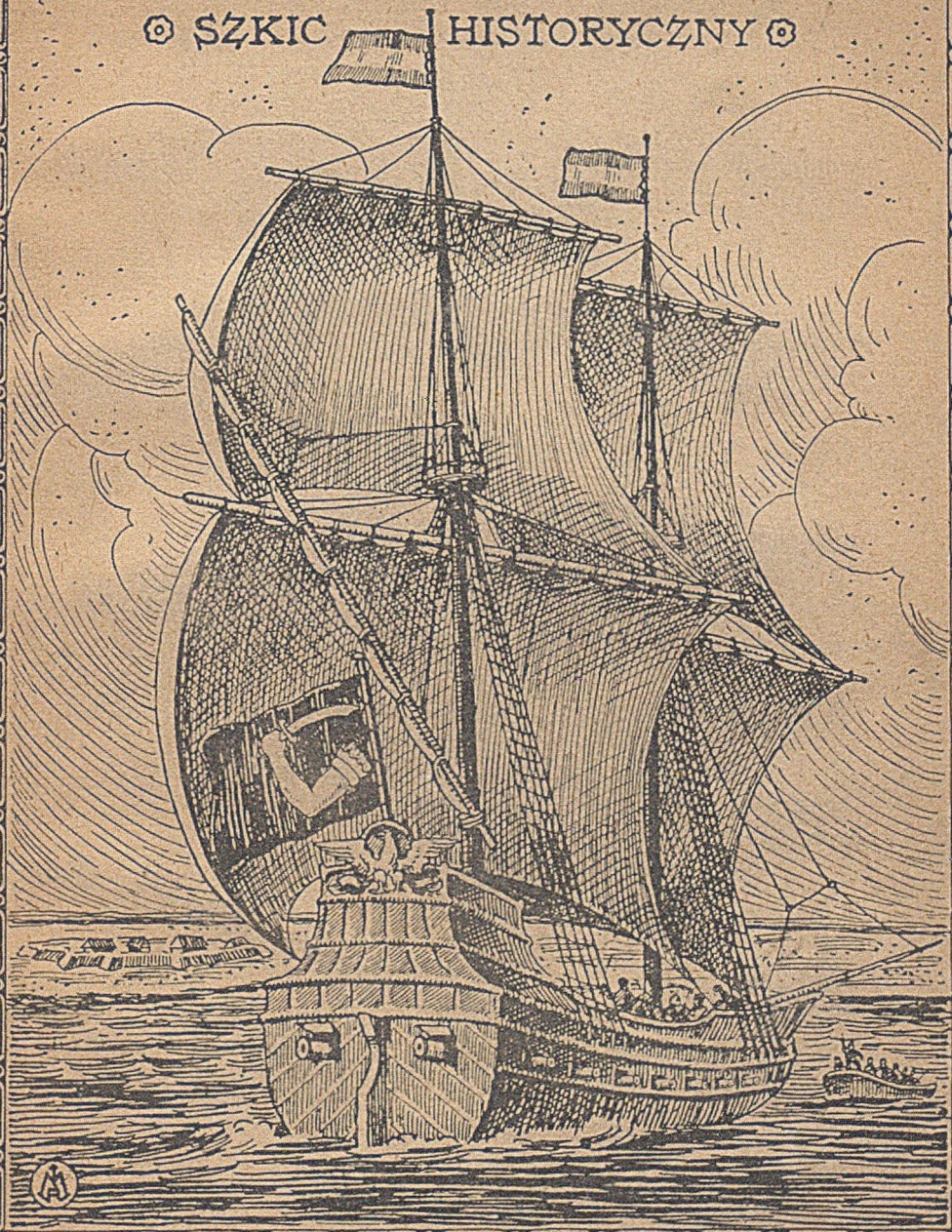


2827

♦ DR. ALEKSANDER CZOŁOWSKI ♦
♦ MARYNARKA ♦
♦ W POLSCE ♦

⊙ SZKIC HISTORYCZNY ⊙



M

MARYNARKA W POLSCE

~~BIBLIOTEKA
Państwowego Liceum Pedagogicznego
w GLIWICACH
Nr. 2855~~



359(438)(09)



Czot
Mar
335

2855



SN 17443

~~BIBLIOTEKA
Państwowego Liceum Pedagogicznego
W GLIWICACH
Nr. 2853~~

OD AUTORA.

Historja marynarki w Polsce należy do tych tematów naszej przeszłości, które czekają jeszcze na opracowanie. To, co napisali o niej: T. Święcki (1811), Ł. Gołębiowski (1843), J. Bartoszewicz (1865), a co ciągle służy za podstawę dla wszystkich następnych pisarzy, jest urywkowe, niedokładne i częstokroć błędne. Prace prof. A. Szelańskiego przyczyniły się wprawdzie znakomicie do rozjaśnienia strony politycznej wszystkich prób i zabiegów utworzenia naszej marynarki, praca dra A. Kleczkowskiego odsłoniła jeden nieznany jej epizod, pełnego jednak, krytycznego obrazu dziejów nie posiadamy dotąd.

Twierdzenie, że powodem tego jest brak źródeł, nie odpowiada rzeczywistości. Źródeł tych znajdzie się sporo, ale rozrzuconych po różnych archiwach i bibliotekach, tak w kraju, jak zagranicą. Pracując w nich przed laty, przekonałem się o tem wielokrotnie. Natrafiałem tam na materiały, które notowałem mimochodem, nie myśląc, że kiedyś przydadzą się naco. Prze-
ądnąwszy obecnie te notatki, przekonałem się, że odnośnie do marynarki zawierają one szczegóły, które nie powinny zostać w zapomnieniu, bo odzyskawszy znowu morze, musimy dla niego stworzyć narodowy kult, oparty na tradycji. Tą drogą powstała obecna praca. Świadom jestem wszystkich jej usterek i braków. Nie miałem jednak możliwości dotrzeć ponownie do tych zbiorów, z których posiadałem treściwe tylko zapiski, aby je lepiej wyzyskać i uzupełnić. Mam jednak nadzieję, że uczynię to w drugim, o wiele pełniejszym wydaniu, do którego odkładam cały kontrolny aparat naukowy, stwierdzający wszystkie podane tu fakta.

We Lwowie, 31 maja 1921.

I.

POLSKA I MORZE.

Zbytecznym byłoby dowodzić jak ważną rolę w rozwoju ludzkości odgrywało i odgrywa — morze, ten groźny, niszczycielski żywioł, który »lękiem napawa, a nęci zarazem«.

Wiadomo każdemu, że właśnie ten żywioł z chwilą, gdy człowiek z nim się oswoił i potrafił go opanować, stał się dla niego nietylko źródłem utrzymania, ale potężnym czynnikiem, który tworzył żeglugę, handel, komunikację. We własnym więc interesie, już od wieków, każdy naród dążył do tego, aby oprzeć się o morze, aby objąć jakąś jego część, zabezpieczyć sobie jego posiadanie, mieć własne na niem porty i własną flotę.

Dzieje dowodzą, że wszystkie narody, które zrozumiały znaczenie morza i umiały je wyzyskać, rozwinęły się w państwa bogate i potężne. Dość wspomnieć Fenicję, Kartaginę, Rzym, Hiszpanję, Portugalję, Wenecję, Holandję, Anglję i t. d. Upadały natomiast całkowicie lub traciły znaczenie swej potęgi te, które nie dbały o znajomość sztuki żeglarskiej i jakość swej floty albo uległy w konflikcie z silniejszym przeciwnikiem na morzu (Hiszpanja).

Przez morze i na morzu rozstrzygały się najważniejsze wypadki dziejowe. Ono decydowało i decyduje o rozwoju, o ekonomicznej i politycznej potędze tak narodów jak państw, było i jest dla nich siłą, pobudzającą do energii, do czynów.

Wśród mórz, otaczających Europę, główna rola historyczna przypadła morzu Śródziemnemu. Przez wieki całe było ono ogniskiem handlu, kultury i polityki starożytnego i średniowiecznego wszechświata.

Podobną rolę, lecz znacznie później, na północy Europy, odegrał i Bałtyk, którego pobrzeże od zamierzchłych wieków, różne obsiadły ludy: na północy skandynawskie; na wschodzie

fińskie i litewskie; na południe, od ujścia Wisły aż daleko poza Łabę, liczne plemiona słowiańskie, wytępione prawie doszczętu przez Niemców. Owi to Słowianie nadbałtyccy, po których dzisiaj pozostały cmentarzyska i zgermanizowane nazwy miejscowości, wcześniej już oswoili się z morzem. Z morza żyli, ożywioną na niem uprawiali żeglugę i — jak mówi kronikarz niemiecki XII w. — »do morskich wycieczek zawsze gotowe wyciągali ręce, jedyną swą nadzieję i główne bogactwo pokładając w okrętach«. Prześcignęli ich i w tem w IX w. Wikingowie, skandynawscy żeglarze i wojownicy, którzy długo i niepodzielnie władali Bałtykiem. Główną ich siedzibą była Gotlandja, duża wyspa przy brzegach szwedzkich. Stąd, na okrętach własnego typu, nawiedzali wszystkie wokoło wybrzeża, rzekami wdzierali się w głąb lądów, w dalekich, gromadnych wyprawach docierali do wybrzeży morza Śródziemnego, żądni podbojów i łupów.

Po nich z końcem XIII w. dla obrony wspólnych interesów handlowych i politycznych, tworzy się potężny związek 24 miast, przeważnie niemieckich, pod nazwą Hanzy, która staje się potęgą morską na Bałtyku. Przez całe średniowiecze ona ma tu pierwszeństwo. Bałtyk jest głównym terenem operacyjnym jej kupców z Lubeki, Bremy, Hamburga, Rostoku i t. d. Rywalizują z nimi państwa skandynawskie Danja i Szwecja, ale długo bezskutecznie. Wzrastająca stopniowo potęga królów duńskich wytrąca hegemonję z rąk Hanzy. Bałtyk staje się teraz widownią doniosłych zdarzeń, punktem ciężkości interesów ekonomiczno-handlowych, a zarazem osią polityki morskiej obu wspomnianych państw skandynawskich, które współzawodniczą ze sobą o posiadanie jego brzegów i o panowanie na jego wodach (*dominium maris*). Liczbę ich powiększa w XV w. Polska, a o wiek później Moskwa.

Polska od zarania swych dziejów tworzyła się na górnem i środkowem dorzeczu Wisły i Odry. Układ biegu tych rzek, spływających do Bałtyku, zwracał Polskę stale w kierunku tego morza i wskazywał jej konieczność uzyskania do niego dostępu. Wymagały tego jej interesa polityczne, handlowe, komunikacyjne. W następstwie, z posuwaniem się ku ujściom Wisły, musiało przyjść do zajęcia Pomorza, t. j. morskiego pobrzeża Bałtyku, którego znaczenie i korzyści oddawna już umiały ocenić i wyzyskać dla siebie wspomniane narody i miasta.

Prawie równocześnie z pierwszymi wzmiankami historycznemi o Polsce (od r. 965) zachowały się wiadomości o Pomorzu i Pru-

sach, dwu krajach, zamykających Polsce drogę do Bałtyku poprzez dwie główne rzeki: Wisłę i Odrę. Pomorze było zamieszkałe przez tę samą ludność, co Polska, przeto wzajemna dążność do ich zjednoczenia była zupełnie naturalna i stała się cechą całego średniowiecza historii polskiej.

Już Mieszko I (960 — 992) mieszał się w sprawy Pomorza. Po jego zgonie źródła historyczne stwierdzają wyraźnie, że granica ówczesnej Polski, między Odrą a Wisłą, zaczynała się od brzegu morza Bałtyckiego. W r. 997, za Bolesława Chrobrego, św. Wojciech, udając się w misję dla nawracania pogańskich Prusaków, ludu pokrewnego językiem z Litwinami, płynie Wisłą do prastarej osady słowiańskiej, Gdańska, jako rzeką polską i do polskiego portu. Około r. 1030 Polska, osłabiona podziałami na dzielnice, traci Pomorze, które pod rządami własnych książąt zachowuje samodzielność, ale za Bolesława Krzywoustego (1102 — 1138) odzyskuje tu znowu swój wpływ polityczny. Wkrótce potem Pomorze zachodnie czyli szczecińskie odpada pod stały wpływ niemiecki, natomiast z Pomorzem wschodniem czyli Gdańskiem łączy Polskę coraz silniejszy związek. Wzmacnia go wspólne niebezpieczeństwo od strony pogańskich Prusaków, przeciw którym Konrad ks. mazowiecki sprowadza w r. 1224 zakon krzyżaków, wyposaża go hojnie i osadza na pograniczu w ziemi chełmińskiej.

Zakon ten, korzystając z nieporadności, słabości i kłótni książąt polskich, popierany przez cesarstwo i papieństwo, rozporządzając znacznymi środkami militarnymi i pieniężnymi, osiągnął cel swej misji. Podbił Prusaków i wytępił bez litości, ale korzyści wyciągnął tylko dla siebie. Z ziemi chełmińskiej i zdobytej ziemi pruskiej utworzył niezależne państwo zakonne z stolicą w Malborgu, które, skolonizowane niemieckimi osadnikami, oparte na silnej organizacji, stało się groźnem zarówno dla Polski, jak dla Pomorza.

Okazało się to niebawem. Zaborcze cele wojowniczego zakonu zwróciły się przedewszystkiem ku ujściom Wisły i brzegom Bałtyku. Uprzedzili go jednak margrabiowie brandenburscy, którzy w walkach z Władysławem Łokietkiem opanowali Pomorze i Gdańsk. Zagrożony Łokietek przywołał łatwowiernie na pomoc zakon. Ten wyparł margrabiów z Gdańska, ale sam zajął jego zamek, jako zastaw do zwrotu kosztów za pomoc. Zanim sprawa mogła być załatwioną, nie czekając aż to nastąpi, zachłanne i podstępne krzyżactwo sprowokowało rozmyślnie zatarg. Korzystając z niego, w ciemną noc listopadową 1308 r. zdradzieckim napadem

zdobyło miasto i urządziło w niem rzeź straszliwą. Wycięto mnóstwo polskich mieszkańców, niedobitków wygnano, zburzono spokojne siedziby, zostawiono ruiny i zgliszcza.

Gdańsk, a z nim całe Pomorze gdańskie, dostały się pod pięć zakonu, który aż do połowy XV w. był panem i ciemiężcą nadmorskiej krainy. Tak odwdzięczał się Polsce zakon, który przez nią i dla niej został tu sprowadzony. Polska, w owym czasie bardzo jeszcze słaba, musiała ustąpić przed brutalną siłą, a nawet rzec się chwilowo Pomorza (1343), nie mogła jednak pogodzić się z tym faktem. Zabór Pomorza i Gdańska był dla niej ciosem ciężkim i dotkliwym, który zniweczył przeszło trzywiekowe walki i zabiegi o uzyskanie dostępu do morza. Polska znalazła się odcięta od niego przez potężny organizm polityczny, zorganizowany militarnie i dążący odtąd do wyzyskania ekonomicznego krajów polskich, leżących w dorzeczu Wisły. Broniąc się przeciw temu, musiała Polska w dalszym ciągu wyteżać siły, aby odzyskać swobodny dostęp do Bałtyku.

Zaczyna się okres walk, który trwa półtora wieku ze zmienem szczęściem. Były wśród nich chwile, że hufce polskie docierały aż do brzegów morza. Zdarzyło się to po wielkiej klęsce zakonu pod Grunwaldem (1410), kiedy królowi, Władysławowi Jagielle wraz z innemi miastami poddał się i Gdańsk i na krótko polska zajęła go załoga. Po raz wtóry w r. 1433, gdy wojska polskie i najemne czeskich husytów, postępując zwycięsko naprzód, dotarły do Gdańska. Nie próbując zdobycia jego warowni, posunęły się dalej do samego morza. Widok olbrzymiego przestworza wód takie zrobił na nie wrażenie i taką przejął radością i dumą, że »wszystko wojsko, — mówi kronikarz — tak konne jak piesze, rzuciwszy się w nurty morskie, jak można było najdalej, po falach wyprawiało gonitwy. Harcowali jedni z drugimi i przez długi czas bawili się taką igraszką. Piękny to był i wesoły dzień dla rycerstwa polskiego, które, spustoszywszy dotkliwie kraje krzyżackie dotarło zwycięsko i bez strat aż do morskiego brzegu. Zaczem wielu z Polaków pasowano wtedy na rycerzy i po złożeniu uroczystej przysięgi przyjęto w poczet rycerski. Wielu zaś, zwłaszcza z Czechów, nalewało wodę morską we fiaszki i zaniósło ją potem do swoich, na pamiątkę tak dalekiej wyprawy«.

Fakt ten nie utrwalił tu jeszcze panowania Polski, ale w walkach tych kruszyła się potęga zakonu i kwestja uzyskania dostępu do morza była kwestją bliskiego czasu.

Niezadowolenie z panowania krzyżaków wzrastało coraz bardziej. Cała ludność pomorska zaczęła nietajoną żywić nienawiść ku swym bezwzględnyim ciemiężcom, a natomiast sympatje swe zwracała ku Polsce. Od niej czekała pomocy i ratunku. Tworzą się tajne i jawne związki, wymierzone przeciw zakonowi. Przewodnictwo w nich obejmuje Gdańsk, który, chociaż zniemczony i złączony z Hanzą, chociaż wiele zawdzięczał zakonowi, bo dzięki jego opiece stał się potęgą handlową, mimo to widział w tym zakonie swego wroga, krępującego mu jego samorząd, handel i wzrastający dobrobyt miasta, aby zczasem zagarnąć to wszystko w swe ręce.

