

Fakt, że stary kanclerz gotów był własne swe dzieło podeptać i zniszczyć, świadczy, jak dalece wyzuty był z wszelkiego ideowego balastu, z czego zresztą zawsze niemiłosiernie szydził, jak dalece wszystko było dlań tylko środkiem do celu, którym była władza. Ale na tym właśnie przykładzie widać, jak bardzo prawda o Bismarcku została wykrzywiona. Jej miejsce zajęła legenda i to legenda sztuczna. Pomnożył Prus przedstawiany jako twórca jedności niemieckiej — to jeden z wielu w historii Niemiec fałszywych mitów.

Był Bismarck wielkim Prusakim, niemiecka legenda zrobiła zeń wielkiego Niemca, ba, wielkiego człowieka. „Był wielkim geniuszem — trafnie określił go Teodor Fontane — a małym człowiekiem“. Był geniuszem intrygi, perfidnej gry politycznej, nie był wielkim umysłem twórczym. „Geniusz Bismarcka w odniesieniu do sprawy polskiej — stwierdza polski historyk, a to samo zastosować można do całej rozległej działalności kanclerza — przejawiał się nie w tworzeniu nowych zasad, ale w mistrzostwie, z jakim operował odziedziczonymi po przodkach metodami, w umiejętności wiązania posunięć wewnętrznych z zagadnieniami o charakterze międzynarodowym“⁴).

Zimą roku 1870/71 sędziwy Adolf Thiers odbył podróż po stolicach Europy w poszukiwaniu pomocy dla walczącej z najazdem niemieckim Francji. W Wiedniu spotkał swego znakomitego niemieckiego kolegę Leopolda von Ranke. „Z kim walczą Niemcy po obaleniu Napoleona III?“ spytał Francuz. „Z Ludwikiem XIV“ — brzmiała dobitna odpowiedź. Szwajcarski uczony krytykuje te słowa Rankego. Ale z właściwym sobie poczuciem europejskim przyzna zapewne, że dziś w dobrze zrozumiałym interesie Europy i świata walczyć należy i z Fryderykiem II, i z Bismarckiem. Książka Eycka, przedstawiająca prawdę o „żelaznym kanclerzu“, jest na tej drodze czynem dużej wagi.

Janusz Pajewski

Kazimierz Lepszy: *Dzieje floty polskiej.* Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk 1947, str. 351 + 1 mapa.

Pomiędzy wielu zmianami, jakie państwu polskiemu przyniosła nowa rzeczywistość po roku 1945, jedną z ważniejszych jest zwiększenie kontaktu Polski z morzem. Granica morska, która przed r. 1939 wynosiła zaledwie 140 km (2,5% naszych granic państwowych), wzrosła do 523 km i stanowi obecnie 15% naszych granic. W miejsce jednego sztucznego portu uzyskaliśmy obecnie kilka, w tym porty tej miary, co Gdańsk i Szczecin. W parze z tym zjawiskiem musi iść większe, silniejsze zorientowanie się całego społeczeństwa ku morzu, żywsze niż dotąd zainteresowanie się problemami morskimi.

W związku z tym wydanie przez Instytut Bałtycki sumiennej i wyczerpującej historii polskiej floty napisanej przez Kazimierza Lepszego, docenta Uniwersytetu Jagiellońskiego, musimy powitać jako fakt zasługujący na specjalne uznanie.

Wprawdzie książka Lepszego nie jest pierwszą historią naszej marynarki, albowiem jeszcze w r. 1922 ukazała się praca poświęcona temu tematowi, mianowicie „Marynarka polska“ Aleksandra Czolowskiego, atoli praca ta, wydana dokładnie ćwierć wieku temu, stanowiąca zwłaszcza obecnie pewnego rodzaju rzadkość, wymaga po licznych monograficznych studiach St. Brodniaka, K. Tyszkowskiego, St. Herbsty i autora omawianej książki szeregu poprawek i uzupełnień. W związku

4) Józef Feldman, *Bismarck a Polska.* Wydanie drugie. 1947, str. 374.

z tym książka Lepszego spełnia potrójne zadanie. Rekapitułuje wiadomości zawarte w książce Czołowskiego, koryguje je na podstawie obszernej literatury zagranicznej oraz licznych monograficznych badań z okresu dwudziestoletniej naszej niepodległości (dodajmy badań umieszczanych przeważnie w trudno dziś dostępnych wydawnictwach specjalnych), wreszcie uzupełnia te wiadomości na podstawie własnych, dość szeroki poszukiwań po różnych archiwach krajowych i zagranicznych. Tym samym można ją rozpatrywać z dwóch punktów widzenia. Można się więc po pierwsze pytać, o ile autor uzupełnia i koryguje Czołowskiego, poza tym trzeba podkreślić, które z tych uzupełnień są własną zdobyczą autora, rezultatem jego osobistych badań archiwalnych.

