

# Materiały

## FLOTA POLSKA W WISMARZE (1629—1632)

Historia pobytu floty polskiej w Wismarze i jej zagłady, będącej następstwem egoistycznej i sprzecznej z interesami Rzeczypospolitej polityki dynastycznej Zygmunta III, stanowi w dziejach Polski na morzu epizod nie tylko niezmiernie tragiczny, ale z pewnością i jeden z najmniej dziś znanych. Niezrozumiałe jest wprost, że w ciągu kilku ostatnich dziesięcioleci, które przyniosły tak wydatne osiągnięcia w dziele powiększenia stanu wiedzy o naszych dziejach morskich, pozostał on nadal tak nikły w odniesieniu do końcowych lat istnienia floty opromienionej zwycięstwem pod Oliwą i że w rezultacie ten fragment dziejów pozostał nadal okryty cieniem zapomnienia. Nie można się dziwić, że do jego zbadania nie przyczyniła się historiografia obca. Szowinistycznie w wielu wypadkach nastawieni do dziejów floty polskiej burżuazyjni historycy niemieccy skrzętnie starali się ukryć fakt jej istnienia w składzie sił morskich podległych Wallensteinowi. Pisząc więc o epizodzie wismarskim albo, jak M. Wiegandt<sup>1</sup> lub H. Horstmann<sup>2</sup>, traktowali o flocie cesarskiej posiłkowanej przez okręty gdańskie (a nie polskie), albo nawet zupełnie przemilczali fakt istnienia i udziału tych okrętów w obronie Wismaru, jak F. Wigger<sup>3</sup>, Haendcke<sup>4</sup>, E. Mantey<sup>5</sup>, czy O. Höver<sup>6</sup>. Znany dziejopis wojen bałtyckich H. Kirchhoff popełnił nawet zabawne pomyłki nazywając okręty, walczące ze Szwedami w Zatoce Gdańskiej w latach 1627/8, raz gdańskimi, drugi raz... cesarskimi<sup>7</sup>.

Najpoważniejsze prace historyków austriackich i niemieckich, które zostały poświęcone sprawom morskim wojny trzydziestoletniej, a więc K. Reicharda<sup>8</sup>, Fr. Mareša<sup>9</sup>, A. Gindelego<sup>10</sup>, O. Schmitza<sup>11</sup> i J. Paula<sup>12</sup>, dotyczyły —

<sup>1</sup> M. Wiegandt, Wismar im Dreissigjährigen Kriege, Jahrbücher des Vereins für mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde, Schwerin 1918, 82 Jahrg., s. 77.

<sup>2</sup> H. Horstmann, Wallensteins Flotte vor Wismar. Eine flaggengeschichtliche Studie, Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock 1938/9, Bd. 21.

<sup>3</sup> F. Wigger, Die Festung Pöl, Jahrbücher des Vereins für mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde, Schwerin 1883, 48 Jahrg., s. 37.

<sup>4</sup> Haendcke, Eine kaiserliche Flotte im 17. Jahrhundert, Deutsche Revue, Berlin 1907, 32 Jg. 3 Bd.

<sup>5</sup> E. Mantey, Marine-Geschichtsfibel, Berlin b. d., s. 12.

<sup>6</sup> O. Höver, Deutsche Seegeschichte, Potsdam 1942, s. 95.

<sup>7</sup> H. Kirchhoff, Seemacht in der Ostsee. Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert, Kiel 1907, I, s. 12. Jest też możliwe, że to drugie stwierdzenie rzeczywiście odnosi się do okrętów cesarskich. Jednakże w takim wypadku zdanie: „1628 erreichte ebendasselbst (tj. w ujściu Wisły, przyp. J. P.) umgekehrt der Schwede Gyllenhielm einen vollständigen Erfolg über 7 neu ausgerüstete kaiserliche Schiffe” — zawiera aż dwa jaskrawe błędy. Zniszczenie bowiem 7 nowo wystawionych do służby okrętów cesarskich dokonane zostało nie w Zatoce Gdańskiej, lecz w Greifswaldzie, i było dziełem Duńczyków, a nie Szwedów.

<sup>8</sup> K. Reichard, Die maritime Politik der Habsburger im 17. Jahrhundert, Berlin 1867.

<sup>9</sup> Fr. Mareš, Die maritime Politik der Habsburger in den Jahren 1625—28, Mitteilungen des Instituts für oesterreichische Geschichtsforschung, Innsbruck 1880/1, I — II.

<sup>10</sup> A. Gindely, Die maritimen Pläne der Habsburger und die Anteilnahme Ferdinands II. am schwedisch-polnischen Kriege 1627—1629, Denkschriften der Wiener Akademie, Wien 1891.

<sup>11</sup> O. Schmitz, Die maritime Politik der Habsburger in den Jahren 1625—1628, Dissertation Bonn 1903.

<sup>12</sup> J. Paul, Die nordische Politik der Habsburger vor dem 30-jährigen Kriege, Historische Zeitschrift, Berlin 1926, t. 133, s. 433—454; tenże, Gustaf Adolf, II. Schwedens Eintritt in den Dreissigjährigen Krieg, Leipzig 1930.

jak to wynika także z tytułów tych prac — planów morskich Habsburgów i zasięgiem czasu przeważnie nie objęły lat 1629—1632, najwięcej i bezpośrednio nas interesujących. Odnosi się to także do najnowszej z tego rodzaju prac, pióra H. Ch. Messowa<sup>13</sup>, której zresztą ówczesny polski recenzent brak ten natychmiast wytknął<sup>14</sup>. Także jednak i poświęcona rywalizacji duńsko-szwedzkiej o dominium Maris Baltici w okresie późniejszym, po roku 1629, praca Ursuli Voges niemal całkowicie pomija to zagadnienie<sup>15</sup>.

Więcej natomiast materiału zawierają szwedzkie prace z zakresu dziejów floty i wojen morskich, wśród nich praca A. Zetterstena<sup>16</sup>, a zwłaszcza dzieło sztabu marynarki wydane przez komandora Hafströma<sup>17</sup>. Niestety są one w Polsce trudno dostępne i znane tylko niektórym badaczom z okresu ich pobytu w Szwecji<sup>18</sup>. Dzieło Hafströma zostało niedługo po ukazaniu się dwukrotnie omówione w polskim czasopiśmiennictwie wojskowo-historycznym<sup>19</sup>, jednakże fakt, że nastąpiło to (przynajmniej w pierwszym wypadku, o ile nie w obu) w postaci omówienia recenzji zamieszczonej poprzednio w podobnego rodzaju czasopiśmie niemieckim<sup>20</sup>, nie pozwolił ich autorom na wydobycie szeregu niewątpliwie dla polskiego badacza i czytelnika istotnych szczegółów. Wreszcie nadziei naszych w tej dziedzinie nie spełnia, chociaż zawiera pobieżne omówienie wypadków związanych z Wismarem, pomnikowe dzieło albumowe: praca zbiorowa o dziejach floty szwedzkiej<sup>21</sup>. Ten brak, jakim wzmiankowane dzieło się odznacza w odniesieniu do spraw naszej floty, wynikł z małego upodobania do stosowania metody porównawczej, która w takich wypadkach okazała się i okazuje — jak na to wskazał K. Lepszy — nadzwyczaj przydatna<sup>22</sup>.

A jak się przedstawia zagadnienie floty polskiej w Wismarze w historiografii polskiej?

Z pionierów historii naszej marynarki załatwił się z nim w jednym zdaniu, mylnie zresztą przypisując zniszczenie floty polskiej Duńczykom, T. Święcki<sup>23</sup>. Trochę obszerniej zreferował je Ł. Gołębiowski<sup>24</sup>, podobnie potraktował J. Barto-

<sup>13</sup> H. Ch. Messow, *Die Hansestädte und die Habsburgische Ostseepolitik im Dreissigjährigen Krieg 1627—28*, Berlin 1935.

<sup>14</sup> „Messow Hans-Christ., *Die Hansestädte und die Habsburgische Ostseepolitik...*” — recenzent K. Piwarski, *Jantar* 1937, s. 52, przypis 1.

<sup>15</sup> U. Voges, *Der Kampf um das Dominium Maris Baltici 1629 bis 1645*. Schweden und Dänemark vom Frieden zu Lübeck bis zum Frieden von Brömsebro, Zeulenroda 1938.

<sup>16</sup> A. Zettersten, *Svenska flottans historia, I, 1522—1634*, Stockholm 1890.

<sup>17</sup> *Sveriges Sjökrig 1611—32*, wyd. Hafström, Marinstaben, Stockholm 1937.

<sup>18</sup> Cytują je Wł. Czapliński, *Polska a Bałtyk w latach 1632—1648*. Dzieje floty i polityki morskiej, Wrocław 1952, i K. Lepszy, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk 1947. Zetterstena cytuje również W. Hubert, *Wojny bałtyckie*, Warszawa b. d.

<sup>19</sup> J. G[insbert], *Wojny szwedzkie a Polska (1611—1632)*, Przegląd Morski, Warszawa 1938, s. 514—520; W. Hubert, *Flota Zygmunta III-go według źródeł szwedzkich*, Broń i Barwa, V (1936), s. 171—174.

<sup>20</sup> *Marine Rundschau*, Berlin 1938, Heft 5.

<sup>21</sup> *Svenska flottans historia. Örlögsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till vara dagar*, Malmö 1942, t. I.

<sup>22</sup> *Polska historiografia bałtycka*. Najpilniejsze potrzeby badawcze, organizacyjne i wydawnicze. Referaty i dyskusja z konferencji naukowej Instytutu Bałtyckiego w Szczecinie dnia 8—9. IV. 1948 roku, Gdańsk 1949, s. 19; K. Lepszy, *Metoda porównawcza w badaniach nad dziejami floty polskiej*.

W chwili obecnej przygotowuję pracę pt. *Okręty polskie spod Oliwy. Próba charakterystyki na tle porównawczym ówczesnego budownictwa okrętowego w krajach północnej i północno-zachodniej Europy*.

<sup>23</sup> T. Święcki, *Historyczna wiadomość o Ziemi Pomorskiej mieście Gdańsku oraz żegludzie i panowaniu Polaków na Morzu Bałtyckim*, Warszawa 1811, s. 57—58.

<sup>24</sup> Ł. Gołębiowski, *O marynarce polskiej*, *Przegląd Naukowy*, Warszawa 1843, t. II, s. 106—107.

szewicz<sup>25</sup>, a dopiero na początku bieżącego wieku wiele istotnych szczegółów, głównie zresztą w zakresie planowanego polsko-hiszpańskiego aliansu morskiego, dzięki badaniom przeprowadzonym w archiwum w Simancas, dorzucił A. Szela-gowski<sup>26</sup>. Kilka nieznanych szczegółów dodał i przedstawił pokrótce przebieg całej wyprawy oraz los floty polskiej w Wismarze A. Czołowski<sup>27</sup>. Obszerniej-sze omówienie morskich planów Habsburgów i rokowań w sprawie przystąpienia Gdańska do projektowanej hiszpańsko-cesarskiej kompanii handlu wschodniego, ale zaledwie marginesowe wzmianki o Wismarze zawiera praca M. Cichockiego<sup>28</sup>. Natomiast nic nie przyniosły na ten temat, z wyjątkiem już wspomnianego omó-wienia, inne prace W. Huberta<sup>29</sup>. Wszystkie te wiadomości zostały ostatnio nie-jako zaakragłone przez K. Lepszego<sup>30</sup>, ale co się tyczy samego epizodu wismar-skiego, to i ta nowa praca o dziejach naszej floty niewiele wnosi ponad to, co już przeszło trzydzieści lat temu napisał zasłużony autor „Marynarki w Polsce“. Kilka dodatkowych informacji odnośnie do powismarskich losów niektórych okrętów przy-niosły wreszcie prace Wł. Czaplińskiego<sup>31</sup>. W sumie jednak przegląd ten jest potwierdzeniem wyrażonego na początku wniosku stwierdzającego niedostateczne dotąd zbadanie dziejów floty polskiej w Wismarze.

Ta luka domaga się jak najrychlejszego wypełnienia, ale trudno myśleć o uczy-nieniu tego w wystarczający sposób bez możliwości podjęcia skrupulatnych badań w archiwach zagranicznych: szwedzkich, duńskich i niemieckich, z których zwłasz-cza te ostatnie (w Lubece, Wismarze i ewtl. innych miastach meklemburskiego wy-czyna te ostatnie) mogłyby, o ile wyszły obronną ręką ze zniszczeń wojennych, dostarczyć cennego materiału źródłowego. Bez tego trudno przystąpić do monograficznego opracowania dziejów floty polskiej w Wismarze, na razie więc istniejącą lukę w skromnej mierze zapełnić by mogła próba zebrania i usystematyzowania szcze-gółów i danych rozrzuconych po różnych publikacjach źródłowych i opracowaniach dostępnych w kraju.