W r. 1454 wypowiedziały stany pruskie posłuszeństwo zakonowi i wystąpiły przeciw niemu zbrojnie. Początek zrobili Gdańszczanie, którzy (4 lutego) zmusili załogę krzyżacką do poddania się, a zamek jej zburzyli doszczętu. W ciągu miesiąca 56 innych zamków podobny spotkał los. Popłoch padł na zakon, zwłaszcza, że równocześnie ruszyło poselstwo do króla Kazimierza Jagiellończyka z prośbą, aby ziemie zakonne, t.j. Pomorze, Prusy, ziemię chełmińską i michałowską do Polski przyłączył. Rada koronna zgodziła się na to i dnia 6 marca ogłosił król uroczyste wiekopomny »akt inkorporacyjny«, mocą którego, przyłączając owe ziemie i miasta z Gdańskiem na czele pod swoje berło, potwierdzał im zarazem wszystkie przywileje, zapewniał szeroki samorząd i ważne ulgi handlowe.

»Obiecujemy za nas i za dziedzice i za potomki nasze i za całą Koronę Polską, — głosił ów akt królewski — że przerzeczony ziemie i dziedziny oraz prałatów i świeckich panów, ludzie rycerskie, szlachtę, obywateli, mieszczan i wszystkich mieszkańców jakiegokolwiek stanu, zatrudnienia lub godności — względami, łaską, życzliwością i miłością królewską obdarzamy i przeciw jakimkolwiek krzywdom i napaściom jako wiernym poddanym użyjemy im naszej królewskiej pomocy i obrony... Obiecujemy nadto za nas i za dziedzice i potomki nasze, iż przerzeczony pany, szlachtę i mieszczany i wszystkie obywatele ziem naszych pruskich przy ich kościołach, w prawiech, wolnościach, liściech, które od książąt duchownych i świeckich, od królów i panów otrzymali, chować będziemy i bronić. Onych ani nigdy nie będziemy gwałcić albo przestępować, ani też nie dopuścimy, aby je ktokolwiek gwałcił lub przestępował... A wszystkie sprawy znaczniejsze, które przynależą ziemiom przerzeczonym, będziemy kończyć

i rozstrzygać za spólną radą senatorów duchownych i świeckich, szlachty i miast ziem onych...

Fakt ten był początkiem jednej z najdłuższych wojen, jaką Polska prowadziła, bo tak zw. wojny trzynastoletniej. Ona to zdecydowała wreszcie o dostępie Polski do morza i o dalszych losach zakonu, a swemi skutkami uratowała tubylczy żywioł polski na tych ziemiach od niechybnej germanizacji.

Wojna wymagała wiele ofiar i kosztów. Większą ich część pokrył Gdańsk, który wiernie i wytrwale stał po stronie Polski, tak na lądzie, jak na morzu. Kiedy po raz pierwszy zjechał do niego Kazimierz Jagiellończyk (1457), miasto witało go nie tylko z niezwykłym zapałem, złożyło przysięgę wierności, ale z datków całego mieszczaństwa dostarczyło zasiłku na koszty wojenne. W nagrodę za to wdzięczny król podpisał 15 maja 1457 przywilej tak zw. wielki albo główny (*privilegium magnum*), którym Gdańsk otrzymał nieoszacowane prawa miasta wolnego, bo zupełny samorząd, własną moc prawodawczą i sądownictwo, własne prawo menniczne, możność bezpośredniego traktowania z obcimi państwami, udostojnienie herbu miejskiego koroną królewską, rozszerzenie terytorjum miejskiego, różne dochody, a co najważniejsza — prawo morskie otwierania i zamykania żeglugi i kierowania nią na całym wybrzeżu pruskim z tem tylko zastrzeżeniem, że ma się to dziać »za wiedzą i wolą« panującego króla.

Uzyskanie tak ważnych praw co do żeglugi zawdzięczał Gdańsk wypadkom, jakie w tej chwili właśnie rozgrywały się na morzu i wielkiem groziły niebezpieczeństwem. Wszyscy nadbałtyccy sąsiedzi: Danja, Szwecja, miasta hanzeatyckie z Lubeką na czele i zakon inflancki stanęli po stronie krzyżaków i morzem dostarczali im do Królewca i Kłajpedy (Memla) najemnego żołnierza, żywności i broni. Zakon tą drogą wzmacniał swe siły i coraz groźniejszym stawał się przeciwnikiem. Przeszkodzić temu nie mogło ani pospolite ruszenie ani zaciężny żołnierz królewski. Jeden tylko Gdańsk, rozporządzając flotą, był w możności spróbować szczęścia i już w roku 1455 rozpoczął walki morskie. Ustępstwa, jakie teraz Kazimierz przelewał co do żeglugi, miały być bodźcem i zachętą do tem energiczniejszego prowadzenia tych walk.

Wytrwałe, ofiarne i zawzięte przeciw zakonowi miasto nie zawiodło ufności króla. Gdańsk chwycił się środków obronnych, które później nieraz jeszcze ważną miały odgrywać tu rolę. Nie

mając osobnej floty wojennej, wezwał na ochotnika właścicieli statków kupieckich, dopomógł im uzbroić je i wyekwipować i wyprawił na morze przeciw krzyżackim sprzymierzeńcom. Wyprawy szczęśliwy wieńczył rezultat. W sierpniu 1457 trzy takie okręty, napadłszy nocą na flotę duńską i inflancką pod Bornholmem, rozbiły ją, chociaż liczyła szesnaście okrętów. W r. 1459 rozporządził Gdańsk już flotą, złożoną z 33 tego rodzaju statków. Urządzane przez nie wyprawy, napady, blokowanie wybrzeży i miast, a zwłaszcza Królewca i Kłajpedy, ściganie, niszczenie, chwywanie i sprowadzanie z łupami do Gdańska okrętów nieprzyjacielskich, napełniły postrachem wody Bałtyku od Rygi do Roztoku. Nie brakowało czynów niezwykłych, jak np. Szymona Lubbelowa, który w r. 1460 swoim okrętem uderzył na trzy nieprzyjacielskie i wszystkie sprowadził do Gdańska. W r. 1463 Gdańszczanin, Jakób Vochs, swojemi napadami niemało sprawił kłopotu królowi duńskiemu. Wspólnie z Polakiem, Janem Skalskim, najeżdżał jego wybrzeża, a miasto duńskie Faroe złupił doszczętu. Inny, Marquard Knake, w kilka okrętów zabrał w następnym roku pod Kłajpedą jedenaście okrętów krzyżackich. Osobna flotylla uwijała się po Wiśle aż do Torunia i broniła jej brzegów.

Wszystko to nie pozostało bez poważnego wpływu na podkopanie sił i zasobów zakonu, a zarazem wzmocnienie zadziergniętych węzłów między Polską a Gdańskiem. Nie zdołał go już rozerwać upadający zakon. Obszar jego posiadłości zmniejszał się coraz bardziej. Ostatnie zastępy krzyżackie legły w krwawej walce przy brzegach Bałtyku pod Puckiem (1462). Malborg i Chojnica zostały zdobyte. Długa zacięta wojna zakończyła się pamiętnym pokojem toruńskim w r. 1466, który swemi skutkami pod względem ukształtowania się granic, a poczęści pod względem politycznym, przetrwał bez zmian do końca XVIII w.

Polska odzyskała Pomorze polskie z Gdańskiem, ziemię chełmińską i michałowską, Malborg, Sztum, Elbląg, Tolkemit i Warmję. Reszta terytorjum krzyżackiego z Królewcem, czyli tak zw. później Prusy Książęce, pozostały przy zakonie, ale jako lenno polskie.

W ten sposób stała się odtąd Polska władczynią ujść Wisły i oparła się o morze. Stała się poważnym czynnikiem wśród mocarstw północnych: Szwecji, Danji, a następnie Moskwy.

Tak pomyślny wynik wojny był w znacznej mierze zasługą Gdańska. On główne poniósł ofiary, więc słusznie za to należało

mu się uznanie i nagroda. Otrzymał ją szczerze, ale niestety ze szkodą dla państwa. Przywilejem kazimierzowskim zrzekła się Polska w chwili dotarcia do morza sprawy niesłychanie ważnej, bo bezpośredniego wpływu na żeglugę morską. Nie umiała i nie mogła ocenić jej znaczenia. Oddawała ją w ręce niezależnej prawie republiki kupieckiej, która w całej pełni potrafiła ją wyzyskać, ale wyłącznie dla siebie. Chwilowo, wśród okoliczności, w jakich to się stało, krok taki był może wskazany i konieczny, w następstwie atoli przywilej kazimierzowski zamienił się w kulę u nogi. a ta przy innych trudnościach miała odtąd paraliżować stale wszelką akcję Polski na morzu.

Wskutek oddania spraw morskich Gdańskowi, który, panując nad ujściem Wisły, posiadał najlepszy port polski, Polska, dotarwszy do morza, nietylko nie stała się państwem morskiem, ale na wstępie zaraz pozbawiła się bezpośrednich korzyści handlowych i politycznych, płynących z posiadania dostępu do morza i niezależnego portu. Sama opatrność wskazywała jej rolę, jaką ma tu odegrać. Niestety — w ciągu wieku nie umiała tej roli wyzyskać. Błąd, popełniony przez Kazimierza Jagiellończyka, można było naprawić, ale brakło do tego silnej woli, energii, poparcia narodu i środków materialnych. Że tak się stało, że Polska nie mogła stworzyć potęgi morskiej, wiele różnych na to złożyło się powodów. Tkwiły one zarówno w charakterze narodowym jak w ogólnem położeniu geograficznem i w państwowo-społecznym ustroju.

Głównym bodźcem, zachęcającym do żeglugi, do budowy okrętów, do tworzenia marynarki, był u wszystkich narodów — handel, na który nasz język nawet własnego nie stworzył wyrazu. Polak do handlu — zwłaszcza morskiego, nie miał ani zmysłu, ani wrodzonych zdolności. Nie nęciły go zyski, płynące z miar i wag i wszystko inne, co z niemi było złączone. Przyzwyczajony do rolniczego życia na rozległych nizinach, nie rozumiał przedewszystkiem doniosłości kapryśnego morza. Nie pobudzało ono jego energii do śmiałych przedsięwzięć, do wypraw kupieckich lub zdobywczych, nie wzbudzało zapału do polityki morskiej. Przeciwnie — morze napełniało go dziwnym lękiem. Nie miał do niego zaufania, nie odczuwał jego potrzeby, bo — jak określił Klonowicz — »może nie wiedzieć Polak, co to morze — gdy pilnie orze«. Wszelkie argumenty o doniosłości morza dla państwa nie trafiały ogółowi do przekonania. »Dosyć posiadać tyle morza, — mawiano — iżby koń mógł się skąpać a nie utonąć«. Żywiołem dla Polaka

były pola i stepy, na których mógł harcować konno. Oto jeden z powodów, który wiele tłumaczy.

W XVI w., gdy olbrzymie obszary ziem litewsko-ruskich o niezmiernem przyrodzonym bogactwie stanęły otworem polskiej kolonizacji, siła ciężkości państwowej Rzeczypospolitej przeniosła się na Wschód. Skutkiem olbrzymiej rozciągłości państwo polskie musiało swe siły i energję obracać ku obronie granic lądowych, zwracać całą swoją uwagę na akcję lądową, a nie na morską. Pługiem i mieczem na lądzie, a nie na morzu, budowano potęgę państwa. Kładąc główną wagę naszej polityki na Wschód, zaniedbaliśmy Zachód, pozwoliliśmy urosć i spotężnić śmiertelnemu wrogowi z tej strony. Kolonizowaliśmy wschodnie rubieże i przez wieki zasłaniaлиśmy je swojemi piersiami przed hordami najeźdźców, kruszyliśmy siły w zapasach z Tatarstwem, Moskwą, kozaczyzną, Turecczyzną i Wołoszą, ratowaliśmy chrześcijaństwo, a zostawialiśmy na łup, na wynarodowienie lud śląski, mazurski, kaszubski.

Pokój toruński (1466) był wspaniałym epilogiem Grunwaldu, ale nie został wyzyskany tak, jak tego wymagał interes państwa i narodu.

Bałtyk — naturalne ujście dla ekonomicznego rozwoju Polski, główna arterja, łącząca jej przyrodzone bogactwa z olbrzymimi rynkami handlowymi i przemysłowemi Zachodu, został dla nas zmarnowany. Daliśmy się odepchnąć od niego innym, korzyści z morza płynące zostawiliśmy obcym, zdaliśmy się na ich łaskę i wyzysk, zaślepieni, że sztandary nasze bujały po stepach nadnieprzańskich.

Budowa i utrzymanie floty wymaga i wymagała zawsze i wszędzie wielkich nakładów i ofiar ze strony państwa. W Polsce, wobec braku stałych podatków, skarb koronny często gęsto świecił pustkami i nie mógł łożyć na flotę, więc i względy finansowe były niemałą przeszkodą do trwałego organizowania spraw morskich. Starano się wprowadzić zaradzić temu w ten sposób, że ten ważny obowiązek państwowy spychano wyłącznie na króla i jego prywatny skarbiec, co w rezultacie nigdy nie mogło dopiąć pożądanego celu. Zbyt ciężkie i kosztowne było to zadanie, aby jednostka, stworzywszy nawet zawiązki floty, mogła ją utrzymywać i rozwijać stale.

Nie sprzyjał temu również układ wybrzeży »polskiego morza«, płaskich, nie nadających się do lądowania z powodu ławic i mielizn. Utrudniało to w wysokim stopniu, a często i unie-

możliwiało, rozwój żeglugi. Poza Gdańskiem innych portów było niewiele. Port w Elblągu, położony na uboczu, w zagłębieniu długiej zatoki Fryskiej, nie nęcił ku sobie. Płytki port pucki, leżący w kącie zatoki tego nazwiska, trudno dostępny od strony lądu, jeszcze trudniej od strony morza z powodu mielizn, nie przedstawiał większej wartości. Portów pruskich strzegli zazdrośnie dla siebie ich książęta, a zarazem lennicy polscy. Jeden Gdańsk posiadał port, który wszelkim warunkom czynił zadość i tędy tylko miała Polska swój główny dostęp do morza.

Wszystko to razem było powodem, że mając morze, zostaliśmy usunięci od wpływu i panowania na niem. Obcy dziwili się temu zawsze. »Niema drugiego królestwa, — mawiali — któreby łatwiej mogło budować flotę jak Polska, a nie buduje żadnej. Sama całej Europie dostarcza drzewa, żywicy, smoły i wszystkich innych potrzeb do budowy okrętów, a o sobie nie dba. Przewiedzana na łaskę flot nieprzyjacielskich, własnym materiałem przez nie zagrożona, posiada wybrzeża zupełnie otwarte na najazdy i ataki«. Siłą morską Polski został Gdańsk, jako miasto hanzeatyckie. Jego bandera powiewała na Bałtyku, bandera polska była obok niej. Ogółowi z wielu względów było z tem wygodnie. Nie odczuwał własnego upokorzenia, własnej szkody i krzywdy.

II.

OKO KORONY POLSKIEJ NA ŚWIAT.

Dobrowolne poddanie się Gdańska Polsce, jego wysiłki i ofiary, jakie z tego powodu poniósł w ludziach i w pieniądzach, opłaciły mu się sowicie. Po półtorawiekowej niewoli krzyżackiej zyskał w przywilejach królewskich bezcenne prawa miasta wolnego i podwalinę świetnego rozwoju na przyszłość. Osłaniany odąpowagą Rzeczypospolitej, broniony jej siłą, wstąpił w okres swobody i niezwykłego rozkwitu, zyskał na znaczeniu, rozrósł się, wzbogacił i upiękaczył.

Dzięki szczęśliwemu położeniu geograficznemu przy lewym ramieniu delty wiślanej czyli nad Wisłą gdańską, zwaną Leniwką, stał się kluczem jej ujścia. Cała Polska, główna żywicielka, leżała przed nim otworem. Wisła z wszystkimi swemi dopływami była naturalnym łącznikiem. Miał ją na swoje usługi aż do źródeł.

Z tego wyjątkowego położenia, z rozległych praw handlowych i pełnego zabezpieczenia żeglugi, umiał Gdańsk korzystać wybornie. Gospodarując swobodnie i rozważnie, stał się rychło głównym miastem handlowym i portowym na Bałtyku, perłą Rzeczypospolitej, okiem, którem, jak mawiano, Korona Polska na świat patrzyła. Bandera, przedstawiająca dwa krzyże białe, okryte koroną polską w czerwonym polu, powiewała na jego statkach nie tylko na Bałtyku, ale daleko po brzegi Anglii, Francji, Portugalji i morze Śródziemne. Przez Gdańsk miała Polska najwygodniejszą łączność z morzem.

