodniejszego i przez statki cudzoziemskie stale odwiedzanego Gdańska, który przez cały czas trwania niepodzielnej Korony, również i do niej należał.

W krótkim opisie portu puckiego, chcieliśmy głównie wykazać iż zatoka którą dziś odzyskaliśmy, nie może być chyba zgoła do celów portowych nieużyteczną, gdy przed trzema stuleciami służyła ciężkim statkom jako pewne i bezpieczne schronisko.

Fakt objęcia wybrzeża przez Polskę nastąpił szybko i zastał naszych budowniczych morskich w nieprzygotowaniu. Miejmy cierpliwość i nie rozstawajmy się z nadzieją, iż rząd pobudzi tychże fachowców do obmyślenia sposobów pogłębienia zatoki, a wtedy sprawa używalności dawnego portu będzie należycie ustaloną.

Nasi dzielni wojownicy nie wyłącza-

jąc ich świetnego wodza, generała Hallera nie przestają podnosić głosów, iż zatoka Pucka jest dopiero „okienkiem“ na morze, gdy tymczasem Polsce jest potrzebne szersze okno. Być to bardzo może, ale z drugiej strony, znaną nam jest żołnierska chciwość czynu i coraz nowych zdobyczy. Zanim kiedyś w naszem posiadaniu wybrzeży nadmorskich nastąpią zmiany na lepsze, my, już dzisiaj powinniśmy pilnie zatokę zmierzyć, zgłębić i sprawdzić czy dawny port Władysława IV-go da się przystosować do nowszych wymagań żeglugi. Uzbrójmy się w cierpliwość i zaczekajmy co o tem powiedzą inżynierowie specjaliści od robót tego rodzaju. Ci będą wiedzieć najlepiej czy zatokę będzie można uczynić spławną.

Tymczasem radujmy się, iż po wiekowej niewoli doczekaliśmy się posiadania dawnych naszych ziem z wybrzeżem morskiem i możnością opływania świata na naszych własnych okrętach pod banderą Orła Białego.

Posiadanie własnego wyjścia w morze stanowi niezmierzone bogactwo państwa i jego obywateli. Polacy za czasów dawnej Rzeczypospolitej, co prawda nie bogacili

MUZEUM MORSKIEGO W GDAŃSKU BIBLIOTEKA

się na handlu morskim, a jeżeli to korzyść przynosiło to chyba kupcom, którzy pośredniczyli pomiędzy naszymi ziemianami a wytwórcami zagranicznymi. Kto chce tę rzecz zrozumieć, powinien choć trochę poznać stan ówczesnego przemysłu w Polsce.

Wiemy przecież że ruch handlowy i korzyści z niego zależą nie tylko od położenia geograficznego kraju, ale także od charakteru mieszkańców, od ich zapobiegliwości oraz pracowitości. Polska, której producenci składali się wyłącznie ze szlachty osiadłej na roli, nie miała najmniejszych zdolności do prowadzenia interesów handlowych. Szlachta rycerska pomiatała handlem i przemysłem, gardziła „łokciem i miarką“, przytem wyznawała zasadę, która stała się prawem, iż szlachcic prowadzący handel na równi z mieszczanami, traci swój klejnot. Jeszcze nawet za czasów saskich t. j. już w wieku XVIII potrzeby klas uprzywilejowanych były bardzo małe, bo ledwie magnaci pozwalali sobie na sprowadzanie z za morza niektórych zbytkowniejszych towarów. Szlachta zaś nawet zamożniejsza po dworach i dworkach osiadła, poprzestawała przeważnie na tem co sama wyprodukowała u siebie. Je-

dynie w wina, bakalje i korzenie zaopatrywano się u kupców, poza tem nie wiele sprowadzano z zagranicy. Z tego powodu, cały prawie handel zagraniczny dawnej Polski ograniczał się do wywozu produktów ziemi, bogatej w płody rolne i leśne. Tylko wywóz produktów do rzeki, spławianie oraz konszachty z kupcami, nie plamiły imienia szlachcica. Za panowania ostatniego króla polskiego Stanisława Augusta, w miarę wzrostu oświaty, a także potrzeb, mieliśmy nawet szlachtę z pomiędzy tak zwanych półszpaków, ludzi pieniężnych, starownych i przedsiębiorczych. Ci zrzuciwszy pychę z serca wsiadali na tratwy i sami je do Gdańska prowadzili. Wieźli zboże nie tylko własne, ale i od braci sąsiadów wzięte komisowo lub kupione za gotowiznę. Niektórzy z kupców kontuszowych na handlu zbożem dorabiali się znacznych kapitałów, któremi ratowali swoje dobra odłużone. W każdym razie była to szlachta wyjątkowa, na którą sąsiedzi sarkali nazywając liczykrupami.

Najpierwszą rolę w handlu zamorskim jako pośrednik pomiędzy zagranicą a Polską odgrywał Gdańsk. Kupcy tamtejsi, obywatele polscy pochodzenia niemieckie-

go, przychodzili do ogromnych majątków i posiadali własne okręty. Skupowali wielkie ilości towarów polskich, które rzekami dopływowemi: Narwią, Sanem i Pilicą wchodziły na Wisłę i na tratwach, wicinach lub szkutach dostawały się do Gdańska. Było to miasto bardzo zamożne, ruchliwe, w dzielnicy portowej zabudowane wielkiemi magazynami. Polska spławiała do Gdańska głównie pszenicę, żyto, groch, jęczmień, owies, proso, len, konopie, skóry, konie, woły, trzodę chlewną, miód, wosk, bursztyn, smołę, potaż i budulec. Sukna wyrobu domowego i pierzy mniej dostarczano, moskale bowiem płacili za nie ceny wyższe,

Handel przywozowy z zagranicy stanowiły przeważnie: złotogłowy, bławaty, piękne sukno, cienkie płótno, obicia ścienne, bogate ubiory, przybory na konie, klejnoty, broń palna i sieczna, drogie futra, wina, korzenie i rozmaite produkty z krajów gorących. Czego na miejscu nie kupiła szlachta za gotówkę lub wzamian swoich towarów, to kupcy gdańscy rozsyłali do miast przekupniom mieszczanom i żydom. Natomiast prawo prowadzenia handlu wszelkiemi korzeniami jak imbier, szafran,

angielskie ziele, pieprz i t. p. mieli w Polsce aptekarze, a to na mocy przywilejów królewskich.