Próbą taką jest praca niniejsza. Do jej podjęcia sprowokowało autora cytowane już studium Hansa Horstmann, gdzie działalność i czyny floty polskiej przypisuje on

<sup>25</sup> J. Bartoszewicz, Polska marynarka, Encyklopedia Powszechna, Warszawa 1865, t. XXI, s. 132.

<sup>26</sup> A. Szela-gowski, O ujście Wisły. Wielka wojna pruska, Warszawa 1905; tenże, Rozkład Rzeszy i Polska za Władysława IV, Kraków 1907.

<sup>27</sup> A. Czołowski, Marynarka w Polsce, Lwów 1922.

<sup>28</sup> M. Cichocki, Mediacja Francji w rozejmie altmarskim. Rozprawy Wydziału Hist. Filoz. PAU, Kraków 1932, t. LXVII.

<sup>29</sup> W. Hubert, Wojny bałtyckie, Warszawa b. d., s. 262, 288; tenże, Polskie dążenia morskie, Warszawa 1939, s. 59–60; tenże, Artyleria morska w Polsce przedrozbiorowej, Przegląd Morski, Warszawa 1938, s. 791.

<sup>30</sup> K. Lepszy, Dzieje floty polskiej, passim.

<sup>31</sup> Wł. Czapliński, Polska a Bałtyk, passim; tenże, Akta do dziejów Polski na morzu, tom VII 1632–1648, cz. I, Gdańsk 1951. To ostatnie, bardzo cenne dzieło, zapoczątko-wujące wydawnictwo „Akt do dziejów Polski na morzu“, wykazuje jednakże pewną lukę m. in. właśnie w odniesieniu do sprawy Wisnaru, która w początkowym okresie rządów Władysława IV (a wspomniany tom chronologicznie dotyczy panowania tego króla) odgrywała dużą rolę w jego polityce morskiej. Zamieszczonych bowiem zostało tylko kilka dokumentów z korespondencji Władysława IV z Chrystianem i Lubeką oraz Gdańska z Chrystianem, związanych z pobytom floty polskiej w Wismarze. Oprócz niedostępnych dokumentów z archiwów hiszpańskich, brakuje jednak takich, jak np. dokument z Archives Nationales ze spsem zagarniętych w Wismarze okrętów (p. przypis 101) oraz szeregu innych, zwi-ązanych z zagarnieniem utraconych okrętów polskich w stosunkach dyplomatycznych Władysława IV (rokowania pokojowe ze Szwedami) i Gdańska. Do sprawy tej powrócę jeszcze osobno, ograniczając się na razie do stwierdzenia, że wspomnianego braku nie zanotowali recenzenci tomu, choć jeden z nich (Wł. Tomkiewicz, Przegląd Historyczny, t. XLV, z. 2–3, s. 503–506) zastanawiał się nad nieuwzględnionymi dokumentami i zagadnieniami i przytoczył niektóre z zasługujących na opublikowanie. Również i to potwierdza moje zdanie o „mącoszym“ traktowaniu przez naszą historiografię wismarskiego epizodu dziejów polskiej floty.

flocie cesarskiej, „do której z początkiem 1629 r. dołączyło się przejściowo 8 okrętów z Gdańska”<sup>32</sup>. Jest to oczywisty fałsz, jeśli zważyć, że okręty polskie pozostawały w Wismarze do samego końca obrony tej twierdzy, czyli równo trzy lata (styczeń 1629 — styczeń 1632), oraz że stanowiły trzy czwarte sił cesarskich i na nich, zarówno z uwagi na ich ilość, jak i jakość bojową (wielkość, uzbrojenie, wyszkolenie załóg), znacznie wyższą od jakości nie zaprawionych w boju okrętów cesarskich, spoczywał ciężar obrony morskiej Wismaru. Podobnych fałszów w publikacjach okresu hitlerowskiego było zresztą wiele, dla przykładu wymienić można jeszcze cytowaną również popularną pracę historyka Kriegsmarine Manteya, w której ten wiceadmiral w stanie spoczynku i doktor *honoris causa* polski okręt „Król Dawid” bez żenady zaopatruje w miano „Reichsadmiralschiff”<sup>33</sup>.

Ponieważ zaś i publikacje polskie, włącznie z wymienionymi poprzednio pracami, nie grzeszą na ogół dokładnością ani ścisłością przytaczanych faktów z epizodu wismarskiego, przeto praca niniejsza pozwoli również na sprowadzenie zachodzących niekiedy w nich omyłek i przyczyni się do rozwiania mgły niepamięci zakrywającej sprawę Wismaru, która tak długo pozostaje nie tylko ciemną, ale i nie odczytaną jeszcze wystarczająco kartą w dziejach naszej floty.

#### Montowanie habsbursko-polskiego sojuszu

Przystępując do skreślenia dziejów floty polskiej w Wismarze niesposób tego uczynić bez przedstawienia wydarzeń politycznych, w których wyniku flota ta w Wismarze się znalazła. Sprawy te są na ogół znane i dlatego można ograniczyć się do powtórzenia ich w dużym skrócie.

Zagadnienie habsbursko-polskiego aliansu morskiego datuje się już od czasów panowania Stefana Batorego, jednakże podjęta wówczas przez Filipa II hiszpańska próba nawiązania bliskiej wymiany handlowej, co z pewnością miało godzić w bałtycką żeglugę stanów holenderskich, nie została przyjęta<sup>34</sup>. Później zbieżność interesów dynastycznych Zygmunta III z planami bałtyckimi Filipa II doprowadziła do ożywienia się obopólnych projektów. Hiszpanie liczyli na danie im przez Zygmunta do dyspozycji Elfsborga, silnej twierdzy i jedyne go portu szwedzkiego w Sundzie, skąd flota hiszpańska mogłaby zająć zaczepne stanowisko wobec Anglii oraz uniemożliwić Holendrom wysyłanie statków handlowych na Bałtyk i w ten sposób sparaliżować ich żeglugę bałtycką, poważne źródło bogactwa i rozwoju gospodarczego młodej republiki. Równocześnie zaś sami na wielką skalę zaopatrywali się w Polsce w zboże i drzewo okrętowe, a Gdańsk nawet budował dla nich okręty<sup>35</sup>. W oczach Zygmunta atutem nie do pogardzenia w jego staraniach o utrzymanie tronu szwedzkiego była flota hiszpańska. Sam floty wojennej prawie nie posiadał, a bez niej trudno było snuć plany dynastyczne, związane ze szwedzką koroną. Również i tym razem zamysły hiszpańsko-polskiej współpracy nie doczekały się realizacji, gdyż obaj partnerzy, Filip i Zigmunt, usiłowali załatwić rachunek bez gospodarza Elfsborga, Karola Sudermańskiego, który jak oka w głowie pilnował tej ważnej bazy. I dlatego, kiedy nie powiodła się ostatnia próba Zygmunta: wyprawa

<sup>32</sup> Horstmann, Wallensteins Flotte vor Wismar, s. 38. Podkreślenie w cytowanym zdaniu moje.

<sup>33</sup> Mantey, Marine-Geschichtsfibel, s. 12.

<sup>34</sup> S. Pufendorf, Sechs und Zwanzig Bücher der Schwedisch- und Deutschen Kriegsgeschichte von König Gustav Adolfs Feldzüge in Deutschland auf bis zur Abdankung der Königin Christina, Franckfurt a/M. 1688, s. 23; Cichocki, Mediacja Francji..., s. 31, przyp. 1.

<sup>35</sup> Patrz relację posła weneckiego w Polsce z r. 1592: J. U. Niemcewicz, Zbiór pamiętników o dawnej Polsce, Warszawa 1822, IV, s. 80.

nowo sformowanej floty polskiej na Elfsborg w r. 1599<sup>36</sup>, wówczas i plan sojuszu Polski z Hiszpanią poszedł na długie lata „w odstawkę“.

Myśl sojuszu odżyła w ćwierć wieku później. Chyląca się ku upadkowi Hiszpania przygotowywała podjęcie nowej, może już ostatniej próby odzyskania swej utraconej pozycji władczyni mórz. Próbą tą miała być ekspansja na wschód, na Bałtyk, skierowana znowu przeciwko Anglii i przede wszystkim — Holandii, bogacącej się na uprawianiu bałtyckiej żeglugi i handlu. Na główną bazę, z której wyjść miały hiszpańskie eskadry na przeprowadzenie powyższych planów, upatrzone — gdy przysły dawne nadzieje na Elfsborg — Dunkierkę. Ale Polska była nadal dla Hiszpanii pożądanym partnerem, i to zarówno pod względem militarnym (także i wojennomorskim ze względu na rozbudowywaną właśnie flotę), jak politycznym i ekonomicznym<sup>37</sup>. Zygmunt zdawał sobie z tego sprawę i dlatego w 1623 r. podjął rozmowy na temat sojuszu z Hiszpanią, mając oczywiście na uwadze realizację własnych celów. „Gdybym miał flotę, dawno bym już powściągnął zuchwałość bezbożnego nieprzyjaciela“ — pisał do Filipa II, prosząc o przysłanie floty hiszpańskiej na Bałtyk<sup>38</sup>.

W taki sposób rozpoczęły się kilka lat trwające rokowania dyplomatyczne, w których obie strony przesadnie oceniały możliwości przypuszczalnego sojusznika, i na tych przesadnych, a więc nierealnych i przez to kruchych podstawach budowały swe daleko idące plany.

Propozycję Zygmunta wobec infantki Izabeli ponowił w międzyczasie, z okazji pobytu swego w hiszpańskich Niderlandach, król wiczy Władysław, zabiegając również o przysłanie hiszpańskich okrętów na Bałtyk. Propozycja ta była długo rozpatrywana w Madrycie, a później w Brukseli, gdzie radzono właśnie nad ekspansją hiszpańską na Bałtyk. Rezultat był taki, że w r. 1626 przybyli do Polski posłowie Filipa i najnie spodziewanej dla Zygmunta zażądali od niego wystawienia floty i oddania jej pod dowództwo hiszpańskie. Rozmowy te do niczego nie doprowadziły, choć Hiszpanie znaleźli poparcie Władysława, liczącego na objęcie naczelnego dowództwa nad flotą polsko-hiszpańską<sup>39</sup>.

Równocześnie z tymi rozmowami toczyły się inne rokowania: hiszpańsko-hanzeatyckie. O ile Zygmunt Hiszpanie zamierzali skąptaować iluzją udzielenia mu pomocy przeciwko Szwecji, o tyle hanzeatów usiłowali wziąć na lep korzyści ekonomicznych, proponując im przystąpienie do nowo tworzonej pod wspólną, hiszpańsko-cesarską egidą habsburskiej kompanii dla handlu ze Wschodem. Również i ta propozycja nie została zrealizowana, chociaż wysłannicy hiszpańscy w miastach hanzeatyckich, głównie w Lubece, Hamburgu i Gdańsku, wysuwali nęcące na pozór propozycje, przyrzekali dać do dyspozycji kompanii silną flotę z 24 okrętów itd. Na dwu wjazdach w Lubece przedstawiciele hanzeatów wypowiedzieli się przeciw przystąpieniu do kompanii, w czym historycy niemieccy<sup>40</sup> upatrują obawę przed opanowaniem Bałtyku przez Habsburgów i — co za tym idzie — przed ewentualną całkowitą od nich zależnością. Sąd ten jest jednak mylny; przyczyna była wręcz odwrotna: Hanza widziała niemoc cesarską na morzu i nad wyraz trzeźwo, po kupiecku, oceniała sytuację<sup>41</sup>.

<sup>36</sup> O wyprawie tej pisze S. U. Palme, *Konung Sigismunds flotta i Östersjön 1599*, *Skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet*, Uppsala 1943, III, s. 3—19. Tłumaczenie tej pracy pt. *König Sigismunds Flotte in der Ostsee*, wydane w Bautzen 1944.

<sup>37</sup> Trafnie precyzuje to Lepśzy, *Dzieje floty polskiej*, s. 215—216.

<sup>38</sup> *Relacje nuncjuszków apostolskich i innych osób o Polsce od roku 1548 do 1690*, Berlin 1864, II, s. 176, przyp. 1.

<sup>39</sup> Cichocki, *Mediacja Francji...*, s. 34, przyp. 1.

<sup>40</sup> Messow, *Die Hansestädte...*; Horstmann, *Wallensteins Flotte vor Wismar, i inni*.

<sup>41</sup> Cichocki, *Mediacja Francji w rozejmie altmarskim*, s. 39; Lepśzy, *Dzieje floty polskiej*, s. 246.