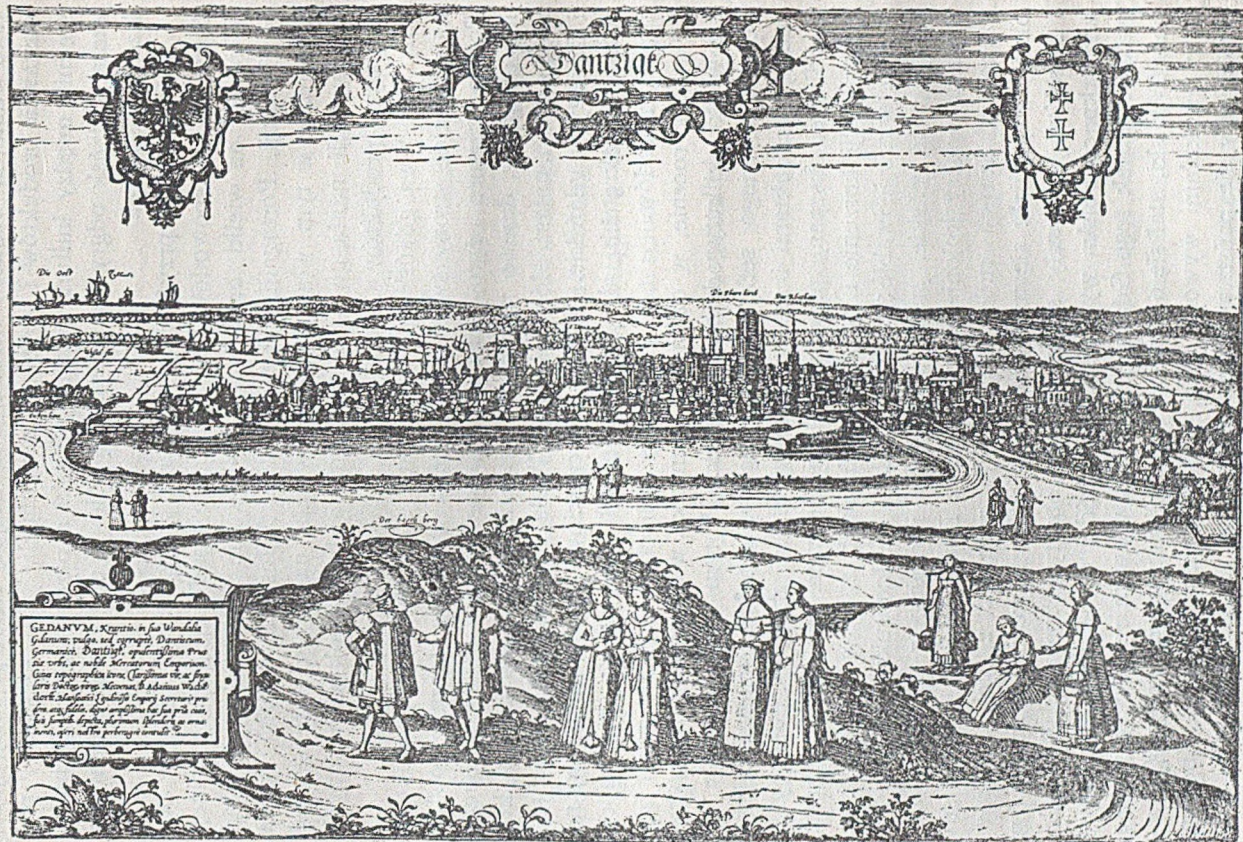
Z każdym rokiem wzrastała liczba obcych okrętów, przybywających do jego portu. Powiększała się własna flota kupiecka. Szybko rozwijał się handel na wielkie rozmiary z całym ówczes-

snym światem, potężniały jego obroty, tak przywozu, jak wywozu. Jako odbiorca bogactw wielkiej i urodzajnej ziemi polskiej, jako dostawca produktów i wyrobów zachodnich, jako łącznik i pośrednik między kulturą rolniczą Polski a przemysłową Zachodu, zaczął Gdańsk odgrywać olbrzymią rolę w polityce gospodarczej Rzeczypospolitej.

Rozwój ten przyspieszył przewrót gospodarczy, jaki w połowie XVI w. spowodował na Zachodzie upadek produkcji rolnej. Wywołał on wielki brak i zapotrzebowanie zboża, a nawet głód w Holandji, Portugalji, Hiszpanji i we Włoszech. Polska, która przeciwnie w tym właśnie czasie weszła na drogę intensywnej uprawy roli, miała go poddostatkim do zbytu obok wielu innych surowych produktów.

Podstawą gdańskiego handlu stał się wywóz tych produktów na wszystkie strony świata. Dostarczała mu ich wyłącznie Polska. Polska pszenica i żyto, polski miód, воск, smoła, dziegieć, budulec okrętowy, drzewo na maszty i beczki, kora dębowa, len, konopie, proso, potasz, ołów, spławiane Wisłą, napełniały stale śpichrze i magazyny gdańskie. Wywozili je częściowo kupcy miejscowi na własnych okrętach, ale przeważnie zgłaszali się po nie kupcy innych narodów.

Rok rocznie, w dzień św. Dominika, w sierpniu, rozpoczynał się wielki, kilkutygodniowy jarmark. W tym czasie zawijały do portu gdańskiego setki obcych okrętów, napełnionych wszelkiego rodzaju produktami i zachodnimi wyrobami zbytku i dobrobytu. Z odległej Hiszpanji przywożono słodkie wina, malagę i alicante; z Portugalji korzenie i owoce południowe; z Francji sól, oliwę, wódki, wina, jedwabie; z Anglii grube i cienkie sukna; z Flandrji perły, wina reńskie, sukna wszelkiego rodzaju; z Holandji zamorskie towary kolonialne z Indyj; z Danji śledzie i ryby suszone; z Szwecji rudę żelazną. Wypróżnione z tych towarów okręty napełniały się napowrót polskimi surowcami ze śpichrzów i składów. Odbywały się miljonowe obroty. Przez Gdańsk szło wszystko, co Polska wywoziła na Zachód i co od niego otrzymywała. Wskutek tego Gdańsk, skupiwszy w swem ręku cały prawie handel polski, stał się ogniskiem wszechświatowego handlu. Głównymi artykułami wywozu było polskie drzewo i zboże. Zbożem tem żywiły się państwa zachodniej Europy, a Gdańsk, jako pośrednik, olbrzymie zarabiał sumy. Stopniowo cały handel wogóle stawał się jego monopolem. Kupiec zagraniczny nie mógł nabyć



Ryc. I. Gdańsk w XVI w.

niczego od wytwórcy. Każdy towar, przywieziony do Gdańska z Polski lub z zagranicy, mógł kupić tylko kupiec gdański, który jako hurtownik rozwoził lub rozsyłał ten towar po całym kraju i sprzedawał częściami.

Nie było kąta w Polsce, do któregoby kupiec gdański nie zajrzał, do któregoby wzamian za zboże i drzewo, za miód i smołę i t. d. nie przywiózł doskonałych win, poszukiwanych owoców południowych, kosztownych sukien, płócien, aksamitu, wyrobów złotych i srebrnych. Szlachcic nie potrzebował się ruszać z domu ani szukać nabywcy swoich produktów, lecz umówiwszy za nie cenę i otrzymawszy gotówkę, co najwyżej przez swoich ludzi dostarczał sprzedany produkt na kołach do Wisły, a potem na tratwach i galarach do Gdańska. W domu również bez kłopotu usłużny kupiec zaopatrzył go we wszystko, czego pragnął.

Tą drogą przez kupców gdańskich przelewało się złoto do dworów szlachty i zamków magnackich i nawzajem odpływało z nich za dostarczane przedmioty zbytku, smaku i mody. Za pośrednictwem Gdańska utrzymywała Polska stosunki z całą ówczesną cywilizowaną Europą, zapoznawała się z jej potrzebami, wynalazkami i kulturą.

Tego rodzaju rola kupiecka nadbałtyckiego »oka Korony«, była wygodną dla rzesz szlacheckich. Dogadzała ich potrzebom i interesom, chociaż zasadniczo każdy tracił, sprzedając tanio produkty własnego gospodarstwa, a kupując drogo przedmioty wygody i zbytku. Mimo to w rzeszach tych miał Gdańsk zawsze największych obrońców swoich praw, swego panowania na morzu, swoich dochodów z niego i niczem nieograniczonej swobody handlu.

Wewnętrzna administracja miasta, oparta na silnej organizacji, była we wszystkich działach wzorową. Szczególniejszą opieką otaczały władze miejskie wszystko to, co łączyło się z żegluga i handlem. Co do żeglugi obowiązywały długo wyłącznie postanowienia Hanzy. Dopiero w r. 1552 na ich podstawie rada gdańska wydała własny »Porządek żeglugi i prawo morskie« (*Schiffs-Ordnung und Seerecht*), zatwierdzony przez króla Zygmunta Augusta, a uzupełniony następnie w r. 1614. W 15 rozdziałach, a w 98 artykułach, zawierały się przepisy i ograniczenia, do których każdy marynarz pod karą musiał się stosować. Odnosiły się one zarówno do budowy i wyekwipowania okrętów jak do kierownictwa, obowiązków kapitanów i marynarzy, zachowania

się ich podczas podróży, postoju w portach lub w czasie burzy i rozbicia się okrętu. Określały bliżej odpowiedzialność za szkody, sposób prowadzenia rachunków, zaopatrywania marynarzy w razie choroby lub kalectwa i t. d.

Cła nie istniały w Gdańsku i nikt ich nie płacił. Główny stały dochód, płynący z żeglugi, stanowiła opłata, zwana »palowe« (*Pfahlgeld*), pobierana od każdego okrętu, który zawijał do portu lub wypływał z niego i o przybrzeżne pale okręcał swe liny. Opłaty palowe zasadniczo nie były wygórowane. Pobierano je od wartości towaru i wartości okrętów, często jednak do palowego nakładano jeszcze dodatkową opłatę (*Zulage*), w wysokości, zależnej od potrzeby danej chwili. Dochód z palowego szedł na potrzeby tego wszystkiego, co miało związek z żeglugą, a w pierwszym rzędzie na utrzymanie portu. Osobna komisja czuwała nad jego należytem utrzymaniem, nad jego głębokością, zabezpieczeniem brzegów, a także nad spławnością przyległego koryta Wisły.

Własnych statków posiadał Gdańsk mniej niż ich potrzebował. W XVI w. liczył ich przeciętnie 150, więc większą część przywozu i wywozu towarów mieli w swem ręku kupcy zagraniczni, którym miasto zapewniało wszelką opiekę i pomoc. Roilo się od nich tu stale, zwłaszcza w lecie i w jesieni, kiedy z Polski ze zbożem i innymi płodami przypływały tratwy, szkuty, komięgi, galary i dubasy, kierowane wprawną ręką wiślanych flisaków. Stary budynek giełdy, zwany Dworem Artusa (*Artushof*), był miejscem wszelkiego rodzaju transakcyj między gdańskim hurtownikiem a obcym kupcem.

Razem z monopolem handlowym nabywania i sprzedawania wszelkich towarów cały obrót pieniężny Polski skupiał się w Gdańsku. Za jego tylko pośrednictwem można było wysyłać pieniądze na Zachód lub otrzymywać je stamtąd. Królowie polscy w razie potrzeby najłatwiej i najprędzej mogli się poratować u kapitalistów gdańskich. Pożyczki, udzielane złotem, liczyły się na krocie. Złotem też umieli Gdańszczanie paraliżować nieraz wszelkie zakusy na swe prawa i przywileje, zwłaszcza, gdy chodziło o panowanie na morzu, o dochody z niego i o wolności handlowe.

Nad wszystkimi temi prawami i wolnościami czuwali Gdańszczanie troskliwie, strzegli ich pilnie, nikomu nie pozwalali mieszać się do nich, one bowiem były dźwignią i podwaliną ich

znaczenia, dostatków, zamożności i wpływów. Łagodne rządy polskie zwiększały je i wzmacniały z każdym rokiem. Polska nie mieszała się do spraw Gdańska. Zostawiała mu pełną samodzielność. Gdańsk nawzajem, chociaż obcy mową i kulturą, coraz silniej lgnął do Polski, uzależniał się od niej, w niej widział jedyną ostoję swego rozkwitu i nie żywił separatystycznych dążeń. Stosunek ten zaciemniały i mąciły chwilowo zaburzenia wewnętrzne na tle religijnem, w dobie reformacji, jak np. w r. 1525, ale załagodzone w drodze pokojowej, nie rozluźniły w niczem obopólnych węzłów.

Dzięki temu po upływie wieku od połączenia się z Polską, a więc za panowania króla Zygmunta Augusta, Gdańsk zajął pierwszorzędne stanowisko w świecie.

W tym już czasie na obcych przybyszach, nawet z wielkich miast i portów Zachodu, robił duże wrażenie. Świadczą o tem liczne współczesne opisy i wzmianki. Cudzoziemcy podziwiali jego położenie, zaludnienie i bogactwa, zbytek w ubiorach patrycjuszów, zwłaszcza kobiet, ruch portowy i uliczny, śpichrze i składy, cuda architektury świeckiej, kościelnej i wojennej.

Rozsiadło się miasto na równinie lewego brzegu Wisły (Leniwki), w odległości 5 km od jej ujścia do morza, u stóp trzech spadzistych wzgórz: Biskupiej (*Bischofsberg*), Cygańskiej (*Zigankenberg*) i Gradowej (*Hagelsberg*). Rozbudowało się nad dwiema pobocznymi rzekami Wisły: Motławą (*Motlau*) i Radunią (*Radanne*). Pierwsza z nich, znacznie większa, przepływając przez miasto, dzieliła je swemi ramionami na kilka wysp i w niewielkiem oddaleniu za miastem łączyła swe wody z Wisłą. Pogłębiania pracowicie, stała się oddawna portem wewnętrznym miasta, do którego z Wisły mogły duże zawijać okręty. Druga, mniejsza, płynąc kanałem, wykopany jeszcze za krzyżaków, miejskie obracała młyny.

Obok wybitnego znaczenia jako miasto portowe, był Gdańsk od najstarszych czasów zarazem i miastem silnie obwarowanym. W miarę rozwoju sztuki fortyfikacyjnej zmieniały się i wzmacniały jego środki obronne. Z średniowiecznej warowni, bronionej murami i basztami, przekształcił się stopniowo w twierdzę pierwszorzędną o olbrzymich obwarowaniach. Tworzyły je wysokie wały i liczne, potężne bastjony, oszkarpowane ciosami, otoczone głębokimi i szerokimi rowami, które napełniała woda Motławy.

Szereg monumentalnych bram i mostów zwodzonych umożliwiał dostęp do wnętrza.

Labirynt ulic i uliczek przecinał je we wszystkich kierunkach. Tworzyły je przeważnie kamieniczki o wąskich frontach, wysokich, bogato zdobionych szczytach, wspaniałych fasadach i bramach i typowych terasach u wejść. Główną arterją miasta, ogniskiem jego życia, była ulica, zwana Długą (*Lange Gasse*) i Długi targ (*Langemarkt*). Tutaj wznosiła się siedziba władz miejskich, gotycki ratusz, zbudowany w XIV wieku »królewskim prawie kosztem«, z wielką i wysoką wieżą, która nad wszystkie gmachy wystrzeliła w niebo. Na jej szczycie w r. 1551 umieszczono olbrzymiego rycerza z miedzi pozłacanej, przedstawiającego Zygmunta Augusta w zbroi i w koronie, trzymającego w prawej ręce drzewce, zakończone nad chorągwią okrętem. Osobliwością wieży był zegar, który przy każdym uderzeniu godziny wygrywał na swych dzwonach tak precyzyjną melodię tonów, że »prawie w niepodobny dziw przywodził« obcych słuchaczy.

W najbliższym sąsiedztwie ratusza wznosił się okazały gmach giełdy (*Artushof*). Naprzeciw niego po przeciwnej stronie trzy kamienice, od rogu ulicy Mackowej ku Zielonej bramie, służyły królom polskim na mieszkanie w czasie ich pobytów tutaj.

Wśród licznych kościołów pierwsze miejsce zajmował olbrzymi, majestatyczny tum Panny Marji, niezwykle pomnik gotyckiego budownictwa z czerwonej cegły, jakiego nie posiadało żadne z miast nadbałtyckich.

Arsenał miasta budził podziw bogactwem i różnorodnością swoich zapasów wojennych. Broni wszelkiego rodzaju, a zwłaszcza dział i strzelb, było poddostatkiem. Najemna załoga stale czuwała nad bezpieczeństwem. Nadto, gdy zaszła potrzeba, mogło miasto swe okolice zamienić na bagna i trzęsawiska i utrudnić przystęp nieprzyjacielowi.

Osobną część tworzyła dzielnica śpichrzy nad Motławą. Przy nich stawały okręty i wprost windami napełniały się zbożem i innymi artykułami.

Sam port zaliczano słusznie do największych w świecie. Tworzyła go nietylko Motława, ale całe koryto Wisły aż do jej ujścia do morza. Dzięki temu setki okrętów mogły tu znaleźć wygodną przystań. U ujścia Wisły, przy prawym jej brzegu, istniała już od XIV wieku silna forteczka albo blokauz, który strzegł wstępu do portu czyli — jak mówiono — »Wrót Korony«. Po

niemiecku zwano ją *Weichselmünde*, po polsku *Latarnia*, wskazując tem samem, że obok celów wojennych miała i żeglarskie przeznaczenie jako drogowskaz dla żeglarzy. Tak też i było w istocie, bo na szczycie znajdującej się tu wieży »przez całą każdą noc, w zimie i kiedy już krótkie dnie, a ciemne noce, musiały wielkie świece w alkierzyku dla żeglarzów goreć«. Bez wiadomości i pozwolenia komendanta Latarni żaden okręt nie mógł wpłynąć do portu. Na opornych lub wrogów były działa i hakownice. Pod ich ogniem nikt nie mógł przemknąć się tędy. Nadto sam wjazd, od brzegu do brzegu, można było każdej chwili zamknąć łańcuchami.