Zaczynając od pierwszego pytania musimy stwierdzić, że nowości w porównaniu z dziełem Czołowskiego mamy tu dużo. Tak więc dowiadujemy się, że jeszcze przed Zygmuntem Augustem, uchodzącym powszechnie za ojca chrzestnego naszej marynarki, próbował organizować flotę polską Zygmunt Stary i że pierwszy kaper w służbie polskiej znany jest w 1517 r. Dokładniej niż u Czołowskiego przedstawiono tu udział księcia Albrechta w tworzeniu floty polskiej, jej stadia organizacyjne za Zygmunta Augusta oraz działalność w czasie wojny inflanckiej. Zapoznajemy się bliżej z kolejnymi żywotnymi jednego z pierwszych żołnierzy morskich Zygmunta Augusta, Stanisława Dunin Wąsowicza, którego Czołowski nie rozróżniał od jego brata Wacława. Znacznemu rozszerzeniu ulegają dalej nasze wiadomości o losach floty polskiej w czasie pierwszych bezkrólewí i za panowania Stefana Batorego, który zresztą po pierwszych próbach organizowania w związku z wojną z Gdańskiem floty polskiej wyrzekł się potem dalszej rozbudowy marynarki, motywując to tym, że nie ma „ludzi wyćwiczonych i zdatnych do że-

glugi“. Podobnie ściślejsze i dokładniejsze fakty podał autor co do prób organizacji floty polskiej w pierwszych latach panowania Zygmunta III, zwłaszcza prób związanych z wyprawą do Szwecji w r. 1598. Dokładniej też omówił po macoszemu przez Czołowskiego potraktowany okres wojny inflanckiej w latach 1600—1621. Na uwagę zasługuje tu wydobyta przez autora enuncjacja Zamoyskiego, który jakkolwiek początkowo daleki od popierania programu flotowego, już w 1603 r. stwierdzał: „Najbardziej potrzeba nam floty, którą gdybyśmy posiadali, nic by nie miał Sudermańczyk do roboty w tych stronach tego roku... Choć naprzód gnieździł się nad Morzem Czarnym a potem tyle mil Morza Bałtyckiego dźwierzmy pod naszą władzą, nic zaiste nie działamy na morzu“.

Jeśli chodzi o okres największej działalności floty polskiej w XVII wieku, mianowicie o czasy wojny pruskiej w latach 1626—29, to uzupełnienia Czołowskiego są stosunkowo niewielkie. Do najcenniejszych zaliczylibyśmy ustalenie w przybliżeniu tonażu floty polskiej. Dokładniejsze uzupełnienia dał autor dopiero odnośnie do dziejów floty polskiej za Władysława IV, ustalając m. in. tonaż, uzbrojenie i cenę poszczególnych statków.

Wartościowym uzupełnieniem książki Czołowskiego są pierwsze rozdziały, w których autor omówił zarówno stosunek człowieka do morza jak i różne typy statków w ich historycznym rozwoju.

Ustalenie osobistego wkładu autora w dzieło zostało ułatwione przez umieszczenie na końcu książki dokładnego spisu literatury i przypisów źródłowych. Na tej podstawie można stwierdzić, że poza drobnymi przyczynkami, którym uzupełnia badania Brodnika i Tyszkowskiego do wcześniejszej epoki marynarki, najwięcej nowego dał do okresu od 1600 do 1621, a potem do czasów panowania Władysława IV, wyzyskując badania archi-

walne w Gdańsku, Rydze, Sztokholmie i Kopenhadze.

Książka Lepszego stanowi dziś niewątpliwie ostatnie słowo nauki w tym zakresie. Nie oznacza to naturalnie, by nawet w najbliższych czasach nie mogły się ukazać studia, które by rzuciły nowe światło na poszczególne zagadnienia i wytknęły pewne usterki rzeczowe w omawianej książce. Ze swej strony zwrócę uwagę na kilka drobnych przeoczeń. Tak więc listę okrętów Zygmunta III można by na podstawie literatury szwedzkiej rozszerzyć o kilka jednostek, jak np. św. Jakub, Ogniśta Bania, Feniks, listę zaś ludzi organizujących za tego króla polską flotę — o nazwisko Kaspra Wibersa, który już w 1621 r. występuje jako sługa królewski rozporządzający statkami królewskimi (list Zygmunta III do Chryściana IV z 7 września 1621, Rigsarkivet, Kopenhaga Polen I. 2). Twierdzenie, jakoby admirałem floty polskiej za Władysława IV był Appelman, nie wydaje mi się zbyt przekonujące, albowiem w obszernych materiałach posiadanych do tego okresu nie znalazłem śladu jego działalności w tym charakterze. (Przy tej sposobności zwracam uwagę, że życiorys Appelmanna w „Polskim Słowniku Biograficznym“ pisał W. Hubert, a nie, jak autor w przypisku 477 twierdzi, Hnilko). Co do Sittona, autor nie jest pewien, czy był Szkotem, czy Anglikiem. Otóż według relacji

znającego go osobiście Ogiera wspomniany wiceadmirał był Szkotem i katolikiem (Pułaski-Tomkiewicz: La mission de Claude d. M. d'Avaux, str. 404 i 428). Twierdzenie autora wreszcie, że okręty Władysława IV marniały w początkach roku 1637 w bezczynności, jest nieścisłe, albowiem statki te wówczas jeździły z towarami polskimi na zachód.

Konstrukcja książki jest jasna i przejrzysta. W jednym miejscu jedynie, mianowicie przy omawianiu wojny duńsko-szwedzkiej w XVI wieku, uważam, że książka zyskałaby, gdyby autor dokonał pewnych skrótów i skreśleń. Styl autora jest gładki i poprawny. Jeśli całość nie dorównuje pod względem barwności i żywości książce Czolowskiego, to jedynie dlatego, że autor starał się o zachowanie ścisłości i dokładności naukowej. Niepowetowanym brakiem książki jest nieumieszczenie w niej dokładnej mapki wybrzeża polskiego i chociażby kilku rysunków dawnych typów okrętowych, o to jednak musimy mieć pretensję nie do autora, ale do wydawnictwa.

Należałoby na koniec powiedzieć kilka ciepłych słów o książce jako całości, zareklamować ją czytelnikowi. Sądzymy jednak, że jest to zbyt bezcelne. Książka jest tak potrzebna a równocześnie jest tak sumienna, że zareklamuje się sama.

Władysław Czaplński