Tak więc podjęta przez Hiszpanię inicjatywa w sprawach bałtyckich skończyła się fiaskiem. Zanim jednak do tego doszło, ale już w chwili gdy przewlekające się rokowania nie wróżyły im pomyślnego zakończenia, inicjatywę tę przejął drugi partner katolickiego obozu: cesarz, a właściwie jego generalissimus — Wallenstein.

#### Zawiązek floty Wallensteina w Wismarze

Posiadanie floty wojennej do walki z Duńczykami stało się dla Wallensteina konieczne jesienią 1627 r., kiedy jego wojska wyparły przeciwnika z całego południowo-zachodniego wybrzeża Bałtyku i gdy od Pomorza Zachodniego po Jutlandię znalazło się ono w jego rękach. Natychmiast też Wallenstein zaczął starać się o uzyskanie polskich okrętów. Za pośrednictwem posła hiszpańskiego barona d'Auchy nalegał na Zygmunta III, aby przysłał je na październik do Wismaru, gdzie dołączyć się miały do nich okręty dunkierskie pod wodzą don Firmina de Lodosa. Powstała w ten sposób „armada“ mogłaby podjąć próbę opanowania Sundu — kuśił Zygmunta baron Auchy, chcąc otrzymać 10 okrętów polskich i wymóc budowę dalszych dwudziestu<sup>42</sup>.

Plany cesarskich polityków i wodzów co do sił projektowanej floty były przesadnie optymistyczne. Jeden z takich planów przewidywał, że Lubeka wystawi 18 okrętów, a Polska 24, przy czym okręty polskie miały w połowie listopada 1627 r. wyruszyć z Gdańska do Wismaru z 1.000 żołnierzy na pokładach<sup>43</sup>. Wysłannik Ferdynanda II do Lubeki, hr. Schwarzenberg liczył w tym czasie na uzyskanie ok. 30 okrętów wojennych, (+ 150 transportowców) od Lubeki, do których miało dojść 10 okrętów polskich, a więc tyle, ile rzeczywiście wchodziło wówczas w skład floty polskiej, oraz pewna, bliżej nie określona liczba okrętów dunkierskich<sup>44</sup>. Z różnych stron wiemy, że liczba okrętów, jakie do aliansu wnieść mieli Hiszpanie, wahała się od 10<sup>45</sup> do 24<sup>46</sup> jednostek. Przyjmując najczęściej powtarzającą się liczbę 12 okrętów, jakie od Izabeli usiłował wytargować i Zygmunt III, i Wallenstein<sup>47</sup>, nie było to w sumie wiele, jeśli zważyć, że siły koalicji protestanckiej oceniano (zresztą również przesadnie) na z górą 200 okrętów, w czym ok. 100 duńskich, tyleż szwedzkich i 10 holenderskich<sup>48</sup>.

Ponieważ jednak rokowania w Lubece się przeciągały, podobnie jak i targi z Izabelą, a flota polska była w tym czasie zajęta obroną ujścia Wisły przed flotą szwedzką, z którą stoczyła właśnie (28 listopada 1627 r.) zwycięską bitwę pod Oliwą, więc Wallensteinowi nie pozostało na razie nic innego jak przystąpić do tworzenia własnej floty. Złożyło się na nią kilkanaście jednostek, które znalazły się w oparowanych przez wojska cesarskie portach meklemburskich i zachodnio-pomorskich, i które na rozkaz przyszłego „admirala Oceanu Atlantyckiego i Bałtyku“ włączone zostały do jego floty<sup>49</sup>. Były wśród nich dwa wojenne jachty księcia meklemburskiego Adolfa Fryderyka<sup>50</sup>, były także pospiesznie uzbrojone statki handlowe. Rozpoczęto również w Wismarze i innych pobliskich portach budowę nowych jednostek, na co

<sup>42</sup> Lepszy, o. c., s. 245.

<sup>43</sup> Mareš, Die maritime Politik der Habsburger, II, s. 57; Messow, o. c., powtarza tę cyfrę (24), ale mylnie podaje liczbę żołnierzy (100).

<sup>44</sup> Mareš, j. w.

<sup>45</sup> Wg listu Wallensteina z 28. 7. 1628 (Wiegandt, Wismar im Dreissigjährigen Kriege, s. 77).

<sup>46</sup> Na tyle nawet liczył Zygmunt III: Lepszy, o. c., s. 244.

<sup>47</sup> Lepszy, j. w.; M. Ritter, Deutsche Geschichte im Zeitalter der Gegenreformation und des Dreissigjährigen Krieges, Stuttgart 1908, III, s. 386.

<sup>48</sup> Mareš, o. c., s. 63.

<sup>49</sup> Horstmann, o. c., s. 36—38.

<sup>50</sup> Wigger, Die Festung Pöl, s. 37.

Wallenstein zamierzał przeznaczyć podatki krajowe<sup>51</sup>, stosownie zresztą do życzenia cesarza, który oddając w styczniu 1628 r. Meklemburgię w posiadanie Wallensteinowi — wyraził życzenie, aby dochody z tego księstwa zużyte zostały na potrzeby cesarskiej armady<sup>52</sup>. Według sprawozdania posła hiszpańskiego de Roya, który był „współtwórcą” aliansu morskiego państw ligi katolickiej, od początku 1627 do połowy 1628 r. wybudowano w portach Pomorza Zachodniego i Meklemburgii 6 okrętów wojennych<sup>53</sup>.

Taki był stan rzeczy, gdy w marcu 1628 r. dowództwo floty cesarskiej w Wismarze objął hr. Filip Mansfeld. Osoba kandydata na to stanowisko spowodowała spór w obozie katolickim, gdyż pomimo poprzedniej zgody stron na Mansfelda, admiralicja flandryjska w Brukseli wysunęła kandydaturę don Firmina de Lodosa. Przeciwno temu kandydatowi wystąpił gwałtownie Schwarzenberg, zarzucając mu nieudolność i beczynność w Dunkierce, podczas gdy Mansfeld określany był przez niego jako oficer orientujący się w sprawach budownictwa okrętowego, a przy tym biegły artylerzysta. Wysunął wreszcie Schwarzenberg i taki atut, że oddając dowództwo nowo tworzonej floty cesarskiej Hiszpanowi nie uzyska się w Niemczech ani jednego okrętu, ani też jednego marynarza<sup>54</sup>. Ten pogląd zapewne przeważał na korzyść Mansfelda, który chociaż znajdował się również w służbie flandryjskiej admiralicji (karierę wojskową rozpoczął nawet we flocie... szwedzkiej!), to jednak był niemieckiego pochodzenia i nazwiska<sup>55</sup>.

Wkrótce po objęciu dowództwa przez Mansfelda flota cesarska poniosła dotkliwą klęskę: 7 jednostek, bazujących w Greifswaldzie, zostało 24 kwietnia 1628 r. zaatakowanych przez 4 okręty duńskie, które je zdobyły i zniszczyły<sup>56</sup>. Tym samym zawiązek floty Wallensteina został unicestwiony i trzeba ją było tworzyć od nowa.

We wrześniu tegoż roku prysły ostatecznie nadzieje ligi na pozyskanie Lubeki. Wyznaczenie Mansfelda dowódcą floty cesarskiej niewiele więc pomogło: Lubeka nie tylko nie dała swoich okrętów, ale wprost przeciwnie, wzbraniała się pozwolić na zaciąg okrętów i marynarzy do Wismaru. Mansfeld, jak mógł, starał się omijać te zakazy, werbując przy pomocy pośredników. Zresztą w drodze do obranego celu nie przebierał w środkach: jego okręty kaperskie brały przy nie tylko na Duńczykach, ale i na lubeczanach<sup>57</sup> i w ten sposób zarówno zdobycznymi, jak i zakupionymi statkami handlowymi, które przemieniał na wojenne, powiększał swe słabe siły. Tą drogą do końca tego roku do służby pod cesarską banderą weszły m. in. przebudowany wismarski „Spanienfahrer”, a więc zapewne większych rozmiarów okręt uprawiający żeglugę oceaniczną, jeden znajdujący się w budowie w Wismarze statek handlowy, jedna szkuta duńska uzbrojona w 2 lub 3 działa<sup>58</sup>, 4-działowa galera<sup>59</sup>, wreszcie większy okręt wojenny wybudowany w Neustadt w Holsztynie. Dwa dalsze okręty tej wielkości znajdowały się w budowie w Wismarze<sup>60</sup>.

<sup>51</sup> J. O. Opel, *Der niedersächsisch-dänische Krieg*, Magdeburg 1894, s. 431.

<sup>52</sup> Horstmann, o. c., s. 37.

<sup>53</sup> Lepszy, o. c., s. 245.

<sup>54</sup> Opel, o. c., s. 507. <sup>55</sup> Horstmann, j. w.

<sup>56</sup> Ritter, o. c., s. 386.

<sup>57</sup> Ritter, o. c., s. 438; Opel, o. c., s. 482.

<sup>58</sup> Szkuta była w owych czasach jedno- lub dwumasztowym statkiem używanym do przewożenia ładunków w żegludze rzecznej, a także przybrzeżnej. Patrz J. Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski*, s. 165; B. Ślaski, *Wisła i morze*, Kepno 1939, s. 3, przyp. 1; B. Hagedorn, *Ostfrieslands Handel und Schifffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhundert bis zum Westfälischen Frieden (1580—1648)*, Berlin 1912, s. 118, 180.

<sup>59</sup> Wiosnowo-żaglowe galery spotykane były wówczas na Bałtyku bardzo rzadko, pomijając budowane specjalnie do działań na wodach przybrzeżnych, w szkierach wschodniego Bałtyku, szwedzkie i rosyjskie floty takich jednostek. Jedna galera bliżej nie określonej charakterystyki wchodziła w skład floty Władysława IV (Czapliński, *Polska a Bałtyk w latach 1632—1648*, s. 44).

<sup>60</sup> Wigger, o. c., s. 37; Wiegandt, o. c., s. 77. Nazywane są one fregatami bądź orlogami. Były to jednostki zbliżone wielkością do okrętów polskiej floty. Patrz niżej.

Były to jednak siły zupełnie niewystarczające. Mogły one się zdobyć na branie poszczególnych przyzów, ale nie stać je było na jakąkolwiek akcję przeciw regularnym okrętom duńskim. Przykładem tego działania duńskiej eskadry, złożonej z 2 większych okrętów, 1 bojera<sup>61</sup> i 2 szkut, przeprowadzone 1/2 lipca 1628 r. na redzie Wismaru. W trakcie tej operacji okręty duńskie bezkarnie poddały silnemu bombardowaniu obiekty portowe, zwłaszcza zakotwiczony w porcie większy okręt cesarski, oraz zatarasowały wejście do portu silnymi żelaznymi palami. Nie przeszkodziło to mniejszym okrętom Mansfelda dokonać dalszych wypadów, w których wzięto przyz. Kiedy jednak w październiku koło wyspy Poel, zamykającej wejście do Wismaru, pojawiły się trzy okręty duńskie, cesarscy byli znów zupełnie bezsilni i czekać musieli na odpłynięcie Duńczyków. Potem ponownie nastąpiły podobne wypadki i znów blokada portu przez 4 duńskie okręty<sup>62</sup>.

Przebieg tych działań, będących ze strony floty Mansfelda nawet nie walką podjazdową, ale „partyzantką morską“ skierowaną przeciw pojedynczym statkom handlowym, wykazywał, że tylko zasilenie eskadry wismarskiej okrętami dunkierskimi i polskimi może stworzyć z niej poważniejszą siłę, zdolną do przeprowadzania operacji na większą skalę i wystarczającą do skutecznej obrony Wismaru i meklemburskiego wybrzeża. Nadzieje na pomoc hiszpańską okazały się jednak płonne — kto wie, czy przyczyna tego nie leżała daleko, na wodach zachodnio-indyjskich, gdzie holenderski admirał Piet Hein zdobył „srebrną flotę“: był to najbogatszy łup, jaki znają dzieje wojen morskich, a przy tym niezmiernie dotkliwy cios, zadany hiszpańskiemu władztwu morskemu. I może właśnie dlatego nie zamierzali Hiszpanie wystawiać nadwątlonego prestiżu na ponowną i niepewną próbę.

W tej sytuacji ostatnią „deską ratunku“ na wzmocnienie słabych sił cesarskich na morzu pozostała flota polska.

### Wyprawa floty polskiej do Wismaru

Jest rzeczą zastanawiającą, że Zygmunt III, przez kilka ostatnich lat usilnie starający się o zmontowanie antyszwedzkiej armady, ale odmawiający udzielenia własnych okrętów, gdy nie widział gotowości do podobnego kroku ze strony hiszpańskiej, zdecydował się wreszcie na wysłanie floty do Wismaru w momencie najbardziej temu niesprzyjającym. Było to mianowicie we wrześniu 1628 r., wtedy właśnie, gdy zjazd hanzeatycki w Lubece wypowiedział się ostatecznie przeciwko planom habsburskim i gdy nadzieje na przybycie okrętów hiszpańskich na Bałtyk zawiodły.