Rozległe stosunki handlowe Gdańska wywoływały niezwykle ożywiony ruch. Rojno i gwarno było zawsze nie tylko w porcie, ale i w mieście od kupców, kramarzy, faktorów, marynarzy i polskich flisaków. Wszędzie widziało się kupujących i sprzedających. Liczny i biegły w swych kunsztach stan rzemieślniczy, zorganizowany w cechy, dostarczał wszelkich możliwych wyrobów. Napełnione nimi były składy, kramy i budy i stąd po całej rozchodziły się Polsce. Stała ludność, jej język, zwyczaje, urządzenia były niemieckie. Główny, często dziedziczny wpływ, miało kilka możnych rodzin patrycjuszowskich, »kupców sławnych i bogatych«, którzy całym trzęśli miastem i ster jego w swoim dzierżyli rękę. Wskutek politycznej i handlowej zależności od Polski, język polski wciskał się coraz silniej do miasta. Niejeden Gdańszczanin mówił nim wcale biegle. Stosunek do króla i państwa cechowała życzliwość. Ogół mieszkańców był świadom, jak wiele zawdzięcza Polsce.

Cieszyli się Polacy z rozwoju, bogactwa i znaczenia Gdańska, nie zdając sobie sprawy, że dzieje się to z uszczerbkiem Rzeczypospolitej, na korzyść jednego miasta, które dla siebie wyłącznie zagarnęło wszystkie korzyści, jakie płynęły z morza. Interesowali się Gdańskiem polscy poeci i pisarze, nie szczędzili mu słów podziwu i zachwytu.

»To miasto — mówi kronikarz polski XVI w. — w budowaniu, położenia pięknnością, zjazdów i jarmarków różnością, morza i Wisły sposobnością, obywatelów tamecznych i postronnych kupców i przychodniów rozmaitych niewymowną wielkością tudzież też miejskimi bogactwy i rynsztunkiem wojennym... z najprzedniejszych miast w Europie może być policzone. Krótko mówiąc, jest to możne, zacne i sławne miasto i nie wiedzieć, kędyby się też ludzie lepiej mogli mieć...«

Mimo całej samodzielności i potęgi handlowej Gdańska, mimo jego przywilejów i praw, uzurpowanych dla siebie wyłącznie na morzu, wypadki polityczne w ciągu XVI i XVII w. zmuszały Polskę i jej władcę do zajęcia bezpośredniego stanowiska w polityce morskiej. Polityka ta rodziła potrzebę tworzenia własnej wojennej floty na Bałtyku. Posiadanie jej okazało się dla Polski koniecznością. Bez takiej floty, wobec ciągłych zatargów z północnymi sąsiadami, obrona bałtyckich wybrzeży polskich, w razie najazdu od strony niezabezpieczonego morza, była wręcz niemożliwą, groziła Polsce utratą portu, blokadą Gdańska, zatamowaniem polskiego handlu.

Rozumiał to dobrze ostatni z Jagiellonów, król Zygmunt August, za którego sprawy bałtyckie zaczęły nabierać dla Polski pierwszorzędnego znaczenia, tak pod względem handlowym, jak politycznym. W ich obronie on pierwszy miał rzucić podwalinę polskiej polityki na Bałtyku i wytyczyć jej cele na północy.

Niestety, w chwili, kiedy wypadki same zmusiły nas do akcji morskiej, było to już zadaniem niełatwym. Spotkaliśmy się z protestem i wrogim oporem potężnych współzawodników, którzy przez wieki już uważali siebie za panów Bałtyckiego morza. Przy odpowiedniej woli, energii i stanowczości społeczeństwa i to byłoby się dało wreszcie pokonać, ale, jak się okazało, w samym społeczeństwie tkwiły przeszkody i wady nie do przewyciężenia. Ogół zapalał się chwilowo, ale w rezultacie pozostał głuchy, nie zdając sobie sprawy z pierwszorzędnego znaczenia tej kwestji.

III.

WALKA O INFLANTY.

Od połowy XVI w. uwaga wszystkich państw nadbałtyckich zwróciła się na Inflanty (*Lifland, Livonia*), kraj, leżący między morzem Bałtyckim a dolną Dźwiną. Inflanty stały się osią wypadków politycznych północnej Europy.

Pod względem państwowym nie tworzyły one jednolitego organizmu, podlegały bowiem bądź władzy w. mistrzów zakonu kawalerów mieczowych, bądź też arcybiskupów bogatego i handlowego miasta Rygi. Poza nimi, ile było miast w Inflantach, tyle prawie było udzielnych magistratów, ile było wysokich dostojników, ile komturów, wójtów, tyle było udzielnych panów w obrębie kraju, należącego do zakonu, który, niezdolny dalej spełniać swe zadanie — walki z schizmą, zbliżał się szybko do podobnej katastrofy, jakiej ulegli krzyżacy pruscy.

Przyśpieszył ją protestantyzm, idący z Niemiec. Z upadkiem religii katolickiej nastąpił upadek zakonu i kraju, rozdartego wewnątrz niesnaskami, rozprzężeniem, nieładem, zbytkiem szlachty, strasznym uciskiem ludu.

Nadto stosunki między zakonem a arcybiskupem ryskim coraz bardziej stawały się naprężone. Zakon prawie od swego założenia (1202), spoglądał zazdrośnie na świecką władzę samodzielnych arcybiskupów ryskich i starał się o jej zmniejszenie. Arcybiskupi szukali pomocy i opieki w Polsce. Już od Kazimierza Wielkiego królowie polscy byli ich protektorami i, korzystając z tego, nieraz mieszały się w owe spory inflanckie, stając po stronie duchowieństwa świeckiego.

W połowie XVI w. położenie Inflant stało się wprost groźne — nie tylko z powodu stosunków wewnętrznych, ale i położenia zewnętrznych. Równocześnie bowiem od wschodu zaczęła na nie napierać wzrastająca potęga moskiewska, zwłaszcza od chwili, gdy na tronie wielkokniaziowskim zasiadł słynny »potwór północy«, Iwan Groźny, który, ujarzmiwszy we krwi i pożodze wolną Rzeczpospolitą Nowogrodzką, przez Inflanty postanowił utorować sobie drogę do morza. Zaczął więc rościć pretensje, że to ziemia rdzenie ruska i bez powodu napadł na pogranicze inflanckie, przybierając sobie tytuł władcy Inflant.

W roku 1556, w maju, w. mistrzem zakonu inflanckiego został Wilhelm Fuerstenberg, zdecydowany wróg Polski, człowiek gwałtowny, oddany pijaństwu, który zgodził się na ciężkie warunki pokoju z Iwanem, aby — nie przebierając w środkach — siłą upokorzyć arcybiskupa ryskiego. Był nim Wilhelm, margrabia brandenburski, brat księcia pruskiego, Albrechta, lennika Polski.

W czerwcu 1556 wypowiedział w. mistrz arcybiskupowi wojnę. Aby z tem większą wystąpić siłą, nie szczędził kosztów na przygotowania, a zwłaszcza na sprowadzenie z Niemiec przyborów wojennych, broni i rot zaciężnych.

Zagrożony arcybiskup zwrócił się z prośbą o pomoc do Zygmunta Augusta jako swego protektora. Zygmunt, nie chcąc rozlewu krwi, postanowił pośredniczyć w zatargu. Wysłał posłów do obu, Kaspra Łęckiego do arcybiskupa, Wacława Wierzbickiego do mistrza. Tymczasem Łęcki został niedaleko Rygi podstępnie zamordowany. Stało się to nie bez wiedzy mistrza, który z swej strony dał Wierzbickiemu odpowiedź wymijającą.

Wiadomość o zamordowaniu posła, a następnie o uwięzieniu arcybiskupa, piorunujące sprawiły wrażenie na królu. Przekonał się, że układami nie dojdzie do celu. Honor Polski wymagał zbrojnego wystąpienia, nakazał przeto na Litwie rozległe przygotowania do wyprawy wojennej. Wypadki w Inflantach interesowały go bardzo, szczególniejszą więc zwracał na nie uwagę.

Równocześnie, pragnąc zasięgnąć rady doskonałego znawcy spraw inflanckich, wysłał król posła, Stanisława Miaskowskiego, do swego lennika, księcia pruskiego Albrechta, którego żywo obchodził los brata, arcybiskupa ryskiego. Rada Albrechta brzmiała szczerze:

»Ponieważ wiadomo, — pisał — że wielu obywateli cesarstwa rzymskiego i liczne miasta nadmorskie sprzyjają zakonowi inflanc-

kiemu i wspierają go żołnierzem, żywnością, przyborami wojennymi, bronią, działami, prochami i innymi potrzebnymi rzeczami, a czynią to także i poddani w król. mości obywatele gdańscy, mimo królewskiego zakazu. Dla porozumienia się w tej sprawie miasta nadmorskie odbywają właśnie zjazd w Lubece, który zebrał się na skutek zabiegów i intryg zakonu. Przedewszystkiem więc w. król. mość powinienes nakazać Gdańszczanom i elblązanom, aby oni wszelkie zakusy zakonu, któreby na tym zjeździe zamierzał zwrócić przeciw ziemiom i poddanym w. król. mości, niweczyli w miarę możliwości gorliwie i pilnie, a zarazem donosili o wszystkich grożących ze strony zakonu zabiegach. Równocześnie aby mieli okręty z należytem wyekwipowaniem każdego czasu wpogotowiu, których w król. mość w razie potrzeby mógłby użyć. Przygotowanie takich okrętów przez Gdańszczan jest najbardziej koniecznem, bo w danej chwili możnaby nieprzyjaciela zwalczać tak na morzu jak na lądzie, a siły jego niszczyć.

W przytoczonych radach lennika królewskiego, po raz pierwszy w dziejach Polski, urodziła się myśl, wskazująca na obowiązek obrony interesów państwowych i na morzu. Wystąpiła konieczność posiadania własnej siły morskiej, własnej floty wojennej. Myśl ta od tej chwili staje się przez długi szereg lat jednym z zadań polityki nietylko Zygmunta Augusta, ale i jego następców.

Radził Albrecht królowi z własnego doświadczenia. Posiadał bowiem w tym czasie gotową już własną flotę, złożoną z kilkunastu okrętów, wśród których trzy były znacznej wielkości. Dzięki tylko tej flocie czuł się bezpieczny przeciw wszelkim niespodziankom ze strony zakonu.

Rady Albrechta uznał Zygmunt za słuszne, bo natychmiast polecił posłom gdańskim, bawiącym na dworze, napisać do rady m., że żąda, aby wstrzymała wszelki wywóz zboża z Gdańska do Inflant i wyekwipowała kilka wojennych okrętów na koszt króla, aby przy ich pomocy można było przeciąć łączność między Inflantami a niemieckimi prowincjami i przerwać wszelki dowóz wojennej kontrabandy.

Tego rodzaju żądanie wywołało w Gdańsku konsternację. Rada miejska, czuła na wszelkie naruszenie swych interesów, przysłała królowi przedstawienie, że wyekwipowanie i użycie uzbrojonych okrętów do oznaczonego celu przeciw Inflantom spowodowałoby, że wszystkie nadbałtyckie miasta i państwa mogłyby widzieć w tem akt nieprzyjacielski również przeciw nim

skierowany, więc nawzajem odpłacałyby się gdańskim okrętom represjami, co pociągnęłoby niemałą szkodę dla miasta, handlu i ubytek jego dochodów.

Przedstawienia Gdańszczan trafiły królowi do przekonania. Zgodził się nadal na wolną żeglugę, pod pewnemi zastrzeżeniami



Ryc. 2. Zygmunt August.

zniósł rozkaz aresztowania obcych okrętów w porcie gdańskim, postawił jednak miastu za obowiązek utrzymywać w pogotowiu 15 uzbrojonych i we wszystko zaopatrzonych okrętów, aby w razie potrzeby można ich użyć, a nadto zakazał wywozu z portu gdańskiego jakichkolwiek towarów, zwłaszcza zaś zboża, do Inflant.

Sejm warszawski, zwołany przez króla w grudniu 1556 r., uchwalił pobór i pospolite ruszenie. Przez zimę przygotowania wojenne postępowały rażno tak w Polsce jak Litwie. Ce-

sarz Ferdynand, król duński, książęta pomorscy starali się pośredniczyć o pokój. Zygmunt żądał wypuszczenia arcybiskupa ryskiego na wolność i zwrotu kosztów wojennych. Fuerstenberg na żadne ustępstwa nie chciał się zgodzić. Wobec tego tylko miecz mógł być kluczem do arcybiskupiego więzienia.

Od pierwszej chwili powstania zatargu inflanckiego nie brakowało doradców, którzy najlepsze rozwiązanie kwestji inflanckiej widzieli w przyłączeniu Inflant do Polski. Przedstawiono królowi, jak ważne i korzystne jest ich położenie wskutek nieprzerwanego stykania się z morzem od granic Prus aż do Narwy, jak liczne są tam porty, nie mówiąc o bogactwie przyrodzonym kraju. »Gdyby ta ziemia — mówiono — przeszła pod panowanie w. król. mości, żaden z królów Europy, nie wyjmując duńskiego i szwedzkiego, ani jakiegokolwiek inne państwo nie byłoby w możności oprzeć się naszej potędze i flocie, którą łatwo dałoby się utworzyć w tylu portach. Flotę tę żywnością i innymi potrzebami, jakich te okolice mają pod dostatkiem, łatwiej i lepiej możnaby zaopatrzyć niż jakąkolwiek inną«.

Obawa, że do spraw inflanckich może się wnieść Iwan, zerwać rozejm z Polską i zagrozić Litwie najazdem, kazała odpowiednio przygotować się i na ten wypadek. Zabiegi w tym względzie niezwykle uwieńczył rezultat. W lipcu 1557 r. siły polsko-litewskie wynosiły przeszło sto tysięcy ludzi. Na ich czele wkroczył król do Inflant. Fuerstenberg, który zaledwie dziewięć tysięcy ludzi mógł zebrać, widząc wszelki opór daremny, upokorzył się i za pośrednictwem posłów cesarza Ferdynanda prosił o pokój i wszystkie przyjął warunki. W obozie królewskim odbył się akt przeprosin. Upokorzony mistrz ukląkł przed królem, arcybiskup ryski ze łzami dziękował za uwolnienie z więzienia i odzyskanie wszystkich dóbr. Król, zadowolony z pomyślnego przebiegu wyprawy, nawet kosztów wojennych (60.000 talarów) nie kazał sobie płacić, lecz darował je mistrzowi.

Zdawało się, że uspokojone Inflanty nowem odetchną życiem. Tymczasem stało się inaczej.

Sukces Polski przeraził Iwana Groźnego. Widział w Zygmuncie niebezpiecznego rywala, mogącego prędzej lub później pozbawić go ziemi inflanckiej, którą już za swoją uważał własność. Postanowił więc uprzedzić go bezzwłocznie. Zaledwie polskie i litewskie siły rozeszły się do domów, napadł Iwan na posiadłości zakonu. Daremnie Fuerstenberg ofiarowywał pokój, a równocześnie błagał Polskę o pomoc. Zygmunt, związany rozejmem z Moskwą, nie mógł mu jej narazie udzielić.

Wśród straszliwych spustoszeń i mordów najazd moskiewski sięgał coraz dalej w głąb Inflant. Dnia 11 maja 1558 zajął Iwan Narwę, wygodny port inflancki, położony przy ujściu rzeki Wielkiej do zatoki Fińskiej, a wkrótce potem Dorpat i szereg mniejszych miast i zamków zakonnych.

Był to fakt wielkiej doniosłości w dziejach Moskwy. Narwa stała się pierwszym moskiewskim »oknem na świat« i odtąd głównym dążeniem Iwana było: skupić w tym porcie cały północny handel swęgo państwa. Postanowienie, poparte siłą oręża, urzeczywistniło się. Narwa, otoczona szczególniejszą opieką Iwana, już po kilku miesiącach zasłynęła jako pierwszorzędny punkt bezpośredniego handlu z Moskwą. Zaczęli do niej napływać kupcy całej prawie zachodniej Europy i na setkach okrętów dostarczać wszystkiego, zwłaszcza materiałów wojennych, tkanin, wódek, świec, soli, naczyń, artykułów spożywczych, a nawzajem zaopatrywali się w surowce, jak budulec okrętowy, len, smołę, skórę, futra i t. d.

Zygmunt August, król polski i w. książę litewski, nie mógł pozostać obojętny na ten fakt, na grożące zakonowi zniszczenie i na zabór Inflant przez Iwana Groźnego, najzaciętszego swego wroga. Nie ulegało wątpliwości, że w razie zajęcia ich Litwa zostałaby oskrzydłona i zagrożona nie tylko od wschodu, ale i od północy, a zarazem straciłaby swą główną drogę wodną — rzekę Dźwinę. Względy polityczne, strategiczne i interesy ekonomiczne nakazywały Polsce i Litwie nie dopuścić do tego, ale wystąpić czynnie w obronie Inflant, zwłaszcza że nowy i ostatni mistrz zakonu, Gotard Kettler, oddał je w r. 1561 pod protektorat i wyłączne posiadanie Zygmunta Augusta. Akt z 31 sierpnia 1561 r., podpisany przez w. mistrza, arcybiskupa i stany inflanckie, ustalił bliżej warunki przyłączenia Inflant do Polski. Kettler zatrzymał dla siebie tylko ich część (Kurlandję) w charakterze lennika polskiego. Wojska litewskie obsadziły południową część Inflant.

