

Po referacie wywiązała się dyskusja. Niektóre wystąpienia, (np. prof. S. Doernberga) miały charakter koreferatów poszerzających tezy zawarte w przemówieniu O. Winzera, inne sprowadzały się do oświadczeń solidarnościowych. Materiały konferencji mają ukazać się drukiem.

W. M.

SESJE NAUKOWE Z OKAZJI 400-LECIA UTWORZENIA KOMISJI MORSKIEJ

W dniu 27 listopada 1968 r. w Gdańsku odbyła się uroczysta sesja naukowa w związku z 400-leciem powołania Komisji Morskiej (*Commissio Maritima*), pierwszej w dziejach Polski władzy spełniającej w dzisiejszym pojęciu funkcje państwowego organu administracji morskiej. Organizatorami sesji — obok Ministerstwa Żeglugi — były najściślej związane z problematyką morską instytucje: Komisja Morska Rady Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich oraz Instytut Bałtycki.

Otwierając obrady, członek Prezydium Rady Naczelnej TRZZ, poseł Florian Wichłacz, podkreślił, że powołanie Komisji Morskiej w 1568 r. przez króla Zygmunta Augusta (dwoma aktami uchwalonymi w Knyszynie 24 marca 1568 r.) miało ogromne znaczenie dla rozwoju polskiej floty handlowej i gospodarki morskiej. Fakt ten porównać można z utworzeniem Komisji Edukacji Narodowej, która odegrała istotną rolę w dziejach szkolnictwa polskiego.

Zasadniczy referat pt. *400-lecie Komisji Morskiej* wygłosił prof. dr Władysław Czaplinski, który przedstawił historyczny rozwój polskiej gospodarki morskiej oraz polskiej floty od powstania najemnej floty kaperskiej. Poprzez odzyskanie wybrzeża morskiego w wyniku wojny trzynastoletniej — podkreślił referent — Polska weszła ponownie do grona krajów nadbałtyckich, uzyskala możliwość swobodnego wywozu i przywozu towarów drogą morską. Jednocześnie fakt ten postawił państwo wobec nowych problemów związanych z dostępem do Bałtyku, jak utrzymanie władzy na wodach przybrzeżnych, gotowości obrony wybrzeża, wreszcie stworzenia własnej floty. Od rozwiązania tych spraw zależało uczestnictwo Polski w wielkiej polityce państw nadbałtyckich na zasadzie równorzędnego partnera. Wychodząc od takich wniosków, Komisja Morska, jako pierwszy urząd admiralicji polskiej, spełniała dobrze swe zadanie, działając w trudnych warunkach, bez jakichkolwiek doświadczeń. Przestała ona istnieć po śmierci Zygmunta Augusta; Henryk Walezy nie miał czasu, a Stefan Batory — okazji, by zająć się szerzej sprawami morskimi. Kiedy za panowania Zygmunta III, a potem Władysława IV, przystąpiono ponownie do organizowania floty, nawiązano do wzoru i doświadczeń Komisji Morskiej. I na tym m. in. polega historyczne znaczenie instytucji utworzonej przez Zygmunta Augusta.

Prof. dr Kazimierz Kubik w komunikacie zatytułowanym *Szkolnictwo morskie w Polsce w XIV - XV wieku* zwrócił uwagę na wielostronność polskich zainteresowań marynistycznych w okresie Odrodzenia. Niemniej jednak, ogólnie biorąc polski dorobek w zakresie kształcenia morskiego do XX w., w porównaniu z innymi państwami Europy, nie jest duży.

Komunikat mgra Mieczysława Boczara pt. *Galeona elbląska Zygmunta Augusta* rzucił nowe światło na początki polskiego budownictwa okrętowego. W wyniku wieloletnich badań można stwierdzić, że — zakładając średni tonaż galeony Zygmunta Augusta — maksymalna szerokość okrętu wynosiła ok. 9 m, a wysokość kadłuba od stępki do pokładu głównego około 4,5 m. Wymiary te stanowią punkt wyjścia do dalszych prac związanych z próbą rekonstrukcji galeony elbląskiej, zajmującej specjalne miejsce w historii polskiego budownictwa okrętowego. Była ona bowiem pierwszym w dziejach okrętem wojennym wybudowanym w Polsce.

Wpływ Komisji Morskiej na działalność polskiej floty wojennej — to tytuł komunikatu kmdra podporucznika Eugeniusza Koczorowskiego. Autor przedstawił cele i wpływ Komisji Morskiej na działalność polskiej floty strażniczej. Na pierwsze miejsce referent wysunął organizację obrony wybrzeża, ochronę żeglugi morskiej, koordynację działalności strażników morza, zabezpieczenie materiałowo-techniczne okrętów floty strażniczej. Mimo iż instytucję tę Zygmunt August tworzył z myślą o flocie strażniczej, opartej na systemie kaperskim, mogła ona pełnić wszystkie funkcje niezbędne w administrowaniu regularną flotą wojenną. Administracja ta wyprzedzała jednak pod wieloma względami samą flotę, opartą na ochotniczym zaciągu kapitanów, których taktyka pozostawiała wiele do życzenia i w sumie była znacznie mniej skuteczna aniżeli działanie okrętów floty regularnej.

Po ożywionej dyskusji głos zabrał minister żeglugi, mgr inż. Jerzy Szopa, który omówił rozwój polskiej floty handlowej w okresie 20-lecia międzywojennego oraz w 25-leciu Polski Ludowej.