Jaka była przyczyna tej zmiany stanowiska Zygmunta III?

Było to niewątpliwie zwyczajstwo tych sił na dworze królewskim, które wywierały przemożny wpływ na starzejącego się i niedołężniejącego króla, na pozór hołdując myśli przewodniej jego życia — odzyskaniu korony szwedzkiej i przywróceniu katolicyzmu w Szwecji, a w rzeczywistości realizując plany polityczne habsbursko-papieskiego obozu. A siły te były poważne i nie byle kto je reprezentował: sama królowa a cesarska siostra Konstancja, jej spowiednik jezuita ojciec Walenty, wychowawcy królewskich dzieci Urszula Gienger-Meierin — notoryczni i zagorzali agenci habsburcy. Do wysłania floty polskiej do Wismaru dążył również król wiczy Władysław, powodowany osobistymi widokami na objęcie naczelnego dowództwa

<sup>61</sup> Bojer — w tym czasie dwumasztowy, niekiedy o ożaglowaniu rejowym, statek, używany coraz częściej do pełnomorskiej żeglugi: B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, Berlin 1914, I, s. 82—85. Uzbrojenie tych jednostek dochodziło do kilkunastu dział: B. Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schifffahrt, s. 114.

<sup>62</sup> Wiegandt, o. c., s. 79.

projektowanej armady. Wreszcie nalegali na to nuncjusze papiescy, utwierdzając króla w wojennych planach<sup>63</sup>. Zabiegali również wysłannicy hiszpańscy, Solre, d'Auchy i de Roy, wysuwając przeróżne, mniej lub więcej ponętne propozycje i obficie szafując obietnicami, które później nie znajdowały pokrycia.

Wpływały na króla oczywiście i siły przeciwne zbytniemu angażowaniu się w habsburskich planach bałtyckich, pilnujące istotnego dobra Rzeczypospolitej, a nie zabiegów dynastycznych Zygmunta, interesów habsburskich agentów na jego dworze czy podyktowanych miłością własną dążeń najstarszego królewicza. Były to głosy polskich doradców króla, z którymi musiał się wprawdzie liczyć, ale które nie były go w stanie przekonać, gdyż ostatecznie obrał drogę sprzeczną z interesami Polski na morzu i zdecydował ogołocenie polskiego wybrzeża z floty, którą z takim trudem wystawiono.

Już na początku 1628 r. Zygmunt oświadczył wobec barona d'Auchy gotowość wystania na wiosnę swej floty do Wismaru, decyzja ta jednakże trzymana była przez króla w zupełnej tajemnicy<sup>64</sup>. Z pewnością szczególnie krył się z nią wobec swych najbliższych z urzędu współpracowników i doradców — podkanclerzego, a później kanclerza Zadzika i sekretarza Piaseckiego. Najlepszym dowodem ich niewiedzy jest list Zadzika, w którym pisał on (9. 2. 1628) do króla: „Potrzebna by też bardzo rzecz przysposobienie jako najpręższe armaty na morzu, co terazby do skutku przywieźć mogli, którzy imieniem króla J. Mości hiszpańskiego przeszłego roku ofiarowali“<sup>65</sup>.

A ci właśnie posłowie, d'Auchy i de Roy, wystąpili znowu z uroczystymi obietnicami rychłego przybycia na Bałtyk 24 (!) okrętów hiszpańskich z 10.000 żołnierzy, oraz zapewnieniem, że Filip ma odłożonych 200.000 talarów na potrzeby organizowanej floty. Ostrzegali Zygmunta i odwodził Piasecki, zwłaszcza gdy obiecane tysiące talarów okazały się niewypłacalne<sup>66</sup>. Kiedy jednak Piasecki opuścił dwór królewski, udając się do swej nowej rezydencji, hiszpańska przynęta chwyciła i „poseł hiszpański co chciał dokazał“<sup>67</sup>.

Tak więc we wrześniu 1628 r. Zygmunt III oświadczył baronowi d'Auchy, że daje do rozporządzenia Wallensteina swą flotę w sile 10 okrętów w zamian za przysłanie Diechoty<sup>68</sup>. Komisja Okrętów Królewskich zaczęła szykować flotę do wyprawy.

Przygotowania te trwały trzy miesiące. Objęły one z pewnością remont okrętów, z których największy, „Król Dawid“, poniósł wielkie szkody podczas ataku szwedzkiego w nocy na 6 lipca na flotę polską pod Latarnią<sup>69</sup>, odpowiednie wyposażenie ich w broń, amunicję, żywność dla załóg i inne niezbędne zaopatrzenie. Niemale trudności — jak to zresztą zaraz zobaczymy — musiała przysporzyć sprawa załóg. Wreszcie jednak flota była gotowa i 22 grudnia wypłynęła z Gdańska i stanęła pod Latarnią, na dawnym swym miejscu postoju, którego od feralnego 6 lipca przestała używać. Teraz jednak zaczęły się wyłaniać przeszkody i o kilkanaście dni opóźniły odkotwiczenie okrętów spod Latarni.

Przed wszystkim nie opłacone od dawna załogi wzbraniały się wyruszyć w rejs przed otrzymaniem należnego im żołdu<sup>70</sup>. Tej sprawie poświęcić trzeba nieco miejsca. O tym, że załogi rekrutowały się z elementu rodzimego, nie trzeba wątpić, podob-

<sup>63</sup> Szelągowski, O ujście Wisły, s. 9, 173, 215.

<sup>64</sup> Szelągowski, o. c., s. 216.

<sup>65</sup> Diariusz, albo summa spraw i dzieł wojska kwarcianego w Prusiech, Pamiętniki o Koeniecpolskich, wyd. St. Przytyckiego, Lwów 1842, s. 60.

<sup>66</sup> P. Piasecki, Chronica gestorum in Europa singularium, Cracoviae 1648, s. 468.

<sup>67</sup> Pamiętniki do panowania Zygmunta III, Władysława IV i Jana Kazimierza, wyd. K. W. Wójcicki, Warszawa 1846, I, s. 139.

<sup>68</sup> Szelągowski, o. c., s. 307.

<sup>69</sup> I. Hoppe, Geschichte des ersten schwedisch-polnischen Krieges in Preussen, Leipzig 1887, s. 259; Czołowski, Marynarka w Polsce, s. 148. Podczas tego ataku zniszczone zostały: dotychczasowy flagowiec „Rycerz św. Jerzy“ i „Tygrys“.

<sup>70</sup> Hoppe, o. c., s. 339–340; Czołowski, o. c., s. 152.

nie jak pewne jest, że skład dowództwa był pochodzenia obcego<sup>71</sup>. Dowódcą wyruszającej do Wismaru floty był Holender, naturalizowany Hiszpan Wanderdussen<sup>72</sup> (lub raczej Van der Dusen<sup>73</sup>), prawdopodobnie sprowadzony z Dunkierki, jak również i kilku kapitanów<sup>74</sup>. Co do załóg wiadomo, że wchodzili w ich skład Kaszubi, którzy w szczególny sposób odznaczyli się pod Oliwą<sup>75</sup>. Wiadomo skądinąd, że nie brakowało w Gdańsku ochotników do służby morskiej spośród flisaków wiślanych<sup>76</sup>, którzy ucieczkę z flisu na morze traktowali jako upragnioną zmianę nieznośnych dotychczasowych warunków życia w pańszczyźnianym jarmie, a jako element obeznany z wodą i żegluga byli na okrętach niewątpliwie dobrze widziani. Zresztą w ogóle — według słów ówczesnego kronikarza — „jako w drzewo (do budowy okrętów, przyp. J. P.) w kraju naszym, tak w ludzi w pomorskich krainach nie trudno ochoczych na wojnę morską“<sup>77</sup>. Nie potrzeba tłumaczyć, dlaczego ochoczo i mężnie stawali polskie załogi w walce ze Szwedami w obronie pomorskiego wybrzeża, w bitwach pod Puckiem, Helem, Łebą, pod Oliwą i w Wisłoujściu. Niejednokrotnie przedtem Szwed blokował to wybrzeże, wysadzał na nim desanty, brał łupy, pustoszył, grabił i topił, i dlatego walka z nim, i to walka często zwycięska, nabierała w oczach polskich załóg szczególnej atrakcji, potrzeby i znaczenia. Z powyższych przyczyn tym trudniej im było opuścić rodzime strony i udać się w rejs do dalekiego Wismaru, i walczyć za nieznana i obcą sprawę. Żądanie wypłaty zaległego żołdu mogło być tylko usprawiedliwieniem próby „zbuntowania“ się przeciw opuszczeniu Gdańska i wyruszeniu do Wismaru. A choć brakuje odpowiednich danych, można przypuszczać, że w tej sytuacji zaległy żołd został wypłacony i pretekst, jakim posługiwały się załogi, usunięto.

Nie tylko sprawa zaległego żołdu opóźniła odpięcie floty spod Latarni. W tym samym bowiem czasie w Zatoce Gdańskiej pojawiło się 6 szwedzkich i 4 angielskie okręty, przysłane dla zabezpieczenia statków kupieckich przed kontrolą ze strony polskiej, i rozrządek nakazywał nie narażać się na spotkanie z przeważającymi siłami eskadr blokujących Gdańsk. Z innej jednak strony flotę polską spotkał cios dotkliwy. Chwycił silny mróz i ujście Wisły ścięte zostało lodem, a następnie zerwał się sztorm gwałtowny. Dwa okręty pędzone zwałami kry na morze zostały zgniecione i uległy zniszczeniu. Na szczęście obyło się bez ofiar w ludziach, gdyż załoga uratowała się w szalupach i jak kto mógł. Stracone okręty zastąpiono jednak innymi, i jak tylko pogoda zmieniła się na lepsze, flota polska wyruszyła z początkiem stycznia 1629 r. do Wismaru<sup>78</sup>.

Przeprawa miała przebieg pomyślny, choć trwała dość długo, z czego można by wnosić, że nie przez cały czas rejsu wiatry sprzyjały polskim okrętom. Wyrażona już dawno przez barona d'Auchy obawa, że flota szwedzka napadnie na polską, zanim ta złączy się z cesarską<sup>79</sup>, okazała się płonna. Blokujące Gdańsk w grudniu okręty

<sup>71</sup> Skład załóg ówczesnych flot był pod względem narodowościowym bardzo różnorodny. Dotyczyło to nie tylko jednostek gdańskich i w ogóle hanzeatyckich (Lepszy, o. c., s. 30), ale i flot innych państw. Dla przykładu wymienię nazwiska związanych z flotą wismarską dowódców pochodzących z hiszpańskiej admiralicji flandryjskiej: Mansfeld (niemieckiego pochodzenia), Van der Dusen (holenderskiego), de Febure i de Roy (francuskiego), don Firmin de Lodosa (hiszpańskiego).

<sup>72</sup> Cichoński, o. c., s. 44, przyp. 1.

<sup>73</sup> Lepszy, o. c., s. 249.

<sup>74</sup> J. G., *Wojny szwedzkie a Polska*, s. 515.

<sup>75</sup> Czołowski, o. c., s. 138—143.

<sup>76</sup> Patrz list Jerzego Zbaraskiego do Zygmunta III z 18. 7. 1628, w którym magnat skarży się, że jemu samemu uciekło ze szkut 30 flisaków (*Scriptores rerum polonicarum*, V, s. 106).

<sup>77</sup> Wójcicki, *Pamiętniki do panowania Zygmunta III*, I, s. 140.

<sup>78</sup> Hoppe, o. c., s. 339—340; Lepszy, o. c., s. 152. Data wypłynięcia floty nie jest znana. Jak jednak można wnioskować z faktu przybycia do Gdańska w dniu 11 stycznia Franciszka Gordona z poselstwem od króla angielskiego (B. Curicke, *Der Stadt Danzig historische Beschreibung*, Amsterdam und Dantzig 1687, s. 229), z początkiem drugiej dekady stycznia warunki atmosferyczne umożliwiały już żegluga.

<sup>79</sup> Szelański, o. c., s. 305.

szwedzkie odplynęły do portów ojczystych, zresztą krążące po Gdańsku pogłoski, jakoby flota polska projektowała atak na Pilawę<sup>80</sup>, mogły wprowadzić Szwedów w błąd. Sprawa floty Wallensteina wydawała się w tym czasie być przesądzona w negatywnym sensie i dlatego kierunek rejsu polskich okrętów na zachód był dla Szwedów z pewnością niespodzianką.