Obok Polski i Moskwy zgłosiły się do spuścizny po zakonie jeszcze dwa inne państwa północne: Danja i Szwecja. Król duński, Fryderyk II, zajął wyspę Ozelję (*Oesel*) dla swego brata Magnusa; król szwedzki, Eryk XIV — Rewel i Parnawę, główne miasta i porty Estonji, prowincji inflanckiej i chcąc się przy niej utrzymać, zawarł rozejm z Iwanem. Tak więc Inflanty stały się teraz punktem ciężkości sprzecznych interesów państw północnych, rywalizujących z sobą o wpływ i przewagę na Bałtyku (*dominium maris Baltici*).

Poddanie się Inflant Polsce włożyło na nią obowiązek tem gorliwszego bronienia całości ziem zakonnych, a zarazem inne ciężkie zadanie — niedopuszczenia do brzegów morza Bałtyckiego rosnącej potęgi Iwana Groźnego.

W rozwijającej się szybko żegludze narewskiej, czyli — jak mówiono — »nawigacji narwickiej«, tkwiło dla Polski poważne niebezpieczeństwo i straty zarówno polityczne jak handlowe. Przez Narwę, drogą morską Moskwa zaopatrywała się nie tylko we wszelkiego rodzaju materiały i przybory, potrzebne do walki, ale i w inżynierów i rzemieślników. Przy ich pomocy barbarzyńca Wschodu zapoznawał się z zachodnią sztuką wojenną. Nadto nowa ta droga handlowa pozbawiała Polskę pośrednictwa w handlu moskiewskim, który dotąd szedł głównie przez ziemie polskie.

Ten stan rzeczy rozumiał dobrze i oceniał należycie król Zygmunt August. Widział, że z powodu Inflant ciężka burza zawisła nad Polską. Układy z Iwanem nie doprowadziły do celu.

Wojna stała się nieuniknioną. Tylko oręż mógł ją rozstrzygnąć pomyślnie.

Przygotowując się do wojny z Moskwą, Zygmunt August szukał sprzymierzeńców wśród sąsiadów. Mogli nimi być: Danja, Szwecja lub miasta hanzeatyckie z Lubeką na czele. Król wahał się długo w wyborze sojuszników, aż wreszcie fakt zajęcia Rewla przez Szwecję (1561) zbliżył go ku Danji, której stosunek do Szwecji stawał się coraz bardziej naprężony. Główny do tego powód tkwił w szybkim rozwoju floty szwedzkiej, która budziła obawę, że podkopie przewagę duńską na morzu Bałtyckiem. Celem ułożenia wzajemnych warunków wspólnej akcji rozpoczęto polsko-duńskie układy dyplomatyczne.

W rywalizacji o łup inflancki Europa północna podzieliła się na dwa wrogie obozy, których wzajemne naprężenie stawało się coraz silniejsze i prędzej czy później w otwartą musiało zamienić się walkę.

IV.

STRAŻNICY MORZA.

Z otwarciem żeglugi przez Narwę Moskwa stworzyła dla się podwalinę przyszłej potęgi morskiej. Narwa stała się pośredniczką handlu i bezpośrednich stosunków między Wschodem i Zachodem.

Niebezpieczeństwo rozwoju morskiej potęgi Moskwy dla państwa polskiego nakazywało Zygmuntowi nie szczędzić zabiegów, aby zwrócić na nie uwagę całej Europy. »Skoro car — pisał Zygmunt do cesarza Ferdynanda I i do papieża — będzie w posiadaniu sztuki żeglarskiej i zdobędzie władzę na morzu, stanie się równie groźnym jak i na lądzie«. Przestrzegał wszystkich władców zachodniej Europy przed zaciąganiem marynarzy na służbę moskiewską i dostarczaniem Moskwie materiałów wojennych, bo »kilku marnych kupczyków nie będzie stało szkody, które stąd wynikną, a którym zapobiec winni panowie chrześcijańscy«.

Pod wpływem ostrzeżeń Zygmunta cesarz Ferdynand I wydał w istocie 26 listopada 1560 r. odezwę do wszystkich władców duchownych i świeckich, aby w interesie chrześcijaństwa wstrzymywali swoich poddanych od dowozu przez Narwę przyborów wojennych do Moskwy. Podobny zakaz handlu z Narwą wydał Zygmunt swoim miastom pruskim, a zwłaszcza Gdańskowi, który fakt ten w pierwszej chwili powitał z zadowoleniem. Narwa bowiem stawała się dla niego niebezpiecznym konkurentem handlowym.

Wszystkie te zakazy nie miały praktycznego skutku, pozostały tylko na papierze. Nie poddały im się miasta hanzeatyckie, ani też Holandia, Francja, Anglja i kontrabanda istniała dalej. Okazało się niebawem, że samo ogłoszenie zakazów żeglugi

do Narwy nietylko było niewystarozającym, ale i trudnem do wykonania. Dla chęci zysków nie brakowało nigdy kupców, którzy, nie zważając na wszelkie zakazy, byli zawsze gotowi dostarczać tędy nieprzyjacielowi wszystkiego, czego potrzebował. Aby tego rodzaju zakazy były ściśle wykonywane, do tego potrzebna była siła zbrojna, której obowiązkiem i zadaniem byłoby nieustannie czuwać na morzu, śledzić, zatrzymywać, rewidować, chwycić i konfiskować okręty kupieckie, łamiące owe zakazy. Zadanie takie wykonać mogła tylko flota, odpowiednio do akcji wojennej wyekwipowana, a tej Polska nie miała wcale. Posiadał ją jeden tylko Gdańsk, do celów wprawdzie handlowych, tych jednak właśnie strzegąc zazdrośnie, niełatwo dawał się skłonić do obrony interesów ogólnopństwowych polskich i to na morzu, które uważał za swoją wyłączną własność. Polska bez floty, ograniczona jedynie na obronę wybrzeży, nie mogła paraliżować tego, co się na morzu działo.

Niebezpieczeństwo, że nieprzyjaciel drogą morską może się zaopatrywać we wszystko, czego mu brak do wojny, nakazywało działać szybko i stanowczo. Układy, nawiązane w tej mierze o pomoc ze strony Danji, nie doprowadziły jeszcze do pożądanego rezultatu, a tymczasem niebezpieczeństwo stawało się coraz groźniejsze.

Wśród takich trudności zrodził się plan, który, gdyby był miał odpowiednie warunki, poparcie moralne i finansowe, mógł być się stać podwaliną morskiej potęgi Polski.

Oto Zygmunt, widząc, że narazie nie może liczyć na niczyją pomoc w akcji morskiej, zgodził się na radę jednego z rycerskich dworzan, aby uciec się do środka, który w współczesnych i późniejszych wojnach morskich zachodniej Europy tak ważną odegrał rolę. Był nim tak zwany system kaperski, czyli zorganizowane i uprawnione rozbójnictwo morskie przeciw okrętom nieprzyjaciela lub przemycającym dla niego kontrabandę wojenną. Systemem tym posługiwała się niejednokrotnie Anglja, Holandja, Francja, Genua i t. d. Czyny ich kaprów słynęły szerokim nieraz rozgłosem. W wojnie między Filipem II a królową Elżbietą marynarka angielska składała się przeważnie z kaprów, a niektórzy z nich, jak słynny Franciszek Drake, Karol Howard, stali się bohaterami narodowymi i założycielami potęgi morskiej tego państwa. Głośne czyny kaprów gdańskich przeciw sprzymierzeńcom krzyżackim w trzynastoletniej wojnie — żyły w żywej jeszcze tradycji.

Kaprami (po łac. *speculatores*, po niem. *Freibeuter, Auslieger*) zwano prywatnych posiadaczy statków, którzy jako ochotnicy zgłaszali się dobrowolnie do stron wojujących i, godząc się na ofiarowane warunki, podejmowali się na swój koszt i ryzyko za cenę zdobyczy, przechodzącej na ich własność, utrzymywać straż na morzu, śledzić, zatrzymywać i chwytać statki handlowe, przewożące kontrabandę wojenną stronie przeciwnej.

Jako uprawnienie do tego rodzaju akcji otrzymywał każdy taki ochotnik od panującego upoważnienie pisemne czyli tak zwany »list bestalunkowy«, albo patent kaperski, z prawem używania bandery tej strony, w której służbę wstąpił. Tem właśnie uprawnieniem różniło się kaperstwo od korsarstwa, które było rozbójnictwem samowolnem i według okoliczności używało bandery raz tego, drugi raz innego państwa.

Dla kontroli legalności każdej zdobyczy, jej podziału i oddawania zwykle dziesiątej części na rzecz panującego jako znak jego zwierzchnictwa, podlegali kaprowie specjalnemu sądownictwu kaperskiemu.

Myśl utworzenia polskiego kaperstwa na Bałtyku »pierwszy wynalazł« i poddał królowi już w czasie wojny z zakonem inflanckim, w r. 1557, Wacław Dunin Wąsowicz, »rycerz znamienity i ćwiczony tak na ziemi jako i na morzu«. Radę swą wprowadził Wąsowicz zarazem w czyn, bo sam podjął się jej wykonania i jako pierwszy polski marynarz i kaper królewski, pod królewską banderą »z wielką sławą król. mości wojował« na Bałtyku, przy brzegach inflanckich. Stał się wtedy ich postrachem i wybitne w wspomnianym roku oddał Polsce usługi.

Pomyślny rezultat owych pierwszych wypraw morskich Wąsowicza przekonał króla Zygmunta, że w danej chwili, wobec braku własnej marynarki, kaperstwo może być jedynie skuteczną bronią na morzu przeciw Iwanowi, Erykowi XIV, królowi szwedzkiemu i ich pośrednikom, dostarczającym im broni, prochu, kul, ołowiu, żelaza, siarki, saletry i t. d. Należało tylko ten system walki rozszerzyć na większe niż dotąd rozmiary, zorganizować go należycie, a przedwzyszkciem znaleźć ludzi, odpowiednich do tego rodzaju zadania.

W tym celu w r. 1561 polecił Zygmunt ogłosić w Gdańsku i innych miastach pruskich, że potrzebuje doświadczonych, odważnych, na wszystko zdecydowanych żeglarzy, którzy, posiadając własne okręty, podjęliby się pod banderą królewską utrzymywać

stałą straż na szlakach morskich, wiodących do Narwy i brzegów szwedzkich, aby nie dopuszczać do nich dowozu przyborów wojennych. Zapłatę za to miała stanowić zdobycz, uzyskana z zajętych okrętów i ich ładunku. Dla siebie zastrzeżał król dziesiątą część tej zdobyczy.

Nie brakło chętnych, którzy, własną korzyść mając na oku, zgłosili swą gotowość służenia królowi na podstawie ogłoszonych warunków. W ich liczbie obok Wąsowicza, który ciągle w roli kapra uwijał się przy brzegach inflanckich, jednym z pierwszych był niejaki Maciej Scharping, Gdańszczanin, właściciel okrętu handlowego, na którym niejedną już odbył wyprawę po różnych morzach, człowiek odważny, doświadczony i przedsiębiorczy. Zalety te były widocznie wystarczające do uzyskania zaufania, bo Zygmunt dnia 29 kwietnia 1561 wystawił mu patent kaperski, który zachował się dotąd. Podawał w nim król do wiadomości, że:

»Mając pewną wiadomość o istnieniu floty, mającej na celu zaopatrywanie naszego nieprzyjaciela w broń i jakkolwiek wielu zostało przez nas przestrzeżonych, aby wstrzymywali się od tego rodzaju żeglugi, mimo to dowiedzieliśmy się, że oni czynią to dalej, co nietylko ziemiom naszym, ale i sąsiednim narodom może przynieść szkodę. Wobec tego do wstrzymania i zamknięcia tej żeglugi i dla chwytania tych wszystkich rzeczy, które w ten sposób bywają dowożone, okręt ten oddaliśmy do służby morskiej Maciejowi Scharpingowi, obywatelowi naszemu z Gdańska, ażeby pilną zwracał uwagę na ową flotę, wstrzymywał i chwycił okręty, płynące do krajów nieprzyjacielskich, pozatem aby nikomu siłą nie wyrządzał krzywdy albo szkody. Z tych względów żądamy od wszystkich, aby zezwalali temu okrętowi z jego dowódcami, z bronią, załogą i wszystkimi jego przyborami żeglować wszędzie swobodnie i w którymkolwiek kierunku zwróciłby się, aby mu nie wzbraniali wolnych przejazdów, schronisk, postojów i pobytów, aby wspomagali go żywnością i innymi potrzebami, a zarazem uważali za zwolnione go od wszelkich opłat«.

Nazwisko Scharpinga stało się odtąd głośnem i przeszło do historii jako twórcy królewskich kaprów i ich admirała, chociaż nazywano go tylko »starszym kapitanem«. Bezpodstawnem jest natomiast twierdzenie różnych nowszych historyków, którzy, powtarzając bezkrytycznie mylne lub niedokładne szczegóły o polskiej marynarce, każą mu nazywać się z polska Sierpinkiem i każą mu być Polakiem. Że był Niemcem gdańskim, o tem świadczy

przytoczony patent kaperski. Nie ulega również wątpliwości, że obok Wąsowicza główną odegrał rolę w zorganizowaniu polskiego systemu kaperskiego.

Tego samego dnia, co Scharping, drugi, podobnie brzmiały patent otrzymał inny ochotnik. Był nim Marcin Preus, również Gdańszczanin.

Trzeci zrządu patent wystawił Zygmunt 8 lipca 1561 Seebaldowi Romanowi. Powtarzając przytoczone słowa patentu dla Scharpinga, dodał nadto następujące zastrzeżenie, obowiązujące odtąd wszystkich kaprów:

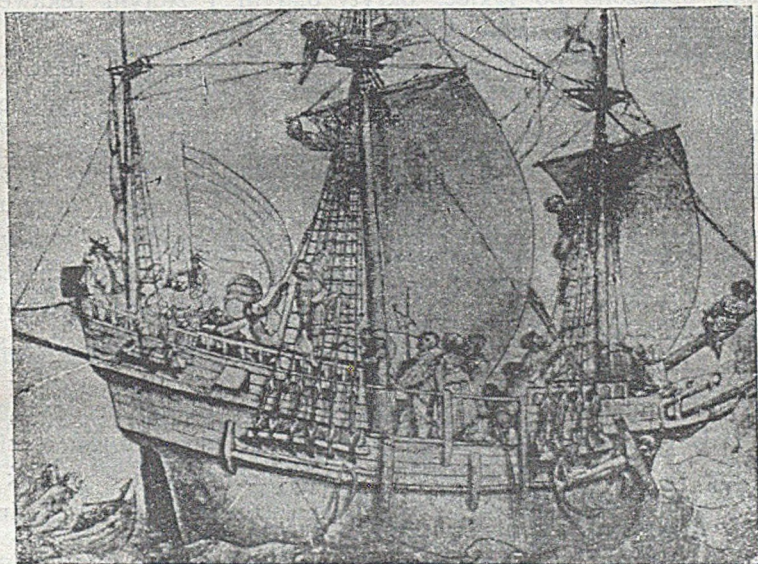
»Nadto chcemy, żeby nikt nie ważył się jakichkolwiek rzeczy lub towarów w ten sposób zabranych u siebie przechowywać albo pism, skrzyń, tobołów kupieckich tajemnie ukrywać, gdyż wszystkie tego rodzaju rzeczy mają być oddane do nas lub do urzędnika przez nas wyznaczonego, który mieć będzie pełne prawo i władzę do rozstrzygania, czy słusznie i prawnie zostały zabrane. Co się tyczy podziału tych towarów, zastrzegamy sobie dziesiątą część wszystkich zabranych rzeczy i te mają być oddane naszemu skarbowi. Że wszystko wyżej wymienione wykona ściśle, stwierdzi przysięgą i od towarzyszy swoich podobną odbierze przysięgę. Wspierający to dzieło mogą nawzajem liczyć na naszą łaskę królewską«.

Równocześnie do czuwania nad rozpoczęciem dziełem mianował król osobnych komisarzy. Zostali nimi Jerzy Kleefeld, burgrabia gdański i Krzysztof Konarski, szlachcic pomorski.

Wymienieni kaprowie zaraz po otrzymaniu patentów rozpoczęły swą działalność. Za podstawę operacyjną i punkt zborny służył im port gdański. Z upoważnienia króla wolno im było używać go bez ograniczeń. Tutaj każdy z nich musiał przede wszystkim swój okręt, jeden lub więcej, przerobić odpowiednio do celów wojennych, wyekwipować, uzbroić i dobrać sobie na swój koszt potrzebną załogę. Okręty kaperskie były to przeważnie małe, lekkie, dwumasztowce, t. zw. pinki, używane do celów handlowych, a mogące pomieścić 40 do 60 ludzi. Według współczesnego typu wszystkie były budowane w ten sposób, że na każdym przednia i tylna część pokładu, czyli tak zw. bak i rufa, wznosiły się znacznie wyżej nad resztą pokładu i tworzyły dwa kasztele, jeden z przodu, drugi z tyłu. W nich mieściły się kajuty, a w razie potrzeby umieszczano tu działka, których wyloty wychodziły przez okna.

Właściciel takiego okrętu był zarazem jego kapitanem i działał samodzielnie. Zwerbowana załoga obowiązana mu była do ślepego posłuszeństwa. On dbał o jej utrzymanie, kierował każdą wyprawą, od jego pomysłu, planu, sprytu, odwagi i przedsiębiorczości zależało jej powodzenie.