W niespełna rok po obradach gdańskich odbyła się w Lublinie dnia 3 lipca 1969 r. uroczysta sesja zorganizowana przez Sejmową Komisję Gospodarki Morskiej i Żeglugi, Ministerstwo Żeglugi, Komisję Morską Rady Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich oraz Uniwersytet im. Marii Curie-Skłodowskiej, poświęcona 400-rocznicy zatwierdzenia Komisji Morskiej (*Commissio Maritima*). W sesji udział wzięli: wiceminister żeglugi — Stefan Perkowicz, poseł Andrzej Benesz, poseł Florian Wichłacz, wiceprzewodniczący Rady Naczelnej TRZZ — Jan Izydorczyk, kontradmirał Grzenia-Romanowski, przedstawiciele admiralicji, morskich placówek naukowych i in. Władze miasta i województwa reprezentowali m. in.: sekretarz KW PZPR w Lublinie — Edward Machocki, sekretarz Prezydium WRN — Edward Zajac i sekretarz WK FJN — Stanisław Zgrzywa. Obecni byli także działacze społeczni i polityczni oraz przedstawiciele środowisk naukowych i placówek współpracujących z gospodarką morską.

Otwarcia sesji dokonał członek Prezydium Rady Naczelnej TRZZ — poseł Florian Wichłacz. Witając przybyłych mówca stwierdził, że działalność Komisji Morskiej w Polsce rozpoczęła się w okresie, kiedy większość krajów europejskich opierała swoją potęgę na morzu lub tą drogą zmierzała do osiągnięcia siły i znaczenia. Jedne z państw realizowały swoje ambicje przez rozwój handlu morskiego, inne znów bazowały na korsarstwie i podboju nowo odkrytych lądów. Układ sił na Bałtyku przedstawiał się wówczas następująco: był on obszarem żeglugi licznej i silnej floty kupieckiej związku miast niemieckich — Hanzy, sprawnych flot skandynawskich, a także flot Zakonu Krzyżackiego i Kawalerów Mieczowych. Tylko dzięki doświadczeniom, datującym się od czasów Kazimierza Jagiellończyka, Polska — za panowania Zygmunta Augusta — mogła stworzyć flotę niewiele ustępującą flotom innych państw bałtyckich. Dzieło to zawdzięcza w dużym stopniu Komisji Morskiej, która — mimo swego krótkotrwałego istnienia — dała początek polskiej żegludze państwowej, a dziś jest symbolem polskich tradycji morskich.

Głos zabrał również przewodniczący Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi — poseł Andrzej Benesz, który obszernie omówił rolę i znaczenie morza w gospodarce Polski Ludowej.

Podczas sesji przedstawiono dwa referaty, które stały się podstawą dyskusji i przyczyniły się do wysunięcia szeregu interesujących tez. Doc. dr Stanisław Tworek w referacie pt. *Komisja Morska jako organ państwowej administracji morskiej; jej cele i zadania w świetle aktu z 3 lipca 1569 roku* podkreślił, że z perspektywy lat zatwierdzenie działania Komisji Morskiej można zaliczyć do najdonioślejszych wydarzeń w okresie panowania ostatniego Jagiellona. Dalekowzroczna polityka króla i grona jego doradców, obeznanych z problemami morskimi, nadała nowy kształt władztwu morskiemu Rzeczypospolitej. Powołanie Komisji Morskiej utworowało drogę i położyło mocny fundament pod *dominium maris directum*. Roz-

wój i sukcesy floty królewskiej, a także zwalczanie jej przez Gdańsk i Danię, przyspieszyły decyzję dotyczącą powołania organu skupiającego całokształt spraw związanych z morzem. Organem tym była właśnie Komisja Morska, instytucja wyjątkowa na owe czasy. Potęgujące się zatargi z Gdańskiem wymagały jednak prawnego zabezpieczenia interesów Komisji. Postulaty komisarzy zostały spełnione w Lublinie 3 lipca 1569 r. Utrwalono wtedy byt Komisji, potwierdzono dotychczasowe kompetencje, zwiększono jej fundusz poprzez nadanie nowych źródeł dochodu. Najchlubniejszą kartę w swych dziejach — stwierdził w zakończeniu doc. dr S. Tworek — zapisała Komisja pracami wokół budowy floty królewskiej. Komisarze prowadzili także działalność polityczną, przygotowując zawarcie przymierza polsko-szwedzkiego. Przez zbieranie wiadomości, dotyczących państw nadbałtyckich, pełnili też służbę informacyjną. Komisja Morska nie była więc podobna do wielu komisji powoływanych doraźnie w celu załatwienia określonej sprawy. Była to zupełnie odosobniona instytucja w okresie Rzeczypospolitej szlacheckiej, pierwszy urząd morski w dziejach Polski oraz, jako organ administracji królewskiej i państwowej powołany do obrony polskiego wybrzeża, niejako prototyp Kolegium Admiralicji.

Ostatni referat pt. *Rozwój polskiej floty handlowej oraz gospodarki morskiej w XXV-leciu Polski Ludowej* wygłosił wiceminister żeglugi — Stefan Perkowicz, który szeroko przedstawił wzrost znaczenia Polski na morzu, rozwój żeglugi morskiej, przemysłu okrętowego, morskich stoczní remontowych, portów morskich, gospodarki rybnej, żeglugi śródlądowej, szkolnictwa morskiego oraz morskich instytucí naukowych.

Po uroczystym zamknięciu sesji, otwarto wystawę zatytułowaną *1000 lat portu gdańskiego*.

Tadeusz Bartkowiak