Jak notuje ówczesna kronika Wismaru, 30 stycznia 1629 r. przybyło tu z Gdańska 7 okrętów wojennych, z których jeden uzbrojony był w 28 dużych i małych dział, podczas gdy pozostałe okręty były mniejsze; ósmy, należący do nich okręt przybył 4 lutego, dwa dalsze stracone zostały po drodze, jeden z nich z 80 ludźmi<sup>81</sup>.

I tu stajemy przed wymagającą wyjaśnienia zagadką liczby okrętów polskich przybyłych do Wismaru.

Dotychczas najpoważniejsze opracowania polskich autorów podawały cyfrę 7 okrętów<sup>82</sup>, tyle zresztą wymienionych jest w wiarygodnym bezsprzecznie źródle — sprawozdaniu faktorów królewskich z dokonanego przez nich spisu inwentarza zbrojowni królewskiej w Gdańsku<sup>83</sup>; tę cyfrę podaje także inne źródło, cytowana już kronika Hoppego<sup>84</sup>. Natomiast o dziewięciu okrętach mówi również już cytowany, nieznany nam z nazwiska pamiętnikarz, którego rękopis zawiera nieco ciekawych i trafnych spostrzeżeń i wiadomości z dziejów naszej floty<sup>85</sup>, a także i P. Piasecki<sup>86</sup>, ale jest prawdopodobne, że mają oni na myśli również i dwie jednostki stracone w ujściu Wisły. Powtarza tę cyfrę, zapewne za Piaseckim, dziejopis gdański G. Lengnich<sup>87</sup>.

Liczbę siedmiu okrętów wymienia również G. Unger w artykule zamieszczonym w zbiorowej pracy o dziejach szwedzkiej floty<sup>88</sup> i prawdopodobnie Zettersten<sup>89</sup>, często cytowany przez Lepszego<sup>90</sup>, który cyfrę tę również przyjął. Tymczasem Hafström, którego Unger wymienia w bibliografii, podaje osiem okrętów<sup>91</sup>.

Liczbę ośmiu okrętów przyjmują również prace niemieckich historyków<sup>92</sup>. Przyczyna tego jest prosta: autorzy ci albo bezpośrednio, jak np. Wigger<sup>93</sup> czy Wiegandt<sup>94</sup>, albo też pośrednio, jak Messow<sup>95</sup> czy Horstmann<sup>96</sup>, opierali się na wspomnianej wyżej kronice wismarskiej. Czy jednak źródło to zasługuje na wiarę i czy podana w nim informacja jest prawdziwa? Odpowiedź wydaje się twierdząca: przybycie z Gdańska do Wismaru w krótkim przeciągu czasu tylu okrętów wojennych było z pewnością nie lada wydarzeniem i trudno przypuszczać, żeby zostało ono przedstawione niezgodnie z rzeczywistością. Przeczy temu także i zgodna z prawdą liczba okrętów przybyłych w pierwszej turze, 30 stycznia, jak również zgodna z prawdą liczba okrętów straconych „po drodze” do Wismaru.

<sup>80</sup> Hoppe, o. c., s. 339. Według innych pogłosek flota ta miała przywieźć do Polski żołnierzy cesarskich z Wismaru i innych pobliskich portów. Pogłoski te zostały sprostowane, gdy do Gdańska nadeszła wiadomość o zawinięciu floty do Wismaru; Curicke, o. c., s. 232—233.

<sup>81</sup> Wiegandt, o. c., s. 77, według ówczesnej kroniki Wismaru z lat 1627—1629.

<sup>82</sup> Szelański, o. c., s. 308; Czołowski, o. c., s. 151; Lepszy, o. c., s. 249.

<sup>83</sup> Czaplinski, Polska a Bałtyk, s. 21, przyp. 8.

<sup>84</sup> Hoppe, o. c., s. 339—340.

<sup>85</sup> Wójcicki, o. c., I, s. 140.

<sup>86</sup> Piasecki, o. c., s. 482.

<sup>87</sup> G. Lengnich, Geschichte der Lande Preussen Königlich-Polnischen Antheils, Danzig 1727, V, s. 225.

<sup>88</sup> G. Unger, Svenska flottans sjötag 1611—1679, Svenska flottans historia, I, s. 422.

<sup>89</sup> Zettersten, Svenska flottans historia.

<sup>90</sup> P. przypis 18.

<sup>91</sup> Hubert, Flota Zygmunta III-go według źródeł szwedzkich, s. 172.

<sup>92</sup> Paul, Gustaf Adolf, II, s. 83, podaje nawet osiem do dziewięciu okrętów.

<sup>93</sup> Wigger, o. c., s. 37. Autor ten nie wyjawia w ogóle prawdziwego pochodzenia tych okrętów i pisze, że zostały one wydzierżawione lub zakupione!

<sup>94</sup> Wiegandt, o. c., s. 77.

<sup>95</sup> Messow, o. c., s. 78, nie podaje wprawdzie ilości okrętów, ale w swej pracy opiera się na Wiegandzie.

Można zadać pytanie, dlaczego ówczesne źródła polskie (lub związane z Polską, jak kronika Hoppego) piszą o siedmiu lub dziewięciu (co sprowadziłoby się do pierwszej cyfry, po odjęciu dwu straconych) okrętach? Wytłumaczenie może być takie, że traktują one o przygotowaniach, a później tarapatach związanych z wyjściem i ostatecznie z samym wyruszeniem zespołu, tworzącego praktycznie niemal całą flotę. Wspomniany wyżej rejestr faktorów królewskich z Gdańska odnosi się zapewne właśnie do wyjścia tego siedmio-okrętowego zespołu. Było to ważne wydarzenie i dla Gdańska, i w ogóle dla Rzeczypospolitej, nie więc dziwnego, że znalazło odpowiednie oddźwięki w kronikach. W kilka zaś czy nawet kilkanaście dni później mógł wyjść z Gdańska dodatkowo do Wismaru wysłany okręt<sup>97</sup> i jego odkotwiczenie mogło nie wywołać szczególnego, czy może nawet żadnego echa. A że okręt ten nie był wytworem fantazji kronikarza, który spisywał Wismarische Annales, tylko istniał w rzeczywistości, tego dociec można porównując zachowane spisy okrętów polskich z Wismaru.

Spis sporządzony przez królewskich faktorów w Gdańsku podaje następujące okręty: „Król Dawid“, „Tygrys“<sup>98</sup>, „Wodnik“, „Panna Wodna“, „Arka Noego“, „Białe Pies“ i „Delfin“<sup>99</sup>.

Czołowski, nie zaznaczając, niestety, na jakim opiera się źródło, podaje te same okręty, jedynie zamiast „Tygrysa“ wymienia okręt „Św. Jakub“<sup>100</sup>. Natomiast oba te okręty, „Tygrys“ i „Św. Jakub“, figurują w spisie okrętów zdobytych przez Szwedów w Wismarze obok innych okrętów polskich: „Wodnika“, „Panny Wodnej“, „Arki Noego“, „Delfina“ i „Białego Psa“<sup>101</sup>. (Dodać tu trzeba, że flagowy „Król Dawid“ znajdował się w chwili zdobycia Wismaru przez Szwedów w Lubece i dlatego spis go nie obejmuje.) W sumie więc, włączając „Św. Jakub“, mielibyśmy osiem okrętów polskich w Wismarze. Tego zaś, że okręt o nazwie „Święty Jakub“ wchodził w tym czasie w skład polskiej floty, dowodzi również spis wszystkich jej okrętów, zamieszczony w pracy Hafströma<sup>102</sup>, zaś podana tam data wejścia „Św. Jakuba“ do służby — 1629 r. — mogłaby potwierdzać tezę, iż jest to właśnie ten ósmy okręt, wysłany dodatkowo i przybyły do Wismaru z początkiem lutego 1629 r.

Sytuację tę komplikuje jednak i gmatwa fakt, że w dziele Hafströma podane są nazwy okrętów zagarniętych przez Szwedów w Wismarze, ale „Św. Jakub“ wśród nich się nie znajduje, figuruje natomiast nie wymieniony w żadnych innych spisach polskich okrętów: „Feniks“. Podana tam data jego wejścia w służbę — 1628 r. — oraz oznaczenie kategorii okrętu: fleuta, świadczą, że ten okręt został przerobiony ze statku handlowego i wcielony do floty polskiej po bitwie pod Oliwą (może dla zastąpienia strat powstałych 5 lipca 1628 r. pod Latarnią, gdyż równocześnie z „Feniksem“ w roku tym wszedł do służby także i drugi okręt, „Płomień“<sup>103</sup>), ale wniosek taki niewiele posuwa nas naprzód w próbie wyjaśnienia tej nowej zagadki. Zamieszczony w dziele Hafströma spis nie jest wolny wprawdzie od omyłek, na co zwrócił uwagę już Hubert<sup>104</sup>, i nie jest wcale wykluczone, że „Feniks“ i „Św. Jakub“ to nazwy tej samej jednostki z czasu przed i po jej uzbrojeniu, przypuszczenie to jednak jest tylko domysłem, którego ew. potwierdzenie doczekać się musi jeszcze odpowiedniego udokumentowania.

<sup>96</sup> Horstmann, o. c., s. 38.

<sup>97</sup> Podobny pogląd wyraża Hubert, o. c., s. 173, ale nie precyzuje bliżej okresu, w jakim to mogło nastąpić.

<sup>98</sup> Był to drugi okręt tej nazwy, eks-szwedzki „Tigern“, zdobyty pod Oliwą. Hafström w pracy Sveriges Sjökrig 1611–32 mylnie oznacza go numerem I, a pierwszego polskiego „Tygrysa“ numerem II, gdy powinno być odwrotnie, na co uwagę zwrócił już Hubert, o. c., s. 172.

<sup>99</sup> Czapliński, o. c., s. 21, przyp. 8; Lepszy, o. c., s. 249.

<sup>100</sup> Czołowski, o. c., s. 151.

<sup>101</sup> Szelągowski, Rozkład Rzeszy, s. 28, przyp. 3. Dokument z Archives Nationales K. 1311, Pologne — „Memorial oder Verzeichniss der schwed. Flotte“.

<sup>102</sup> Hubert, o. c., s. 171; J. G., Wojny szwedzkie a Polska, s. 517.

<sup>103</sup> Jego nazwa niemiecka brzmiała „Feuerblase“.

<sup>104</sup> P. przypis 98.

Można jeszcze wysnuć inną hipotezę, a mianowicie, że — nie licząc tych dwóch jednostek, które w końcu grudnia 1628 r. uległy w Wisłoujściu zniszczeniu<sup>105</sup> — do Wismaru wysłanych zostało więcej niż osiem okrętów. Stałoby to w sprzeczności z wiadomościami kroniki wismarskiej, za której wiarygodnością poprzednio się wypowiedzieliśmy, gdyby nie przyjąć przypuszczenia, że dwa stracone w drodze okręty, o których mówi kronika, niekoniecznie muszą być identyczne z dwoma zniszczonymi w Wisłoujściu. Okręty te bowiem nie musiały zostać stracone w ogóle, w sensie zniszczenia, zatonięcia, ale mogły zginąć, zagubić się<sup>106</sup> i tym samym być straconymi dla reszty floty. A na potwierdzenie takiego przypuszczenia można przytoczyć informację podaną przez Curickego, według której z początkiem kwietnia 1629 r. powrócił do Gdańska mały okręt, wysłany przedtem na morze przez komisarza królewskich, który z powodu mrozów zmuszony został do przemieszania w Darłowie<sup>107</sup>, a więc na trasie Gdańsk - Wismar. Nazwy tego okrętu Curicke niestety nie podaje i dlatego również i to przypuszczenie czekać musi na udokumentowanie.

### Pobyty i zagłada floty polskiej w Wismarze

Przybycie okrętów polskich do Wismaru oznaczało dla floty Mansfelda bardzo poważne wzmocnienie. Wprawdzie po objęciu dowództwa Mansfeld otrzymał polecenie wybudowania 15 okrętów<sup>108</sup>, ale do chwili przybycia polskiej floty plan ten nie został ani w połowie zrealizowany. Jeżeli polegać na słowach Wallensteina, który na wiosnę 1629 r. powiedział, iż „nie ma więcej nad 13 okrętów“<sup>109</sup>, to można stąd wysnuć wniosek, że prawie dwie trzecie podległych mu sił morskich stanowiła — pod względem ilości okrętów — flota polska. Biorąc zaś pod uwagę jakość bojową okrętów polskich i cesarskich, stosunek ten był jeszcze korzystniejszy dla floty polskiej, gdyż jej okręty były większe i silniej uzbrojone<sup>110</sup>, nie mówiąc już o większym doświadczeniu i lepszym wyszkoleniu załóg, czego cyframi przedstawić nie sposób.