Za Stanisława Augusta przy znacznie już rozwiniętym zbytku, nadchodziły morzem powozy i karety z Londynu na co magnaci tracili ogromne sumy.

Gdańsk jest miastem bardzo starem, dawną też posiada historję. O istnieniu miasta wspominają dziejopisarze z VI wieku, a w X wieku Gdańsk już słynął jako miasto nadmorskie. W roku 1245 należał do związku hanzeatyckiego, *) w r. 1310 został włączony do posiadłości krzyżackich. Za pano-

*) Hanzą zowie się związek miast niemieckich, zawarty 1239 r. w celu zerzenia stosunków handlowych i obrony od rozbójników lądowych i morskich. Już w XIII w. związek liczył 85 miast. Wszelkie spory wynikłe pomiędzy temi miastami były rozstrzygane w Lubece, mieście uznanem za głowę związku. Oprócz obrony, związek starał się u królów o rozmaite przywileje i udogodnienia handlowe dla stowarzyszonych. W Gdańsku przed poddaniem się tego miasta Polsce, godność protektora piastował wielki mistrz zakonu krzyżackiego. Hanza istniała do połowy XVII wieku, poczem upadła.

wania Kazimierza Jagiellończyka, Gdańsk w r. 1454 wraz z Prusami i Pomorzem został wcielony do Polski, która mu nadała specjalne prawa i przywileje. Rządziło się to miasto własnemi ustawami, miało własny rząd zwany senatem, złożonym z 4 burmistrzów i 4 rajców, z których jeden bywał przez króla mianowany namiestnikiem królewskim. Tak stanowiąc prawie oddzielną rzeczpospolitą kupiecką, niepodległą państwu, lecz tylko królowi polskiemu miał Gdańsk prawo bicia własnej monety, przyszedł do potęgi i kilka razy odgrywał ważną rolę w dziejach Polski, chociaż te role były bardzo rozmaite. W r. 1577 gdańszczanie wystąpili z wojną przeciwko Rzeczypospolitej. Ogłoszone winnem zdrady stanu, za panowania Stefana Batorego, dumne miasto było oblegane przez wojsko polskie pod dowództwem Jana Zborowskiego, kasztelana gnieźnieńskiego, któremu musiało się poddać i na rzecz Polski zapłacić koszta wojenne. Pokój zakończony upokorzeniem gdańszczan został zawarty przy pośrednictwie: elektorów saskiego i brandenburskiego, arcybiskupa magdeburskiego, książąt wirtemberskiego, heskiego i pomorskiego. Na złagodzenie tej wiadomości podać nale-

ży, iż w czasach późniejszych, ciż sami gdańszczanie królom Zygmuntowi III, Władysławowi IV i Janowi Kazimierzowi oddawali ważne zasługi. Za Jana Kazimierza, gdy szwedzi ogarnęli prawie całą Polskę, której mienili się panami, Gdańsk jednak nie poddał się, stawiał dzielny opór i wytrwał przy królu polskim. Po podziale Polski roku 1772 został Gdańsk wolnem miastem rzeszy niemieckiej pod opieką Polski, lecz dnia 28 maja 1793 r. prusacy zagarnęli go na własność. Dodajmy, że w r. 1807 oblężony przez wojsko francuskie został odzyskany przez Prusy dopiero w roku 1814.

Dziś, dawne to miasto królów polskich, stanowiące obszerne „okno“ na morze, znajduje się pod opieką wojska angielskiego. Uczyniono Gdańsk znowu miastem wolnem. Dano mu wyłączne prawo użytkowania wielkiego portu, nam zaś wyznaczono zatokę Pucką, jak już wiemy ciasną i płytką, której możliwe uporządkowanie ma kosztować wiele trudów, czasu i pieniędzy.

Lecz Polska od wieków wdrożona w zdobywanie przeszkód zagradzających drogę do jej istnienia i rozwoju i tym razem na pewno nie zniechęci się, od upragnionego

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
I 8042

mieliznami od głębi morskiej odgrodzoną, nie zaprzestanie starań około wyprowadzenia swojej marynarki na szersze przestrzenie. I nie zrażą Jej chmurne wejrzenia dzisiejszych gdańszczan, zakażonych niechęcią, nawet nienawiścią do Polski, dawnej swojej protektorki i dobrodziejki. Prądy niemiecko - pruskie, z rąk teraźniejszego pokolenia byłych naszych lenników, siłą bakatyzmu snać, wytrąciły księgę dziejów współżycia Rzeczypospolitej z obywatelstwem starożytnego grodu.

Polska bądź co bądź posiada dziś „okienko“ na morze, a niemasz szczeliny, której wytrwałość i praca nie zdołałyby rozszerzyć.

Mamy otwarty dostęp do Bałtyku—a to grunt.

Adres Redakcji i Administracji:
WARSZAWA, Nowy-Świat N-r 40,
telefon 319-87.
Naczelny Redaktor wydawnictw P. S. W. „P.”
Walenty Zieliński.