W przyjmowaniu do służby kaperskiej o narodowość nie pytano nikogo. Ludzie, nie mający nic do stracenia, awanturnicy wszelkiego rodzaju i każdej narodowości, żądni przygód i łupów



Ryc. 3. Okręt bałtycki w połowie XVI w.

a przytem odważni, byli dla niej zawsze pożądanymi. Wobec faktu atoli, że większość zgłaszających się była pochodzenia niemieckiego, głównie z Gdańska, nie dziw, że cały ustrój kaperstwa miał charakter wybitnie niemiecki, chociaż w tej rzeszy nie brakowało i licznych rybaków kaszubskich. Wszystkich łączył język niemiecki, niemiecką była komenda, niemieckie były nazwy okrętów i po niemiecku odbywały się sądy i zapadały wyroki komisarzy morskich.

Warunki służby były ponętne, korzyści znaczne, odpowiedzialność mała. Z każdej stwierdzonej i zajętej kontrabandy dzie więć dziesiątych stawało się własnością tych, którzy ją przychwyli. Dla skarbu królewskiego przypadała tylko jedna dziesiąta.

W podziale zdobyczy albo uzyskanej za nią gotówki uczestniczyli wszyscy, główną jednak część zabierali właściciele, a razem kapitanowie okrętów.

W ten sposób z kaprów powstała doraźna »armata wodna« Zygmunta, a z nią równocześnie powstała niewątpliwie bandera, pod którą obowiązani byli działać kaprowie, a która następnie stała się znakiem wojennym polskiej marynarki. Była nim na materji czerwonej malowana lub wyhaftowana ręka, zgięta pod kątem, obnażona po łokieć, okryty białym i złotym rękawem i dzierżąca w dłoni szablę ku górze wzniesioną.

Opisana bandera, królewski patent kaperski, zależność od królewskich komisarzy morskich i ich wyroków, były jedynem ogniwem, które stwierdzało przynależność kaprów do Polski. Poza tem tworzyli oni przedsiębiorstwo prywatne, o doraźnej, a przytem dość luźnej i niezbyt karnej organizacji. Mimo to Zygmunt interesował się żywo rozwojem i losami swych kaprów i, zadowolony z ich czynów, słusznie nazywał ich »strażnikami morza« (*custodes maris*). W fakcie powstania tego rodzaju straży widział przynajmniej pewne spełnienie zadania, jakiego odeń domagali się swoi i sprzymierzeńcy.

Albrecht, książę pruski, którego rad król stale zasięgał, nie przestawał zwracać uwagi na konieczność przygotowania siły zbrojnej na morzu. W układach z Danją król duński Fryderyk II domagał się również ciągle współdziałania polskiej, względnie gdańskiej floty, w liczbie przynajmniej ośmiu okrętów i stawiał to za warunek przymierza. »Wojna morska — odpowiadał na to Zygmunt — nie leży w naszej możności, bo nie posiadamy żadnych statków, nadających się do prowadzenia takiej wojny. Jesteśmy do niej nieprzygotowani. Nie mamy w tym względzie żadnych przykładów po naszych przodkach, któreby nas pobudzały do wojny na morzu... Ludy nasze nigdy nie powierzały swego losu okrętom, z wyjątkiem garstki kupców gdańskich, lecz okręty ich uważamy za nieodpowiednie do prowadzenia morskiej wojny... A nawet gdyby były odpowiednie, to my samych obywateli wbrew ich woli zmusić nie możemy, aby te okręty oddawali na cele wojenne, miasta owe bowiem posiadają różne przywileje naszych przodków, a my rządzymy naszymi poddanymi nie według woli i władzy naszej, lecz według praw i postanowień naszych poprzedników... Budowanie floty teraz właśnie z wielu przyczyn nie jest łatwe do wykonania. Prywatnie natomiast zachęciliśmy

niektóre nasze miasta, a między nimi i Gdańsk, a nadto niektórych naszych poddanych, aby wygotowali pewną ilość okrętów do odcięcia Szwecji i Moskwy od dowozu przez morze«.

W istocie było to jedynem, co w danych warunkach można było zrobić. Tą drogą, jako prywatne przedsiębiorstwo, ale »pod imieniem i powagą króla polskiego«, utworzona polska straż na Bałtyku, przynajmniej częściowo czyniła zadość potrzebie obrony interesów państwa na morzu, skąd wobec braku wszelkiej floty, poważne Polsce groziło niebezpieczeństwo.

Naprężenie stosunków państw przybałtyckich, podzielonych na dwa wrogie obozy, wzrastało z każdym dniem i horyzont polityczny zaciemniał się coraz bardziej.

Wojna z Moskwą, zaczęta z końcem 1561 r., ciągnęła się przez cały rok następny. Wojska polsko-litewskie pod Radziwiłłem Rudym, Grzegorzem Chodkiewiczem i Stanisławem Leśniowskim walczyły szczęśliwie z napierającymi na Inflanty oddziałami moskiewskimi. W grudniu 1562 r., gdy wojska te rozeszły się na leże zimowe, Iwan zmienił taktykę i uderzył niespodzianie na Litwę, zdobył Połock i zagroził Wilnu.

Wiadomość o tem doszła króla na sejmie w Piotrkowie 25 lutego 1563. Zaniepokojony, natychmiast zarządził wszystko na obronę Litwy. Chwilowy rozejm wstrzymał pochód wroga, lecz gdy zabiegi o pokój speliły na niczem, wojna z Moskwą wybuchła na nowo. Równocześnie zaostrzył się stosunek Polski do Szwecji. Król zakazał surowo wszelkiej łączności z jej portami. W sierpniu Danja, sprzymierzona z Lubeką, a wkrótce potem z Polską, wypowiedziała Szwecji wojnę, mającą trwać lat siedm, wojnę, zwaną w historii pod nazwą »pierwszej wojny północnej«.

Wobec tego faktu Zygmunt szczególniejszą musiał teraz zwrócić uwagę na sprawy morskie. W tym celu, w marcu 1563, wezwał do Piotrkowa Scharpinga i widocznie na podstawie jego sprawozdania uznał za konieczne powiększyć liczbę kaprów, którzy, choć dotąd nieliczni, jednak poważne już zaczęli oddawać usługi. Szereg okrętów, wiozących kontrabandę do Moskwy i Szwecji, stał się już ich łupem.

W kwietniu przybył do Gdańska Jan Kostka, kasztelan gdański i ogłosił nowe wezwanie do obywateli, aby z okrętami swymi wstępowali w poczet kaprów. Zarazem żądał od rady gdańskiej, aby wsparła Scharpinga przynajmniej dziesięcioma mężami, uzdolnionymi do kaperstwa, żeby dała 150 cent., pro-

chu do dział, 50 do hakownic i zaliczyła królowi sto tysięcy talarów.

Żądania skończyły się na 100 ctn. prochu. Od innych świadczeń Gdańsk się wymówił. Mając tylko własne interesa kupieckie na oku, nikomu nie chciał się narażać, wobec wszystkich pragnął zachować neutralność i tej polityki trzymał się odtąd konsekwentnie. Zgadzał się wprawdzie na wstrzymywanie własnych obywateli od stosunków handlowych z Szwecją i Moskwą, ale nie chciał tego stosować przeciw kupcom obcym.

Wobec tego utrzymanie kaperstwa stało się tem większą koniecznością. Zwolna powiększały się zastępy jego ochotników. Dnia 28 maja 1563 nowy patent kaperski otrzymał niejaki Figenof, zdaje się Gdańszczanin. Zgłosił się on z dwoma swojemi okrętami *Greif* i *Loeve* do służby królewskiej i już w miesiąc potem złożył dowód swych zdolności na kapra. Schwycił bowiem okręt szwedzki *Abraham*, który, wypuszczony wbrew zakazowi królewskiemu z Gdańska, chciał się przemknąć do Szwecji. Okręt z ładunkiem został przyznany Figenofowi jako łup, co wielkie wywołało w Gdańsku niezadowolenie.

Pomyślne początki kazały żywić jak najlepsze nadzieje rozwoju kaperstwa. Niestety, w tym właśnie roku, w którym akcja jego na większe zaczęła rozwijać się rozmiary, poniosło ono dotkliwą stratę przez niespodziany zgon swego inicjatora i twórcy, Wacława Wąsowicza. Dzielny ten wojownik, zasłużony zarówno na morzu jak na lądzie, wziął był do niewoli w zamku Dalen, koło Rygi, Krzysztofa ks. meklemburskiego, który, będąc koadjutorem arcybiskupa ryskiego, stale wicherzył przeciw Polsce. Na rozkaz króla dostawił go Wąsowicz do Wilna. Tu gwałtowny książę kościoła, mszcząc się za niewolę, pchnięciem sztyletu pozabawił Wąsowicza życia. Zrządzeniem losu zginął tragicznie Polak, który pierwszy odważył się przenieść walkę na morze, ubył ku wielkiemu zmartwieniu króla wojownik, na którego wiele liczył i to w chwili najpotrzebniejszej, kiedy walka między obu wrogoni stronami zawrzała na lądzie i morzu, w Inflantach i na Litwie, na wodach Bałtyku i na brzegach szwedzkich.

Po długich wzajemnych układach przymierze polsko-duńskie skryształizowało się ostatecznie na zjeździe w Szczecinie i doszło do skutku dnia 5 października 1563.

Sprzymierzeńcy podzielili się rolami i terenem walki. Fryderyk II, król duński, razem z Lubeką miał walczyć z Szwecją

na morzu, a następnie wtargnąć na ziemię szwedzką. Zygmunt August przyjął na siebie obowiązek osłaniać na lądzie Inflanty i Litwę, a nadto przecinać nieprzyjacielowi wszelki dowóz morzem z Prus, Pomorza i Meklemburgji do portów szwedzkich i moskiewskich. Wszelkie zabiegi obu stron sprzymierzonych, aby pozyskać Gdańsk do czynnego udziału w wojnie i dostarczenia floty, nie odniosły skutku. Neutralność stała się dla Gdańska hasłem niewzruszalnym.

Tego rodzaju stanowisko miasta, które w tej chwili nader ważną mogło odegrać rolę i zaważyć na szali wojennej, utrudniało poważnie akcję Polski na morzu. W następstwie tego bezpośrednia jej pomoc dla Danji nie była i nie mogła być tak wydatną, jak tego pragnął Fryderyk II. System kaperski, chociaż powołany do życia pod firmą króla jako straż morza, był tylko dorywczem przedsiębiorstwem prywatnem, które nie mogło zastąpić zorganizowanej floty. Mimo to rola kaprów polskich w tej wojnie nie pozostała bez wpływu, znaczenia i rozgłosu.

Liczba ich powiększa się z każdym rokiem. Obok wymienionych już przybywają nowi i otrzymują patenty kaperskie. Należą do nich: Otto Nanynkes, Genderich (Jendrych), Hans Nerker, Marcin Bibrant, Józef Heltbark, Jan Rotermundt, Tomasz z Emden, Michał Starosta, Asmus Werkmeister, Jerzy Kerkhorner. Nazwisk szeregu innych narazie nie znamy, a było ich daleko więcej. Za pewnik przyjąć należy, że w r. 1567 było przeszło 30 kaperskich okrętów. Właściciel każdego był zarazem jego kapitanem. Wszyscy podlegali rozkazom Scharpinga.

Każdy z nich, otrzymawszy patent królewski, od tej chwili z dumą nazywał się *Kapitän, Koeniglicher Majestät aus Polen unseres allergnädigsten Herrn Auslieger*, przerabiał co rychlej swój okręt do celów wojennych, werbował do niego załogę na określonych przez siebie warunkach i ruszał na wyprawę, która miała mu się stać przedewszystkiem źródłem utrzymania, a w danym razie i fortuny.

Wyprawy te odbywały się we wszystkich kierunkach morza Bałtyckiego. Zapuszczali się kaprowie do zatoki Fińskiej, pod Rewel i Narwę. Krążyli wzdłuż brzegów inflanckich i pomorskich. Docierali do portów i brzegów szwedzkich aż pod Sztokholm, pod wyspy Gotlandję i Bornholm i t. d.

W miesiącach zimowych, gdy i ruch okrętów na Bałtyku był mały, słabła działalność kaprów. Wyprawy w dalsze strony

były zbyt ryzykowne, więc był to dla nich okres wypoczynku i przygotowań do pory wiosennej.

Wyrusшали na wyprawy w pojedynkę lub grupami po kilka okrętów, tworząc spółki czyli t. zw. „maszuperje”. Krążyli przede wszystkim po uczęszczanych przez kupców szlakach morskich lub rozstawiali się na czatach na pewnej przestrzeni, śledząc za okrętami kupieckimi, płynącymi do portów nieprzyjacielskich. Jedne z nich, otoczywszy niespodziane dookoła, chwyтали bez wielkiego trudu, najczęściej w nocy, inne dopiero po zaciętej walce, zwłaszcza, jeżeli nie był to okręt samotnie płynący, ale cała grupa, złączona do wspólnej obrony. A zdarzało się nieraz, że napad się nie udał, więc w pośpiesznej ucieczce trzeba było szukać własnego ocalenia. Pewnem bowiem było, że przeciwnik dla kapra nie ma litości, że uważa go za rozbójnika morskiego i traktuje jako takiego. W tym względzie taktyka kaprów wyrobiła sobie własne sposoby i fortele. Zwykle zobaczywszy jakiś okręt, który budził podejrzenie, że wiezie kontrabandę, starali się przede wszystkim dopędzić go lub zastąpić mu drogę. Gdy to się udało, padało donośne z ich strony wezwanie: *Spuścić żagle!* (*Segel sinken*). Jeżeli dopadnięty okręt nie uczynił temu natychmiast zadość, lecz starał się wymknąć, strzałami z hakownic i armatek, których każdy okręt kaperski miał najmniej dwie, zmuszano opornych do posłuchu i wstrzymania dalszej jazdy. Aby stwierdzić, co zawiera ładunek, na pełnem morzu odbywano zaraz jego rewizję i przeglądano papiery. W razie stwierdzenia, że okręt przytrzymany nie zawiera nic zabronionego i nie płynie w kierunku portów nieprzyjacielskich, puszczano go dalej. Gdy natomiast szczęście dopisało i stwierdzono, że okręt schwyтany wiezie kontrabandę, okręt taki ulegał zajęciu i był odprowadzany do portu gdańskiego lub puckiego. Tutaj komisja królewska, rozpatrzywszy stan sprawy, ogłaszała konfiskatę okrętu i jego ładunku, a wyjątkowo zwracała go napowrót właścicielowi.

Od okoliczności danej chwili zależała taktyka kaprów królewskich w ich wyprawach. Pewna ich część utrzymywała zwykle stałą straż w pobliżu portu gdańskiego, zwłaszcza w okolicy Helu. Tutaj, zasłonięci brzegami, czatowali na przepływające statki, bo zdarzało się często, że różni kupcy miast hanzeatyckich, holenderskich, francuskich, angielskich i t. d. dla zmylenia celu podróży zawijali z kontrabandą najpierw do Gdańska, a stąd — nie bez porozumienia z jego władzami — przemycali się dalej z swemi

okrętami do portów nieprzyjacielskich. Niezawsze tego rodzaju fortel udawał się pomyślnie. Dzięki czujności kaprów wiele takich okrętów wpadło im w ręce i jako łup, zatwierdzany następnie przez komisarzy morskich, stawało się ich własnością razem z tem, co wiozły.

Księgi spraw ówczesnego sądu kaperskiego z lat 1565 do 1567 przechowały nam barwną mozaikę szczegółów i epizodów z życia i działalności kaprów.

Jak naprzykład odbywały się ich wyprawy, oto typowy obrazek, wyjęty właśnie z tych ksiąg.

Latem 1567 r. trzech kaprów — kapitanów: Marcin Bibrant, Józef Heltbark i Jan Rotermundt wyruszyło na pełne morze ku Narwie. Wypłynęli równocześnie, w jednym kierunku i w jednym celu, zawiść jednak każdego, podsycana żądzą zdobycia łupu bez potrzeby dzielenia się z towarzyszami, powaśniła ich wzajemnie. Postanowili rozdzielić się i działać samodzielnie. Zanim mieli czas, aby to wykonać i każdy ruszyć w swoją stronę, zjawiła się nagle na widnokręgu wielka flota, złożona z 32 okrętów kupieckich różnych państw i narodów, które dla wspólnej obrony połączyły się razem i z Narwy płynęły ku zachodowi. Zoczywszy tylko trzy statki znienawidzonych kaprów, pełnemi żaglami ruszyły ku nim. Wobec olbrzymiej przewagi los kaprów zdawał się przesądzony. Okręt Rotermundta, dopadnięty pierwszy, po krótkiej obronie, został zajęty, a on sam z całą załogą dostał się do niewoli. W ostatniej jednak chwili ośmiu ludzi z sternikiem Neringem zdołało się schronić na łódź i wymknąć szczęśliwie. Drugi okręt, Heltbarka, rozpaczliwą stoczył walkę, w której odważny kaper, widząc, że się nie oprze, kazał okręt przedziurawić i puścić na dno, sam zaś z 37 ludźmi wsiadł do łodzi okrętowej, wymknął się na morze i pod osłoną nocy uszedł pogoni. Trzeci okręt, Bibranta, uniknął i walki i pościgu.