Okrętem flagowym połączonych sił został największy okręt „Król Dawid“<sup>111</sup>. Miał on 200 łasztów pojemności, a więc około 400 ton, jego uzbrojenie w chwili wyjścia do Wismaru składało się z 33 dział. Drugim z kolei co do wielkości i uzbrojenia był „Tygrys“, który miał 150 łasztów i 28 dział. Pojemność pozostałych była mniejsza i wynosiła około 100 łasztów, uzbrojenie od 16 do 20 dział<sup>112</sup>. Z cesarskich „Hans von Wismar“ zbliżony był wielkością i uzbrojeniem do „Tygrysa“, a trzy dalsze znane z nazwy okręty były mniejsze, o uzbrojeniu również po kilkanaście dział<sup>113</sup>. Ponadto, jak wiemy, Mansfeld dysponował kilkoma małymi okrętami: uzbrojoną szkatą, jedną

<sup>105</sup> Zachodzi jeszcze kwestia, czy zniszczenie to było równoznaczne z całkowitą stratą obu okrętów, gdyż miarodajne w tym wypadku źródło, Hoppe, o. c. s. 340, podaje, iż zostały one przez burzę „bis in die See deromassen aneinander getrieben dass sie fast gantz zer-schlagen und verderbet wurden...“ (podkr. moje, J. P.).

<sup>106</sup> Wiegandt, o. c. s. 77, opierając się na kronice wismarskiej pisze, że okręty te „waren unterwegs verloren“.

<sup>107</sup> „Zu Anfang des Monats Aprilis ist ein klein Schifflein, welches die Königliche Com-missarien vormahls in die See ausgesickt, aber zu Rügenwalde, wegen eingefallenen Frostes, den Winter überblieben, wieder in diesen Port eingekommen...“ (Curicke, o. c. s. 229). O tym, że okręty polskie miały zimować w Wismarze pisze Hoppe, o. c. s. 340.

<sup>108</sup> Pufendorf, o. c. s. 23.

<sup>109</sup> Szela-gowski, O ujście Wisty, s. 360; Paul, Gustaf Adolf, II, s. 83, pisze, że Mans-feld zebrał do 20 okrętów, ale wydaje się, że jest to mocno przesadzona cyfra. Zresztą Paul (d. w. przypis 2) sam stwierdza, że informacje źródłowe co do łącznego stanu floty wahają się i że ulegał on stałym zmianom, w zależności od zaszytych strat bądź pomyślnych akcji kaperskich.

<sup>110</sup> Patrz zestawienie zdobytych w Wismarze okrętów: Szela-gowski, Rozkład Rzeszy, s. 28, przyp. 3.

<sup>111</sup> Horstmann, o. c. s. 38.

<sup>112</sup> Według spisu z dzieła Hafströma, p. przypis 102.

<sup>113</sup> Jak przypis 110. W skład floty wchodził również cesarski okręt „Caspar“ pojemności 150 łasztów, jednakże znane jest tylko jego uzbrojenie z czasu późniejszego, gdy pływał pod banderą szwedzka. P. przypis 151.

czy może nawet dwiema galerami<sup>114</sup> i przerobionymi statkami kupieckimi, jednak ich wartość bojowa była znikoma, gdyż uzbrojenie każdej z tych jednostek składało się łącznie z 2 do 4 dział. Ile wynosiły załogi poszczególnych okrętów, trudno stwierdzić. Podane przez Wiggera liczby: 645 ludzi dla całej floty, 100 ludzi dla „Króla Dawida“ i 20 ludzi dla mniejszego z „gdańskich“ okrętów<sup>115</sup> — wydają się nieco za niskie i przyjęć je trzeba z zastrzeżeniem, tym bardziej że nie podano, jakiego okresu dotyczą. Chociaż pamiętać trzeba, że przez cały czas istnienia flota cesarska w Wismarze cierpiała na trudności w skompletowaniu załóg<sup>116</sup>; dotknęło to później i flotę polską, gdyż nieopłaceni marynarze schodzili z okrętów i opuszczali je<sup>117</sup>, tym samym załogi tych okrętów były mniej lub więcej zdekompletowane.

Zasilenie floty wismarskiej polskimi okrętami nie pozostało bez echa. Duńczycy od razu wzmocnili eskadrę przeznaczoną do dozoru tego akwenu i kiedy w poprzednim roku na redzie Wismaru pokazywało się zazwyczaj tylko kilka okrętów duńskich, teraz — 2 kwietnia 1629 r. — zjawiło się ich nie mniej jak 14 i rozpoczęły bombardowanie portu. Atak jednak został odparty, a pomimo że następnego dnia przybyło jeszcze kilka dalszych okrętów duńskich, już go nie ponowiono<sup>118</sup>. Był to niewątpliwie sukces obrońców morskich Wismaru. Dalszym sukcesem było to, że żadnej poważniejszej akcji przeciw nim Duńczycy już nie przedsięwzięli, ograniczając się do strzeżenia własnych linii komunikacyjnych i występowania przeciwko statkom handlowym płynącym wbrew zakazowi Chrystiana IV do Gdańska<sup>119</sup>. Rychło zresztą nastąpiło zawarcie pokoju w Lubece (22 maja 1629 r.), mimo to trudno było uważać stosunki między obu dotychczasowymi przeciwnikami za przychylne. Kiedy już po zawarciu pokoju przybył do Kopenhagi cesarski wiceadmirał, aby uzyskać otwarcie Sundu dla floty cesarskiej, spotkał się ze stanowczą odmową. Chrystian oświadczył, że nie uzna na Bałtyku żadnej innej bandery jak duńską i szwedzką; wiceadmirał zaś kazał uwiezić<sup>120</sup>.

Wojna między siłami cesarsko-polskimi a Duńczykami dobiegła kresu, nie oznaczała to jednak końca działalności wismarskiej floty, lecz jedynie zmianę jej przeciwnika: okręty duńskie zastąpione zostały niebawem szwedzkimi i działania wojenne w zachodnim krańcu Bałtyku potoczyły się dalej. W taki to sposób, pomimo że wojna polsko-szwedzka na Pomorzu dobiegała końca i niebawem zawarty został rozejm w Starym Targu (26 września 1626 r.), na morzu trwały nadal działania wojenne, w których głównym przeciwnikiem potężnej floty szwedzkiej była flota polska. Projektowana przez Habsburgów i Zygmunta III wielka armada pozostała nieziszczalnym marzeniem, o udziale w niej floty hiszpańskiej nie było już nawet mowy<sup>121</sup>, podobnie jak mrzonką okazały się zamysły desantu wojsk katolickiej koalicji w Szwecji. Na domiar złego Duńczycy wysnuli konsekwencje z faktu wysłania przez Polskę okrętów do Wismaru i poczęli natychmiast stosować represje wobec

<sup>114</sup> Wigger, o. c., s. 37. Na jednej z tych galer wystąpił Mansfeld któregoś ze swych wiceadmirałów do Kopenhagi, o czym mowa dalej.

<sup>115</sup> Wigger, j. w.

<sup>116</sup> Wigger, o. c., s. 36; Wiegandt, o. c., s. 77, 80; Szelągowski, O ujście Wisły, s. 360.

<sup>117</sup> Czołowski o. c., s. 152.

<sup>118</sup> Wiegandt, o. c., s. 79.

<sup>119</sup> Hoppe, o. c., s. 383.

<sup>120</sup> Paul, o. c., s. 83. Warto tu dodać, że Wallenstein jeszcze przed zawarciem pokoju z Duńczykami przemyślał nad sposobami uniezależnienia się od duńskiego panowania w Sundzie i zamierzał podjąć plan budowy kanału Bałtyk—Morze Północne, z Wismaru przez jezioro Schwerin oraz rzekę Stör i Elde do Łaby. Budowa tego kanału, którą miał kierować doświadczony fachowiec z Gdańska, kosztowałaby 500 000 talarów. Projekt ten nie wszedł jednak w fazę realizacji. Paul, o. c., s. 84.

<sup>121</sup> Podana przez Lepszego, o. c., s. 249, wiadomość, że „ledwo okręty królewskie rozgościły w Wismarze szczipca i tak flota sprzymierzona została osłabiona przez odplynięcie okrętów hiszpańskich na zachód“ — jest niezgodna z rzeczywistością. Hiszpańskich okrętów w Wismarze nie było.

obywateli, statków i towarów gdańskich<sup>122</sup>; trwało to — jak zobaczymy później — przez szereg lat, Zygmunt III dopiero teraz — o ile jednak za późno — zorientował się, na jak kruchych i nierealnych podstawach budował swoje zabiegi dynastyczne, jak pod pozorem ich popierania Habsburgowie realizowali własne plany polityczne. Próbował też ratować flotę, tak niebacznie posłaną na pomoc swemu cesarskiemu szwagrowi<sup>123</sup>, ale próby te i starania nie dały żadnego wyniku<sup>124</sup>. Podległa cesarsko-hispańskiemu dowództwu flota polska skazana była na dalszy pobyt i służbę w Wismarze dla obcej, szkodliwej dla Polski sprawy.

W miesiąc po zawarciu pokoju w Lubece i wycofaniu się okrętów duńskich sprzed Wismaru przybyła tu eskadra szwedzka pułkownika Eryka Ryninga<sup>125</sup>, złożona z sześciu okrętów odkomenderowanych z Zatoki Gdańskiej. Zadaniem tej eskadry była blokada Wismaru i zabezpieczenie żeglugi szwedzkiej w tej części Bałtyku, wespół z inną eskadrą, dowodzoną przez kapitana Pettera Blume<sup>126</sup> i bazującą w Stralsundzie<sup>127</sup>. Ta druga eskadra, stralsundzka, liczyła osiem okrętów<sup>128</sup>, w sumie były to więc siły wystarczające do blokowania polsko-cesarskiej floty, zwłaszcza jeśli zważyć większe na ogół rozmiary i silniejsze uzbrojenie okrętów szwedzkich.

W tym czasie zaszły ważne wydarzenia w samym Wismarze. W czerwcu bawił tam Wallenstein i dokonał przeglądu floty. W kilka tygodni później, 18 lipca, dotychczasowy jej dowódca, Mansfeld, złożył swą funkcję i powrócił do służby w admiralicji flandryjskiej. Nowym dowódcą został zastępca Mansfelda de Roy<sup>129</sup>.

Do większych starć między obu nieprzyjacielskimi flotami w r. 1629 nie doszło, co przypisywane jest Wallensteinowi, który rzekomo nie chciał drażnić niepotrzebnie miast hanzeatyckich i dlatego zalecał flocie bezczynność<sup>130</sup>. Była to więc jedynie wojna podjazdowa, w trakcie której okręty wismarskie niepokoiły przeciwnika nagłymi wypadami, atakowały i zabierały statki handlowe płynące do portów opatrowanych przez Szwedów, czasem dochodziło do mniejszych starć. W jednym z wypadów, dokonanym w sierpniu w pobliżu ujścia Trawy, wpadł w ręce Szwedów w wyniku zdrady kapitana okręt cesarski większych rozmiarów, nazywany fregatą<sup>131</sup>. Problem załóg nabrał w tym czasie zasadniczego znaczenia, jak to wynika z przeprowadzonej we wrześniu rekrutacji żeglarzy i rybaków z meklemburskiego wybrzeża do floty wismarskiej. Mimo stosowania podstępów i przymusu akcja ta nie dała jednak większych rezultatów<sup>132</sup>.

W połowie października nastąpiła zmiana w dowództwie szwedzkich sił morskich: Ryning powrócił do Szwecji, a jego następcą został awansowany na wiceadmirala Blume. Podległe mu siły poważnie wzmocniono, zapewniając skuteczność dalszej blokady Wismaru i dozoru linii komunikacyjnych<sup>133</sup>. W skład tych sił blokadowych

<sup>122</sup> Wiadomość o tym dotarła do Gdańska już w połowie lutego: Curicke, o. c., s. 233.

<sup>123</sup> Sam fakt podjęcia przez Zygmunta starań o zwrot floty jest najlepszym dowodem, że nie była ona ofiarowana i sprezentowana cesarzowi w imieniu królowej, jak to podaje Hoppe, o. c., s. 339.

<sup>124</sup> Czołowski, o. c., s. 152.

<sup>125</sup> Ryning był przedtem gubernatorem szwedzkim w Prusach (Hoppe, o. c., s. 410, podaje mylnie jego imię: George), a po zdobyciu Wismaru jego pierwszym szwedzkim komendantem.

<sup>126</sup> Blume był Niemcem urodzonym na Rugii i jednym z admirałów floty Wallensteina. Wzięty do niewoli wstąpił w służbę szwedzką i odznaczył się w walce z flotą wismarską; Paul, o. c., s. 44 za Zetterstenem, o. c., s. 65.

<sup>127</sup> Unger, o. c., s. 423.

<sup>128</sup> Lepszy, o. c., s. 247 (za Zetterstenem, o. c.). Tyle okrętów Szwedzi zadeklarowali, zawierając 4 stycznia 1628 r. sojusz z Duńczykami, dla obrony Stralsundu, bramy wypadowej na północ, przed atakiem Wallensteina. Tyle też liczyła tam ich eskadra, zamiast żądanych przez Duńczyków 20 jednostek (Voges, o. c., s. 12).

<sup>129</sup> Horstmann, o. c., s. 38.

<sup>130</sup> Jak wyżej.

<sup>131</sup> Wiegandt, o. c., s. 79; Paul, o. c., s. 83.

<sup>132</sup> Wiegandt, o. c., s. 80; Wigger, o. c., s. 37.

<sup>133</sup> Unger, o. c., s. 423.

wchodziły m. in. również niektóre z czterech okrętów polskiego lennika — elektora Jerzego Wilhelma, które podczas najazdu Gustawa Adolfa na Piławę w r. 1626 wpadły w ręce Szwedów. Później zostały one wcielone do floty szwedzkiej i pełniły służbę patrolową u wybrzeży kurlandzkich, w Zatoce Gdańskiej w r. 1628 i wreszcie od 1629 r. pod Wismarem<sup>134</sup>.

Rok 1630 przyniósł kilka ważnych wydarzeń w objętej działaniami wojennymi południowo-zachodniej części bałtyckiego akwenu. W kwietniu szwedzkie wojska przepłynęły się ze Stralsundu na Rugię i w krótkim czasie opanowały całą wyspę. Duńczycy nie mogąc patrzeć beczynnym na rozszerzające się szwedzkie dominium Maris Baltici, zajęli zaraz wysepkę Ruden i założyli komorę celną<sup>135</sup>. Detaszowanych tam kilka duńskich okrętów wojennych pilnowało pobierania cła, nawet od statków zaprzyjaźnionej Szwecji, które płynęły z portów pomorskich będących teraz w rękach szwedzkich<sup>136</sup>. W czerwcu, z kolei, rozpoczęli Szwedzi przygotowania do wielkiego desantu w ujściu Odry i z początkiem lipca przewieźli z Elfsnabben na Uznam pod eskortą 37 okrętów wojennych duży korpus ekspedycyjny w sile kilkunastu tysięcy ludzi<sup>137</sup>. Flota wismarska nie poczyniła żadnych kroków w celu przeciwdziałania tej operacji, co byłoby i tak zadaniem przekraczającym jej siły, zwłaszcza że po wyokrętowaniu desantu część eskorty przyłączyła się do sił blokujących Wismar. Skoro desant po zajęciu wysp dotarł na ląd stały, główne siły morskie Szwedów powróciły do kraju, jedynie eskadry Ryninga w Stralsundzie i Blume'a pod Wismarem pozostały na straży szwedzkich linii komunikacyjnych<sup>138</sup>.

Pomimo to udało się zablokowanym w Wismarze okrętom dokonać w drugiej połowie tego roku kilku wypadów. Przyniosły one skromny łup w postaci dwóch statków lubeckich. Statki te płynęły do portów opanowanych przez nieprzyjaciela i z tej przyczyny, na mocy odpowiedniego rozkazu cesarza, podlegały zajęciu, co też 1 października zawyrokował sąd przyzowy w Wismarze, orzekając konfiskatę statków i ich ładunków. Decyzja ta wywołała ostry protest poszkodowanych hanzeatów i przyczyniła się do wydania przez Lubekę zarządzenia konwojowania statków handlowych przez okręty wojenne. Według zeznań dwóch zbiegłych z przytrzymanych statków do Lubeki marynarzy, siły de Roya w Wismarze składać się miały z 8 lub 9 okrętów, z których 3 lub 4 nadawały się do użycia, największy okręt miał 200 łasztów, najmniejszy 50 łasztów<sup>139</sup>.

Informacje zbiegłych marynarzy lubeckich nie są może zupełnie dokładne, ale potwierdzają fakt pogarszającej się wartości floty wismarskiej jako siły operacyjnej, z uwagi na zdekompletowanie nieopłaconych załóg. O tym zaś, ile okrętów wchodziło w tym czasie w skład floty de Roya i że stanowiła ona poważny czynnik w całokształcie obrony Wismaru, świadczy datujący się z 3 września tego roku dokument źródłowy, zawierający projekt opanowania Wismaru przez Szwedów<sup>140</sup>. Projekt ten, dzieło nieznanego szpiega czy zdrajcy nazywającego siebie „Entrepreneur“ — zamachowcem, zaleca wysadzenie desantu pod Wismarem, rozwija cały plan marszu i opanowania miasta, podaje informacje o siłach garnizonu, ich rozmieszczeniu, stosunkach w mieście itd. Ostatnim z dwudziestu trzech punktów zasadniczego planu, ale bynajmniej nie najmniej ważnym, jest ostrzeżenie, żeby pamiętać, iż na redzie portu wismarskiego zakotwiczonych jest jedenaście okrętów<sup>141</sup>. Jakie były dalsze losy tego projektu nie wiadomo, do desantu bowiem szwedzkiego

<sup>134</sup> H. Szymański, Brandenburg-Preussen zur See 1605—1815, Leipzig (1939), s. 10—11.

<sup>135</sup> Wł. Konopczyński, Kwestia bałtycka do XX w., Gdańsk 1947, s. 99.

<sup>136</sup> Voges, o. c., s. 20, 28.

<sup>137</sup> Unger, o. c., s. 423—424; Ritter, o. c., s. 450—451, 462—463.

<sup>138</sup> Unger, o. c., s. 424.

<sup>139</sup> Opel, o. c., s. 473.

<sup>140</sup> Wiegandt, o. c., s. 122—126, dodatek źródłowy „Anschlag auf Wismar“.

<sup>141</sup> Jak wyżej, s. 125.

pod Wismarem i próby zawładnięcia twierdzą szturmem nie doszło, pierwszy zaś większych rozmiarów atak floty szwedzkiej na port dokonany został znacznie później, gdy flota „cesarska“ znajdowała się w rozkładzie. Stanowi to dowód, jak poważnym była ona czynnikiem i jak bardzo się z nią Szwedzi musieli liczyć.

Z początkiem grudnia 1630 r.<sup>142</sup> flota ta dokonała ostatniego na dużą skalę działania: był nim wypad przeciwko szwedzkim transportowcom, umożliwiony przejściowym odpłynięciem eskadry blokującej Wismar. Być może, był to podstęp zmierzający do wciągnięcia floty wismarskiej w pułapkę. Szwedzkie bowiem transportowce uszły napaści, a na widowni działań pojawiły się okręty wojenne i odcięły drogę powrotu flagowemu okrętowi przeciwnika, „Królowi Dawidowi“, który wysforował się nieco za daleko od reszty swego zespołu. Ścigany przez Szwedów „Król Dawid“ skierował się na zachód i schronił do Travemünde. Szwedzi za pośrednictwem swego rezydenta w Hamburgu, a był nim Jan Adler Salvius, usiłowali wymóc na lubecczanach wydanie okrętu, ci jednak zajęli go sami, na własny rachunek, i w ten sposób wynagrodzili sobie straty poniesione przed kilku miesiącami ze strony okrętów wismarskich<sup>143</sup>. Reszta floty „cesarskiej“ powróciła do Wismaru i do końca działań w całej swojej sile na morzu już się nie pokazała.

Z początkiem 1631 r. de Roy, który w grudniowym wypadzie swej floty zapewne brał udział, złożył dowództwo i opuścił Wismar, udając się do Hiszpanii. Kolejnym dowódcą został dotychczasowy zastępca de Roya Jacques de Febure<sup>144</sup>.

Działalność floty wismarskiej znacznie teraz słabnie. Jeszcze dwa statki lubeckie wpadły jeden po drugim w ręce obrońców Wismaru, ale ponieważ im nie dowiedziano, że płynęły do opanowanych przez nieprzyjaciela portów, de Febure w marcu 1631 r. rozkazał je zwolnić<sup>145</sup>.

Odtąd brak jakichkolwiek danych o działalności tej floty. Prawdopodobnie z upływem czasu jej możliwości działania coraz bardziej malały z braku dostatecznej ilości załóg. Ponadto z poszczególnych okrętów zdjęto część dział<sup>146</sup>, zapewne do zasilenia umocnień i fortów strzegących wejścia do portu. I kiedy 29 września 1631 r., liczna, składająca się z dwudziestu kilku mniejszych jednostek flota szwedzka pojawiła się przed Wismarem, nie napotkała żadnej reakcji. Następnego dnia siedem okrętów zamknęło dostęp do portu, w dzień zaś później w ich ślady podążyła reszta szwedzkich okrętów. Ofiarą ich padł „Tygrys“, opuszczony przedtem przez załogę. Owczesne jego uzbrojenie składało się zaledwie z 7 dział<sup>147</sup>.

Był to już początek końca. Pierścień wojsk szwedzkich wokół Wismaru zaciesniał się coraz bardziej. 19 października wojska cesarskie opuściły wyspę Poel; w trzy dni później nastąpił ich nieudany, krwawo odparty wypad przeciw nieprzyjacielowi<sup>148</sup>. 5 listopada działa szwedzkie rozpoczęły ostrzeliwać miasto i wtedy pułkownik Gramb, dowódca wojsk cesarskich, podjął pertraktacje. Kapitulacja nastąpiła krótko po Nowym Roku, w styczniu 1632<sup>149</sup>. Na mocy warunków kapitulacji

<sup>142</sup> Pufendorf, o. c., s. 52; Ritter, o. c., s. 473, pisze, że było to w listopadzie. Przyczyną rozbieżności dat jest zapewne stosowanie różnej rachuby czasu wg nowego i starego stylu.

<sup>143</sup> Pufendorf, jak wyżej.

<sup>144</sup> Ritter, o. c., s. 474; Wiegandt, o. c.: s. 79; przypis 146.

<sup>145</sup> Ritter, jak wyżej.

<sup>146</sup> Porównanie inwentarza okrętów wysłanych do Wismaru ze spisem okrętów zdobytych przez Szwedów wykazuje, że z sześciu tylko okrętów polskich (nie licząc „Króla Dawida“ i „Świętego Jakuba“) zdjętych zostało 25 dział.

<sup>147</sup> Wiegandt, o. c., s. 82—83.

<sup>148</sup> D. Schröder, Kurze Beschreibung der Stadt und Herrschaft Wismar, Wismar 1743, s. 199.

<sup>149</sup> Daty kapitulacji Wismaru podawane są różnie: od 1 stycznia (Konopczyński, wismarskich Wiegandt, o. c., s. 83, przyjmuje datę 7 stilo antiquo i 17 stilo novo, natomiast o. c., s. 98) do 22 stycznia (Czołowski, o. c., s. 152). Opierający się na źródłach archiwalnych

okręty znajdujące się w Wismarze przeszły wraz z wyposażeniem i stosownymi zapasami w ręce zwycięzców. De Febure usiłował uciec, aby nie być zmuszonym do przyjęcia na siebie zobowiązania wydania całej floty, ale próba ta się nie powiodła<sup>150</sup>. Wszystkie okręty cesarskie i polskie, w łącznej ilości kilkunastu jednostek<sup>151</sup>, stały się łupem Szwedów.

### Sprawa straconych w Wismarze okrętów polskich

Jak już wspomniałem, Zygmunt III usiłował poniewczasie naprawić fatalny swój błąd i podjął zabiegi o powrót floty polskiej z Wismaru, okazały się one jednak bezskuteczne. Kiedy już flota przepadła, król wysłał swoich faktorów do Gdańska dla ustalenia dokładnych rozmiarów poniesionych strat. Owocem działalności faktorów jest cytowany już inwentarz z dn. 15 czerwca 1632 r., który posłużył zapewne później za podstawę do wysunięcia roszczeń królewskich w stosunku do Danii, Lubeki, Hiszpanii czy Szwecji. Nie tylko król okazał zainteresowanie losom swej floty, również opinia publiczna słusznie domagała się jego oświeślenia, o czym świadczy wysunięty podczas elekcji po śmierci Zygmunta III wniosek wszczęcia badań w tej sprawie<sup>152</sup>.