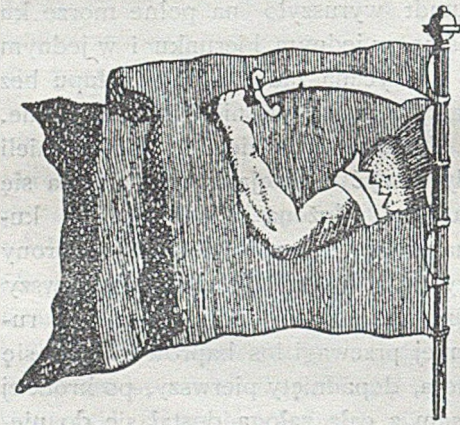
Gdy pierwsze niebezpieczeństwo minęło, Bibrant, niespokojny o los towarzyszy, wrócił na miejsce walki i szczęśliwie trafił na łódź Heltbarka i jego ludzi. Fale pędziły ją po morzu i była tak obciążoną, że »na szerokość dłoni nie było w niej miejsca i gdyby był jeden z ludzi poruszył się albo podniósł, wszyscy byliby się potopili«.

Bibrant uratował wszystkich i zabrał na swój okręt. Wkrótce napotkał i drugą łódź z Neringem i jego siedmiu towarzyszami i zabrał ich również do siebie.

Wskutek tego załoga okrętu Bibranta wzrosła do 80 ludzi. Wszyscy ledwie uniknęli śmierci, a już na nowo nabrali ochoty, aby spróbować szczęścia i powetować straty. Przyjęci na pokład przyrzekli swą pomoc i nawzajem otrzymali zapewnienie udziału w zdobyczy.

Nie czekano długo. Od Narwy nadpłynęły nowe okręty. Tym razem było ich tylko trzy. Bibrant uderzył na nie bez wahania. Wszystkie poddały się bez wielkiego oporu, więc zostały zajęte i przeprowadzone do portu puckiego.

Tutaj przy podziale przysądzonej zdobyczy przyszło do nieporozumienia. Kapitan Heltbark i sternik Nering uważali się za skrzywdzonych i z tego powodu przed sąd kaperski zapozwali Bibranta, chociaż uratował im życie. Jak sprawa została rozstrzygnięta — do tego brak dalszych zapisków.



Ryc. 4. Bandera polska (wojenna).

Kaperstwo, istniejące przez szereg lat, stało się rzemiosłem i źródłem utrzymania dla setek ludzi, od których w tych latach roił się port gdański i zatoka pucka czyli tak zw. »małe morze«. Zajęcie ich, pełne przygód i niebezpieczeństw, ciągły pobyt na morzu, ciągłe walki z żywiołami i nieprzyjacielem — wymagały niemało trudu, czujności, wysiłków, zimnej krwi i odwagi. Wyrobiło to osobny typ ludzi awanturniczych, gotowych na wszystko, zuchwałych, niczem nie krępujących się i niczem niekrępowanych. Na morzu działali zupełnie swobodnie, więc nie dziw, że obok licznych, niezwykłych czynów, dopuszczali się i rażących nadużyć i gwałtów. Mimo wszystkich zakazów królewskich kontrabanda była dla kaprów niejednokrotnie tylko pozorem do zwyczajnej grabieży okrętów i towarów, nie mających nic wspólnego z Narwą i Szwecją.

Nie da się zaprzeczyć, że system, uprawiany przez kaprów, miał charakter bardziej rozbójniczy niż wojenny, ale mimo różnych ujemnych stron, mimo niewątpliwych nadużyć, gwałtów, rozbojów ze strony ludzi, którym przedewszystkiem chodziło

o własną korzyść, rezultat tego rodzaju walki nie był bez znaczenia dla sprawy polskiej na Bałtyku, — co więcej, oddał jej wielkie usługi.

Mając swych własnych kaprów, stwierdzała Polska po raz pierwszy, że ma zwierzchnicze prawa na morzu, przylegającym do jej brzegów, że uważa je za swoją własność, że własną pragnie na niem uprawiać politykę i rozporządzać żeglugą na tem morzu. Był to niejako pierwszy czynny protest przeciw obcym dotąd zwierzchnikom tego morza, opanowywanego przez dalszych i bliższych sąsiadów, a zwłaszcza przez miasta hanzeatyckie dla wyzysku handlowego.

Pojawienie się bandery polskiej, osłoniętej »powagą i imieniem króla«, było dla wszystkich prawdziwą niespodzianką, która obudziła zarówno zawiść jak i obawę. Sama myśl, że tą drogą śmiała powstać niebezpieczna dla nich konkurencja, przerażała każdego z nich. Obawiano się, że kaperstwo może stać się związkiem niewidzianej dotąd, nowej, polskiej marynarki. Istnienia takiej marynarki, ze względu na własne interesa, nikt z sąsiadów sobie nie życzył, a Polsce brakowało niestety sił, zmysłu i energii, aby za wszelką cenę doprowadzić ją do skutku.

V.

ZATARG Z GDAŃSKIEM.

Dzieło Zygmunta Augusta, mające na celu obronę polskich interesów na morzu, nie zyskało w pierwszym rzędzie życziwości i poparcia ze strony miasta, które dotąd uważało się za wyłącznego gospodarza morskich spraw Polski. W opinii bogatych i samolubnych patrycjuszów utworzenie w porcie gdańskim »królewskich strażników morza« było od pierwszej chwili uważane za krzywdę i za zamach na nadane miastu prawa żeglugi i handlu morskiego.

Podstawą, na której Gdańsk opierał swe prawa morskie, był wspomniany już przywilej, t. zw. »główny przywilej« (*privilegium magnum*) Kazimierza Jagiellończyka z 15 maja 1457 r.

Przywilej ów między innymi zawierał następujący ustęp:

»Nadto udzielamy i dajemy wspomnianemu burmistrzowi, rajcom, ławnikom i całej gminie naszego miasta Gdańska z szczególnej naszej życzliwości i łaski królewskiej pełne prawo i moc władania, zarządzania i kierowania wszelkimi wogóle sprawami żeglugi przy wszystkich brzegach morza naszej krainy pruskiej, tudzież prawo otwierania i zamykania wszelkiej żeglugi za wiedzą i wolą naszą albo naszych zastępców, w razie naszej nieobecności«.

Stylizacja, czy słowa »za wiedzą i wolą naszą« miały się odnosić do prawa otwierania i zamykania żeglugi, czy też i do pierwszego punktu — kierowania żeglugą przy wybrzeżach, była niejasną i sporną. Nie ulega jednak wątpliwości, że tendencją przywileju było zabezpieczenie królowi opieki nad żeglugą i bezpośredniej władzy nad całym morzem. Gdańszczanie tymczasem tłumaczyli go wyłącznie na swoją korzyść i posuwali się w tem

tak daleko, że przyznawali Polsce z brzegów morskich tylko tyle, »dokąd koń dopłynąć a kula armatnia dosięgnąć może«.

Wszystkich tych rzeczywistych i przywłaszczanych sobie praw swojej żeglugi strzegł Gdańsk zawsze troskliwie. Na nich budował swą potęgę morską, niemi się zaślaniał, dla nich interesa swoje kupieckie stawiał zawsze ponad dobro państwa, do którego należał. Z tego stanowiska wychodząc, był stanowczym przeciwnikiem tworzenia odrębnej państwowej floty. Stanowisko to czysto egoistyczne było głównym powodem, że odmówił królowi swych okrętów na potrzeby wojny, że nie wziął w niej czynnego udziału, że nie życzył sobie zerwania stosunków handlowych z Szwecją i ogłosił się neutralnym, bo tego wymagał interes kupiecki.

Łagodny z usposobienia król Zygmunt nie chciał wszczynać zatargu z miastem, które ukochał szczerze i licznemi darzył łaskami. Z uszczerbkiem powagi królewskiej — ustąpił, uznał tę neutralność wobec Szwecji, ale do końca życia zachował do Gdańszczan żal za doznany zawód i nieraz dawał temu wyraz. »Mało pomni dobrodziejstw, — mawiał o nich — nie troszczą się teraz o naszą łaskę«. Doświadczył też tego niejednokrotnie.

Niechęć Gdańska ku kaprom królewskim, mimo że rekrutowali się przeważnie z »dzieci gdańskich«, t. j. z jego obywateli, mimo że stał na ich czele i czuwał nad ich działalnością Jerzy Kleefeld, królewski burgrabia i burmistrz miasta, wybuchła już w r. 1561, zaraz po pierwszym patencie kaperskim, jaki otrzymał Maciej Scharping. Przeciw niemu najpierw zwróciło się niezadowolenie, że odważył się przyjąć tego rodzaju zajęcie. Aby go za to ukarać, rada m. uchwaliła pozbawić go obywatelstwa, lecz uchwała nie została wykonaną, bo król pod grzywną dziesięciu tysięcy zł. zabronił jej tego.

Neutralność nie przyniosła Gdańskowi spodziewanych korzyści. Przeciwnie: skutek niej właśnie znalazł się w położeniu, którem, paraliżując akcję Rzeczypospolitej na morzu, nie zadowolnił nikogo, a siebie samego naraził na nieobliczalne, tak moralne jak materialne szkody. Różne na to złożyły się okoliczności.

Tocząca się wojna uniemożliwiała przedewszystkiem normalny bieg jego stosunków handlowych, sam zaś fakt, że kaprowie królewscy organizowali się w porcie gdańskim, że ten port służył im za podstawę działania i za punkt wypadowy, był dostatecznym dowodem dla wszystkich państw sąsiednich, że rola Gdańska jest dwuznaczną. W następstwie tego za wyprawy, napady, konfiskaty,

dokonywane przez kaprów, których nazywano stale »kaprami gdańskimi«, w opinii poszkodowanych odpowiedzialny był — Gdańsk. Na nim najłatwiej można było szukać zadośćuczynienia, na nim też wywierała zemstę każda strona, ujmująca się za straty swoich kupców. Podejrzenia te i oskarżenia usprawiedliwiał pozornie fakt, że zabierane okręty sprowadzali kaprowie również do portu gdańskiego. Tu je trzymali, oceniali i sprzedawali razem z łupami, a nabywcami wszystkiego byli zwykle Gdańszczanie.

Ze wszystkich stron zaczęły wskutek tego napływać do rady gdańskiej skargi różnych kupców — często razem z groźbami — na wyrządzone im przez kaprów szkody. Równocześnie poszkodowani zwracali się do swoich panujących z prośbą o ratunek i o zabezpieczenie ich pretensyj na gdańskich okrętach i majątkach, znajdujących się w portach danego państwa. Wywołało to wzajemną ożywioną korespondencję: poszkodowanych z Gdańskiem i panującymi, panujących z królem Zygmuntem Augustem i odwrotnie. Zanim dana sprawa wyjaśniła się, poręczycielem szkód stawał się Gdańsk majątkiem swoich kupców w portach zagranicznych.

Gdy w liczbie okrętów, zajętych przez kaprów, znalazły się okręty, należące do kupców angielskich, odbiło się to na kupcach gdańskich w Anglii. Podobnie Holendrzy odbijali swe straty na okrętach gdańskich w portach niderlandzkich. Nie oszczędzali ich i Szwedzi, lecz z zemsty za swoje chwytane i konfiskowane okręty chwyтали gdańskie i do swoich uprowadzali portów. Lubeka, która wzbogaciła się handlem narewskim, podejrzewała i skarżyła się energicznie na Gdańsk, że popiera kaprów, grabiących im statki i towary, bo pragnie przez ustanie żeglugi do Narwy cały moskiewski handel przeciągnąć na swoją stronę. Rozgoryczenie na Gdańsk wzrastało coraz silniej.

Gdańsk, zagrożony tem w swoich interesach handlowych, raz po raz zwracał się do Zygmunta, jużto z skargami na kaprów, jużto z prośbami o opiekę przed grożącą konfiskatą swych okrętów w portach zagranicznych.

Nie odmawiał Zygmunt swej opieki miastu, chociaż tyle sprawiło mu zawodów i kłopotów, lecz energicznie wstawiał się za niem do cesarza Maksymiljana, do królowej angielskiej Elżbiety, króla francuskiego Karola IX, stanów holenderskich i Lubeki. Broniąc Gdańszczan, stwierdzał, że nie mają nic wspólnego z działalnością kaprów i nie mogą odpowiadać za ich czyny. Wyjaśniał,

że akcja tych kaprów na morzu Bałtyckiem odbywa się z jego upoważnienia, że rozpoczynając ją, zawiadomił o niej wszystkie państwa, bo tego wymagał nietylko interes Polski, ale całego chrześcijaństwa, aby wyteńczyć siły przeciw Moskwie, jako głównemu nieprzyjacielowi, który wszystkim przyległym i nieprzyległym państwom potem silniejszy i sroższy być może. Podnosił z tego powodu dobitnie, że żegluga do Narwy musi być wstrzymana.

Pośrednictwo Zygmunta nie pozostało bez wpływu. Królowa Elżbieta uznała słuszność argumentów i kazała uwolnić wszystkie gdańskie okręty. W szeregu innych wypadków równie pomyslny był skutek królewskich pism, mimo to jednak straty handlowe Gdańska stawały się coraz większe. Postrach, szerzony przez kaprów, był powodem, że kupcy państw neutralnych zaczęli omijać jego port, nie chcąc się narażać na przykrości lub utratę całego majątku.

Równocześnie szczególnie drażliwemi stawały się stosunki Danji do Gdańska. Fryderyk II, król duński, nie mógł mu zapomnieć, że odrzucił wszystkie jego zabiegi o wzięcie udziału w wojnie, że odmówił dostarczenia swej floty, a nadto miał niebezpieczne wiadomości, że Gdańszczanie potajemnie sprzyjają Szwecji, choć ogłosili się neutralnymi. W istocie wbrew zakazowi Zygmunta, aby zatrzymywali statki szwedzkie, które wojna zastała w porcie gdańskim, puszczali je swobodnie do domu i nie było tajemnicą, że różnemi drogami starali się obchodzić handlową blokadę Szwecji.

Od odcięcia wszelkiego dowozu do Szwecji zależało jej upokorzenie. Aby tego dopiąć, a zarazem zemścić się na Gdańsku, Fryderyk II, za radą Zygmunta, chwycił się radykalnego środka. Z końcem 1564 r. ogłosił, że zamknął na czas nieograniczony dla wszystkich statków przejazd przez Sund, t. j. przez cieśninę między Danją a Szwecją, łączącą morze Bałtyckie z Północnem.

Zakaz swobodniej żeglugi przez Sund naruszał poważnie interesy handlowe na Bałtyku wszystkich państw neutralnych, Anglii, Francji, Niderlandów i t. d., które w wojnie udziału nie brały. W następstwie skutki okazały się olbrzymie, pod względem handlowym nie przewidziane nawet przez króla duńskiego. W maju 1565 r. setki okrętów, między niemi 200 przeszło samych holenderskich, stanęło w Sundzie, nie mogąc ruszyć się dalej. Na rynkach miast północnych nastąpiła stagnacja handlowa. W Holandji

nagromadziły się ogromne zapasy towarów, a zwłaszcza wina, soli, śledzi, których nie miano gdzie zbywać. Z drugiej strony zaczęło brakować zboża i ceny jego podskoczyły kilkakrotnie.

Dla Gdańska zamknięcie Sundu było ciosem, który dotkliwie godził w jego interesa handlowe, zachwiane już przez kaprów i zagrożone w obrotach z państwami neutralnymi. Otworzyć wrota Bałtyku mogło tylko pośrednictwo Zygmunta Augusta, sprzymierzeńca króla duńskiego. Do niego więc zwrócił się Gdańsk z prośbą.

Podjmował się jej wykonania Zygmunt, ale pragnął skorzystać z tej sposobności, aby poddać handel gdański pod swoją kontrolę. Postawił zatem warunek, że okręty gdańskie, przepływające przez Sund, będą odtąd zaopatrywane w jego paszporty. Nie zgodzili się na to Gdańczanie. Warunek uznali za ukrócenie swych praw i wolności na morzu. Nie przyjął go życzliwie i Fryderyk II, więc pośrednictwo nie doszło do skutku. Mimo to Sund wkrótce potem z konieczności został znowu na pewien czas otwarty.

Działalność kaprów, ich wyprawy, napady i konfiskaty okrętów z kontrabandą, ciągłe skargi poszkodowanych, zastój w handlu — coraz większe wywoływały rozgoryczenie w Gdańsku. Wobec kaprów, wykonawców woli królewskiej, miasto było bezsilne, bo nie podlegali sądownictwu miejskiemu. Władza i wpływ komisarzy Kleefeldy i Konarskiego były niewystarczające. Pierwszy z nich, mający przedewszystkiem interesy Gdańska na oku, pełnił swój urząd niechętnie, zwłaszcza że z zawiścią musiał patrzeć i stwierdzać, jak w mieście tem powaga j. król. mości wzrasta i wzmacnia się jego panowanie na morzu. Drażniło go postępowanie kaprów, którzy w miarę powodzeń stawali się coraz zuchwalszymi w stosunku do miasta, żądali uwolnienia od wszelkich podatków i praw miejskich, sprzeciwiali się wszystkim jego zarządzeniom. Port gdański był widownią ciągłych niepokojów, zwłaszcza gdy chodziło o podział łupów. Wtedy waśniom, sporom i krwawym zatargom między samymi kaprami jak i z ludnością — nie było końca.

Nie da się zaprzeczyć, że tego rodzaju stan rzeczy, nie był pożądanym dla miasta, które nie zyskało niczego na swojej neutralności, a bezpośrednio i pośrednio narażone było na wszystkie przykrości toczącej się wojny.