Po wstąpieniu na tron inicjatywę w tej sprawie podjął Władysław IV, zmierzający do odbudowania straconej przez ojca floty i przywiązujący do jej posiadania ogromną wagę. Starania Władysława pobiegły kilku torami. Przede wszystkim, z okazji podjętej zaraz po elekcji próby nawiązania przyjaznych stosunków z Chrystianem IV, Władysław usiłuje uzyskać od niego zniesienie cła podwójnego. Cło to było nakładane przez Duńczyków w Sundzie na statki gdańskie za rzekomy udział i pomoc gdańszczyzan w organizowaniu floty Zygmunta III, która później walczyła w Wismarze przeciwko Duńczykom, i pomimo zabiegów Gdańska, a nawet wysłania delegacji do Chrystiana<sup>153</sup>, nie zostało dotąd zniesione. Chrystian ustosunkował się przychylnie do tej prośby, jednakże wysokie cło zniósł na zaledwie bardzo krótki okres, Władysław więc ponownie musiał prosić o zawieszenie stałego pobierania takiego cła<sup>154</sup>. Sprawa niewiele jednak ruszyła naprzód, bo w sierpniu 1634 r. król polski znów pisze do duńskiego o bardzo wysokim ciele pobranym od gdańskiego statku i ponownie tłumaczy, że Gdańsk nie brał udziału w organizowaniu floty polskiej wysłanej do Wismaru<sup>155</sup>. Także i teraz nie było pożądanego rezultatu i dopiero po kilku latach, w 1638 r., Chrystian zniósł pobierane przez dziesięć lat podwójne cło, za co go gdańszczanie obdarzyli cennym klejnotem<sup>156</sup>.

w cytowanej również przez niego pracy Schrödera, Kurze Beschreibung..., podana jest data kapitulacji Wismaru 10 stycznia (s. 697) a wymarszu wojsk cesarskich 12 stycznia (s. 199) — obie stilo antiquo.

<sup>150</sup> Wiegandt, o. c., s. 86.

<sup>151</sup> Spis okrętów zdobytych przez Szwedów (Szelałowski, Rozkład Rzeszy, s. 28, przyp. 3) wymienia 11 okrętów, natomiast Hafström podaje 13 (J. G., Wojny szwedzkie a Polska, s. 519), a Unger, o. c., s. 424, nawet 14! Widocznie spis podany przez Szelałowskiego nie zawiera wszystkich zdobytych w Wismarze okrętów. Jak wynika ze spisu okrętów szwedzkiej floty z r. 1644 (Svenska flottans historia, I, s. 500—502), w jej skład wchodziły podówczas jeszcze 3 okręty zdobyte w Wismarze: „Tigern” oraz „Salvator” (eks-cesarski „Caspar”, 150 lasztów i 26 dział) i „St. Mikael” (eks-?, 100 lasztów i 12 dział). „Tigern” to eks-polski „Tygrys” (i eks-eks-szwedzki „Tigern”), natomiast dwa pozostałe, a zwłaszcza „St. Mikael”, mogą być równie dobrze jednostkami ze spisu cyt. przez Szelałowskiego i później przemianowanymi przez Szwedów, jak i dalszymi, nie objętymi tym spisem.

<sup>152</sup> Czaplinski, Polska a Bałtyk, s. 15.

<sup>153</sup> Curicke, o. c., s. 233. W skład delegacji wyznaczono burmistrza Jana Czirenberga i sekretarza Wacława Mittendorfa.

<sup>154</sup> Acta Poloniae Maritima, VII, cz. 1, s. 4—6, nr 6 i 7.

<sup>155</sup> Jak wyżej, s. 13—14, nr 18.

<sup>156</sup> To długo upragnione zwolnienie od podwójnego cła było owocem poselstwa Jana Chemnitza, sekretarza miejskiego (Curicke, o. c., s. 234).

Latem 1634 r. Władysław wysłał do Danii w charakterze rezydenta swego dworzanina Jana Low z poleceniem wynalezienia i rewindykowania sprzętu i wyposażenia okrętów wojennych floty swego ojca, jakie miały się znajdować w różnych portach duńskich w prywatnym posiadaniu<sup>157</sup>. Czy ta sprawa związana jest z epizodem wismarskim, wydaje się wątpliwe. Raczej można przypuszczać, że dotyczy ona okrętów pierwszej polskiej floty Zygmunta III, która w r. 1599 udała się przez Sund na zdobycie Elfsborga. Jeden z okrętów tej floty natknął się na skałę podwodną, inne zawróciły i schroniły w Lubece, gdzie też pozostały<sup>158</sup>, i z nich pochodzić mógł poszukiwany sprzęt.

W Lubece — jak już wspominałem — znalazł również schronienie „Król Dawid“. Z listu wystosowanego przez Władysława IV do Lubeki we wrześniu 1634 r. dowiadujemy się, że król polski już dawniej domagał się wydania tego okrętu, który zawiął do portu lubeczan ze względu na własne bezpieczeństwo. Ponieważ zaś lubeczanie twierdzili, że nie mogą wydać „Króla Dawida“ bez zgody cesarskiej, Władysław przesłał im przez swego faktora Wolfersona życzone pismo cesarza<sup>159</sup>. Również i to staranie pozostało bez wyniku, mimo iż król zaznaczał, że nie zamierza użyć tego okrętu do celów wojennych<sup>160</sup>, i „Król Dawid“, najslynniejszy okręt floty spod Oliwy, do Polski nie powrócił.

Niezależnie od zabiegów w Danii i Lubece Władysław usiłował uzyskać rekompensatę bądź zwrot okrętów zabranych przez Szwedów. Starania te prowadził początkowo w Hiszpanii, gdzie tyle uzyskał, że nałożono embargo na statki i towary szwedzkie w obrębie wód i posiadłości króla hiszpańskiego, dopóki okręty polskie i należąca do nich amunicja nie zostaną przez Szwedów zwrócone<sup>161</sup>. Akcja ta jednak nie okazała się skuteczną, gdyż do rąk króla polskiego nie wpłynął zapewne ani jeden grosz; Władysław podjął więc na dworze hiszpańskim starania o zwrot należności za stracone w Wismarze okręty, ale otrzymał tylko obietnice i zapewnienia<sup>162</sup>.

Pozostała wreszcie ostatnia nadzieja, że stracone okręty zostaną Polsce zwrócone na mocy traktatu pokojowego ze Szwecją. Projekt propozycji pokojowych, wręczonych przez polskich komisarzy francuskim rozjemcom w Sztumskiej Wsi, zawierał punkt domagający się zwrotu okrętów wziętych przez Szwedów w Wismarze i w Piławie<sup>163</sup>. Także i w drugiej redakcji warunki polskie przewidywały to samo: zwrot okrętów królewskich wziętych w Wismarze i gdańskich wziętych w Piławie<sup>164</sup>. Szwedzi jednak w tej materii byli szczególnie zawzięci i słysząc nie chcieli o zwrocie okrętów, dawno już wcielonych do swej floty. Polacy, ze swej strony, widocznie mniejszą wagę przykładali do tej sprawy<sup>165</sup>. Nic więc dziwnego, że w późniejszych rokowaniach utrzymały się zrazu jedynie żądania Brandenburchyków — zwrotu czterech okrętów elektora. „Ale Szwedzi, dla których to było częściej wysłuchiwaną piosenką, są na to głusi“ — zanotował sekretarz francuskiego

<sup>157</sup> Jak przyp. 155, nr 17; Czaplinski, o. c., s. 30.

<sup>158</sup> Patrz: St. Bodniak, Zawiązek floty i obrona wybrzeża w wojnie Zygmunta III z Karolem IX, Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej, 1930, z. 2, s. 14, i Palme, o. c.

<sup>159</sup> Acta Poloniae Maritima, VII, cz. 1, s. 15, nr 19; Czaplinski, o. c., s. 30, 43—44.

<sup>160</sup> Acta Poloniae Maritima j. w.

<sup>161</sup> Szelażowski, Rozkład Rzeszy, s. 65.

<sup>162</sup> Jak wyżej, s. 79, 196.

<sup>163</sup> K. Ogier, Dziennik podróży do Polski 1635—1636, Gdańsk 1950, I, s. 122—123.

<sup>164</sup> Wl. Tomkiewicz, Rozejm sztumdorfski, Kraków 1935, s. 25. Okręty wojenne elektora Jerzego Wilhelma były pochodzenia gdańskiego i stanowiły własność gdańszczan, gdyż w maju 1662 r. zostały na 5 miesięcy od gdańskich armatorów wydzierżawione, a po 13 tygodniach wpadły w ręce Szwedów (Szymanski, o. c., s. 10). Dwa z nich, „Merman“ (eks-„Meermann“) i „Delfin“ (eks-„Delphin“) jeszcze po 18 latach wchodziły w skład floty szwedzkiej (Svenska flottans historia, I, s. 500—501).

<sup>165</sup> Ogier, o. c., s. 125.

posła i mediatora, Karol Ogier<sup>166</sup>. I ostatecznie też żadne z roszczeń rewindykacyjnych strony polskiej nie zostało w punktach traktatu rozejmowego uwzględnione<sup>167</sup>. Tym samym okręty posłane do Wismaru stracone były bezpowrotnie.

Strata floty polskiej w Wismarze była jednym z wielu następstw egoistycznych zabiegów dynastycznych Zygmunta III, związanego przez swe jezuickie wychowanie i koligacje rodzinne z habsbursko-papieskim obozem reakcji i poprzez ten obóz usiłującego realizować plany nie związane z istotnymi interesami Rzeczypospolitej.

Nie związane z interesem Rzeczypospolitej były poczynania morskie Zygmunta, zdążające do podbicia i opanowania Szwecji, nie mówiąc już o tym, że przerastały one możliwości polskiej floty, z takim trudem stworzonej i mogącej już poszczycić się pewnymi sukcesami. Jest rzeczą oczywistą, że tego rodzaju polityka morska, a właściwie inflancka i szwedzka, dyskredytowała w oczach szlachty dążenia do rozbudowy floty, i to dyskredytowała w takim momencie, kiedy sukcesy tej floty odniesione w obronie Pomorza i ujścia Wisły pociągały społeczeństwo do spraw morskich.

Jednak pomimo że cel i ogólny bilans polityki morskiej Zygmunta III ocenić należy zdecydowanie ujemnie, to przecież nie można przejść obojętnie koło osiągnięć młodej floty polskiej, koło poczynañ nad jej budową i organizacją, koło jej działań bojowych. I te właśnie osiągnięcia i poczynania, te działania floty 'spod Oliwy' i nawet spod Wismaru, gdzie wiązała poważne siły nieprzyjaciela i skutecznie broniła wybrzeży przed jego zakusami, przeszły do rzędu naszych chlubnych tradycji morskich. Chlubnych tym bardziej, że na pokładach okrętów królewskich żyły, pracowały i walczyły z polskiego ludu wyrosłe załogi, składające się z biedoty pomorskiej, rybaków kaszubskich, chłopów mazurskich i wiślanych flisaków.

JERZY PERTEK

#### OSIĄGNIĘCIA METODYCZNE HISTORYCZNEGO ATLASU POMORZA

Geografia historyczna Pomorza cieszyła się w ostatnich latach dużym zainteresowaniem pracowników naukowych. Badania z tej dziedziny podejmowane były przez Kierownictwo Badań nad Początkami Państwa Polskiego oraz przez toruński oddział Instytutu Zachodniego<sup>1</sup>. Prace naukowców polskich wchodzi tu na teren analogicznych studiów przeprowadzanych w okresie międzywojennym przez uczo-

<sup>166</sup> Jak wyżej, s. 185.

<sup>167</sup> Jak wyżej, s. 255—263.

<sup>1</sup> Zob. A. Gieysztor, Polskie badania wczesnodziejowe w r. 1950, *Przegląd Zachodni* r. 1951, z. 1/2, s. 200—201; ob. dalej A. Gieysztor, O przeglądowym atlasie wczesnodziejowym ziem polskich, *Sprawozd. Polsk. Akad. Umiejętn.* 51 (1950), s. 210. Wł. Pałucki, Prace nad „Przeglądowym atlasem wczesnodziejowym ziem polskich”, tamże 52 (1951), s. 193—195. O planach naukowych Instytutu Zachodniego odnośnie do historycznego atlasu Pomorza informują:

Kronika naukowa, *Jantar* 5 (1947), s. 66.

Protokół posiedzenia sekcji geografii historycznej na Ogólnopolskim Zjeździe Historyków Pomorza i Prus (19 i 20 lutego 1947 r.), *Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu* 13 (1947), s. 119—124.

Roman Jakimowicz, W sprawie atlasu wczesnohistorycznego Pomorza, *Przegląd Zachodni* III (1947), s. 616—623.

Witold Hensel, Jeszcze o atlasie wczesnohistorycznego Pomorza, *Przegląd Zachodni* III (1947), s. 863—865.

Wyniki powojennych badań geograficzno-historycznych nad Pomorzem poznajemy z następujących prac i sprawozdań:

Karol Górski, Granice kasztelanii a mapa lasów i bagien na Pomorzu Zachodnim. *Sprawozdania z czynności i posiedzeń PAU LI* (1950), s. 369—371.

Krystyna Podlaszewska, Ziemia śliwińska. Z problematyki ustrojowo-gospodarczej Pomorza Zachodniego, *Przegląd Zachodni* VIII (1952), s. 689—701,