Rola, jaką w niej odgrywali kaprowie, osiągała często swój cel, ale cała ich działalność, liczebny wzrost, a z nim coraz

częstsza samowola w stosunku do Gdańska, nietylko wywołały w nim niezadowolenie i rozgoryczenie, ale pobudzały do przedsięwzięcia wszelkich możliwych kroków, aby uwolnić się od kaprów. Zależało to wyłącznie od króla. Szły przeto do Zygmunta skargi, prośby, przedstawienia. Wysłani delegaci miasta przedłożyli mu memoriał, opatrzone nagłówkiem: *Intollerabilia et periculosa speculatorum facta* (nie do zniesienia i niebezpieczne czyny kaprów). Było to oskarżenie, w którym starano się zebrać wszystko, co tylko mogło świadczyć przeciw systemowi kaperskiemu.

»Kaprowie — czytamy w oskarżeniu — napadają na okręty tak gdańskie jak obce, które z pełnego morza wpływają do portu albo z niego wypływają i, nie rozróżniając przyjaciół od wrogów, winnych od niewinnych, wyrządzają im różne nie do zniesienia przykrości. Żeglarzom i ich statkom siłą odbierają przybory żeglarskie, rusznice, a zwłaszcza wszelką żywność, zdzierają z nich suknie i buty. Jeżeli następnie żeglarze domagają się zwrotu, wtrącają ich nietylko do więzienia, lecz palce poddają torturom, aż krew tryśnie z za paznogci. Gwałty te są dobrze komisarzom znane, lecz oni ich nie słuchają i na wezwania nie stawiają się. Czyhając na łup, krążą ciągle koło Helu, chwytają obce okręty i trzymają przy sobie.

W następstwie żeglarze z zajętych i do Gdańska zawleczonych okrętów udają się do ratusza i podnoszą krzyk, że ich obrabowano w wolnym porcie i wśród przyjaciół. Stąd ciągłe niepokoje i zbiegowiska. Rada m. i miasto narażone są wskutek tego na ciężkie wyrzuty, krzywdy i niebezpieczeństwa. Obcy grożą represaljami i majątkiem gdańskim chcą pokrywać swoje straty. Władcy wszystkich państw przesyłają obelżywe listy ze skargami.

Te niesłychane czyny nader zuchwałych ludzi grożą miastu największemi niebezpieczeństwami, tak teraz, jak na przyszłość, nietylko ze strony wszystkich sąsiadów i obcych, ale własnych obywateli, którzy z powodu tylu strat, poniesionych w handlu, są zmuszeni albo zaniechać żeglugi, która dla tego miasta jest kwestją życia i pozostawać w domu na zgubę swoją i swoich rodzin — albo, narażając się na niechybne niebezpieczeństwa, wyjechać na los szczęścia do obcych«.

Na podstawie przytoczonych oskarżeń »miasto królewskie, wspólny śpichlerz tylu ludów«, prosiło i zaklinało najpokorniej o zniesienie kaprów.

Nie ulega wątpliwości, że w tych oskarżeniach było dużo przesady, podyktowanej kupiecką chciwością i zawiścią. System

kaperski tamował handel Gdańska, więc w zyskach jego kupców był dla nich klęską, którą pragnął usunąć jak najrychlej.

Było do przewidzenia, że wszystkie w tym względzie zabiegi nie odniosą skutku. Zygmunt okazał się nieugiętym, a nadto ostremi słowy zgromił wysłanników za tego rodzaju propozycje. Uznał jednak, że miasto ponosi różne przykrości ze strony kaprów i temu postanowił zapobiec. W tym celu, aby silniej ująć ich w karby posłuszeństwa, czuwać energiczniej nad ich działalnością i nie dopuszczać do nadużyć, nietylko ostre wydał polecenia Scharpingowi, ale z kancelarji królewskiej wyszedł szereg zarządzeń, które do pewnego stopnia miały uwolnić Gdańsk od styczności z kaprami.

Pierwsze z nich, z 27 lutego 1567 r., nakazywało kaprom opuścić port gdański i przenieść się z okrętami do Pucka, gdzie nad nimi miał odtąd czuwać Jan z Stangenbergu Kostka, kasztelan gdański, a zarazem starosta pucki. W porcie gdańskim tylko w wypadkach niebezpieczeństwa, spowodowanego burzą lub napadem, mogli kaprowie szukać chwilowego schronienia. Władza dotychczasowych komisarzy królewskich, Kleefeldy i Konarskiego, została zniesiona.

Drugim dekretem, z 15 lipca tegoż roku, pozwolił król Gdańskowi pociągać do odpowiedzialności przed sądem miejskim w porozumieniu z komisją królewską tych kaprów, którzy dopuściliby się wykroczeń na terytorjum miasta.

Dwa dalsze, najważniejsze zarządzenia, wydane zostały przez króla 24 marca 1568 r. Celem ich była lepsza organizacja całego systemu kaperskiego, »aby w tej, długo trwającej wojnie z dwoma wrogami, których lekceważyć nie można, strzec wybrzeży morskich państwa, jego portów i zatok od zewnętrznych niespodzianych napadów i potomnym zachować nieprzerwane posiadanie morza Bałtyckiego, przekazane od wieków po przodkach«.

Tą myślą kierując się, podawał Zygmunt do wiadomości, że »z własnego popędu i po dokładnej rozwadze« utworzył »Komisję Morską« (*Commissio Maritima*) i powołał do niej siedmiu zaufanych mężów. Byli nimi: Jan Kostka z Stangenbergu, kasztelan gdański i starosta pucki, Kasper Geschkau, opat oliwski, Krzysztof Konarski, starosta jurgenborski, Andrzej Swaroczyński, dworzanin królewski, Stefan i Jan Loycowie i Walenty Uberfeldt. Przewodniczącym Komisji mianował król Jana Kostkę.

Wymienieni komisarze otrzymali szerokie upoważnienia i nieograniczoną władzę, urządzać dla obrony »posiadania morza Bałtyckiego... w imieniu i kosztem króla« wyprawy morskie, aby wstrzymywać i wzbraniać wszelkimi sposobami i środkami, jakie uznają za dobre, każdą niezwykłą, nową i szkodliwą żeglugę i handle, sprzeczne z starami układami. Otrzymali więc pełną władzę kierowania królewską »strażą morską« i prawo sądzenia wszystkich spraw, odnoszących się do kaprów, do ich czynności, okrętów, osób i konfiskat towarów.

Na miejsce zebrań i obrad Komisji przeznaczył król kamienicę królewską w Gdańsku. Uchwały mogły zapadać przy jakimkolwiek komplecie, ze względu na potrzebę szybkiego załatwiania spraw. Nawet najważniejsze z nich mogli komisarze rozstrzygać sami. Król zgóry zaręczał prawomocność uchwał, podawanych mu do wiadomości. W razie potrzeby wolno było komisarzom do narad i sądów powoływać również miejscowe urzędy miejskie, a więc burmistrzów, rajców i ławników, z czego następnie tak w Gdańsku jak w Pucku stały robiono użytek. Król z swej strony przyrękał komisarzom swoją opiekę i dla większej ich niezależności wyłączył ich od wszelkiej jurysdykcji gdańskiej.

Na utrzymanie Komisji i pokrywanie różnorodnych wydatków, połączonych z jej działalnością, przeznaczone zostały królewskie dochody z bogatej ekonomji malborskiej i różne inne, z ziem pruskich, które wpływały wprost na ręce Jana Kostki, będącego zarazem podskarbinem tych ziem.

W następstwie powyższych zarządzeń kaprowie opuścili port gdański i przenieśli się do Pucka. Małe to, choć starożytne miasteczko, otoczone od czasów krzyżaków w czworobok warownemi wałami i murami, posiadające po nich resztki zameczku z obronną wieżą i starożytny gotycki kościół, liczyło w tym czasie według współczesnych rejestrów poborowych 39 domów w rynku, 66 w uliczkach. Nadto w obrębie jego było 27 ogrodów, a poza murami 54 różnych zabudowań gospodarczych i składów na towary. Ludność tworzyli sami rzemieślnicy, należący do 21 różnych zawodów. Najliczniejsi byli rybacy (21), następnie krawcy (10), szewcy (9), kowale (7), tkacze (6), kuśnierze (5), kołodzieje (5), piekarze (4) i t. d.

Takim był stan Pucka w chwili, gdy dekretem króla został wybrany na główną siedzibę i punkt oparcia dla »wodnej armaty« jego kaprów. Zaroїła się od statków i ludzi spokojna dotychczas

jego przystań rybacka, rozbrzmiało wojennym rozgwarem miasteczko. Nowe nagle rozpoczęło się w niem życie, pełne ruchu, wrzawy i z dnia na dzień zmieniających się wrażeń. Tu ogniskowała się teraz cała akcja przeciw narewskiej i szwedzkiej żegludze. Stąd wychodziły uzbrojone pinki na »wodne chadzki« dla jej »hamowania«. Tutaj wracały one, już to z triumfem wlokąc statki zdobyczne czyli przyzy, napełnione kontrabandą wojenną, już to, doznawszy niepowodzeń, przybywały skromnie, aby szukać osłony i wytchnienia. Budowa nowych statków, naprawa starych, ich ekwipowanie do wypraw, ciągły napływ różnych ochotników, podział i sprzedaż łupów wywoływały ruch niezwykle ożywiony, przeplatany często zatargami wszelkiego rodzaju. Sądził je i rozstrzygał w ratuszu osobny sąd kaperski, złożony z miejscowych ławników i delegata Komisji Morskiej. Księgi tego sądu zachowały się dotąd częściowo.

Mimo przeniesienia kaprów, potrzeba ciągłej styczności z Komisją Morską, urzędującą w Gdańsku, zmuszała Puck do stałej z nim łączności, która odbywała się przeważnie drogą lądową. Przerwanie wszelkich stosunków z tem miastem było wręcz niemożliwe. Większość kaprów zbyt silnie była złączona przez pozostawione tam rodziny, aby na czas dłuższy mogła się z niem rozłączyć. Otwarcie i skrycie przybywali często do miasta, które nadto było zawsze najlepszym nabywcą zdobywanych łupów. W niem tylko można było zaopatrywać się we wszelkie przybory, potrzebne do żeglugi. Stosunki te jednak i odwiedziny nie miały już poprzedniego charakteru. Kaprowie przestali być gospodarzami portu gdańskiego. Widok ich floty na Wiśle przestał bezpośrednio drażnić Gdańszczan. Zależało na tem Zygmunтови Augustowi, który pismem z 13 maja 1568 polecał usilnie, Janowi Kostce, baczną zwracać na to uwagę, aby kaprowie nie popełniali żadnych nadużyć i z okrętami zajętemi nie zatrzymywali się w przystani koło Latarni, ale odprowadzali je wprost do Pucka.

Zarządzenia Zygmunta co do kaprów, chociaż niewątpliwą przyniosły ulgę Gdańskowi, nie zadowolili jego rady m., a zwłaszcza jej najbardziej wpływowych przedstawicieli: burmistrza Konstantego Ferbera i burgrabiego Jerzego Kleefeldy, który, pozbawiony godności królewskiego komisarza morskiego, czuł się tem osobiście dotknięty. Obaj, mimo, że złożyli imieniem miasta podziękowanie królowi za życzliwość, nie przestawali działać podburzająco przeciw jego morskiej polityce. Usunięcie kaprów z portu

gdańskiego — prawili pospólstwu — uwalnia wprawdzie miasto od bezpośrednich przykrości, ale nie zapobiega najważniejszej krzywdzie, że obce narody za wybryki, czyny i grabieże tych kaprów szukają pokrycia szkód na Gdańsku i grożą mu ciągle represaljami. Tylko zniesienie kaperstwa może miasto zadowolić. Ono jest przyczyną jego zastoju handlowego, jego strat i wszystkich zatargów. Ono stanie się jego ostatnią zgubą. Król dąży do skasowania przywilejów, przyznających miastu panowanie na morzu.

W następstwie tego rodzaju agitacji rozgoryczenie ku kaprom nietylko nie osłabło, ale wzrastało się coraz silniej. Wskutek tego stosunek miasta do nowo utworzonej i w Gdańsku urzędującej Komisji Morskiej od pierwszej chwili przybrał charakter drażliwy.

Wobec niemożliwości spełnienia owych żądań, rada m., podburzona przez Ferbera i Kleefeldę, postanowiła działać samodzielnie i w danym razie nawet czynnym protestem zaznaczyć swe wrogie stanowisko przeciw kaprom. W tym celu warownia Latarni obsadzona została silniejszą najemną załogą, a komendant jej, Justus Zander, otrzymał polecenie czuwać z całą surowością, aby w myśl królewskiego zarządzenia żaden okręt kaperski nie zawijał do portu. Sprzedaż łupu, naprawa okrętów, zaopatrywanie się w żywność zostały bezwzględnie zabronione. Wydano ostrzeżenia, że każdy gwałt, popełniony przez kaprów na miejskiem terytorjum, będzie srogo ukarany.

Komisarze, widząc wyzywające zachowanie się Gdańska, dążącego do krwawego zatargu, ślali skargę za skargą do króla, przestrzegając przed następstwami. Lada wypadek mógł sprowadzić katastrofę i tak się stało.

Dnia 18 czerwca 1568 kilka okrętów kaperskich, pod osobistym dowództwem Scharpinga, uchodząc aż z pod Rewla przed pościgiem floty szwedzkiej, zostało zaskoczonych gwałtowną burzą. To zmusiło je, bo dotrzeć do Pucka było niemożliwem, do szukania schronienia w porcie gdańskim, gdzie na Wiśle stanęły na kotwicach. Dla pokrzepienia zmęczonej i wygłodzonej załogi okrętów wysłano z nich nocą wspomnianego dnia grupę kaprów na zakupno żywności przed bramami miasta. Szukając za nią, natknęli wysłańcy na »królewskiej drodze«, wiodącej z Gdańska przez Oliwę do Pucka, kilka wozów kaszubskich, naładowanych żywnością, którą chłopci z sąsiednich wsi pomorskich wieźli na targ do Gdańska. Przystąpiwszy do nich, prosili ich o odstąpienie

pewnej ilości kur i jaj. Przekupnie, nie chcąc niczego sprzedać, postawili umyślnie cenę nadzwyczajną. Przyszło stąd do sporu, a następnie do bitki, w której kilku chłopów odniosło rany. Kaprowie, zabrawszy im siłą kilka kur, wrócili z tą zdobyczą do swoich okrętów. Tutaj Scharping, na wiadomość o zajściu, kazał natychmiast wszystkich uwięzić, aby ich stawić przed sąd komisarzy za gwałt. Na tem jednak nie skończyła się ta sprawa.

Właściciele kur, przybywszy do Gdańska, zwrócili się do rady m., oskarżając kaprów o rozbój i rabunek na publicznej drodze. Radzie m. cały ten wypadek był bardzo pożądany. Postanowiono z niego skorzystać i z drobnej rzeczy zrobić wielką sprawę, aby raz kaprom dać odczuć władzę i ukarać ich dotkliwie.

Urządzący burmistrz Ferber wydał rozkaz sprowadzenia wszystkich napastników do miasta, uwięzienia ich i natychmiastowego postawienia przed sąd ławniczy.

Wysłany oddział pachołków i piechoty miejskiej udał się do miejsca postoju okrętów kaperskich, wdarł się do nich przemocą i zaczął je przeszukiwać. Powstało wielkie zamieszanie. Wśród wzajemnej szarpaniny sam Scharping tylko ucieczką uratował życie. Daremnie przedtem zapewniał, że winni będą ukarani, że w tym celu są już uwięzieni, że podlegają władzy Komisji Morskiej. Rozkaz Ferbera został wykonany. Wszystkich uwięzionych, w liczbie jedenastu, zabrano gwałtem z okrętów i wprowadzono do miasta. Zagrabione kury odebrano, Scharpingowi i jego okrętom bezzwłocznie kazano opuścić port.

Jan Kostka, naczelný królewski komisarz morski, oburzony takim postępowaniem władzy miejskiej, założył energiczny protest imieniem Komisji, żądał wypuszczenia kaprów i stawienia ich przed wspólny sąd. Zabiegi te nie odniosły skutku. Rada m., zasłaniając się dekretem królewskim z 15 lipca 1567, kazała zwołać ławników i osądzić natychmiast uwięzionych. Po krótkiej rozprawie, bez dania możności jakiegokolwiek obrony obwinionym, zapadł wyrok, skazujący wszystkich na śmierć. Nim go wykonano, najpierw szyderskim sposobem oprowadzano ich po różnych częściach miasta, przybranych w różane wieńce«. Dnia 25 czerwca egzekucja odbyła się publicznie przed Wysoką bramą. Powieszono wszystkich jedenastu, a między nimi dwóch chłopaków, liczących dopiero po 14 lat. Niedosć na tem, trupom odcięto głowy, które, przystrojone wieńcami, przybito rzędem do poprzecznego pala

i dla odstrasżającego przykładu umieszczono przy wspomnianej bramie, gdzie wisiały prawie dwa lata.

Wymieniona kara nie odpowiadała w żadnej mierze popełnionej winie. Była aktem niesprawiedliwości i zemsty, tem wstrętniejszej, że połączonej z okrutnem naigrawaniem się z ofiar, będących »sługami królewskimi«, których gwałtem porwano z okrętów. Czyn tego rodzaju nie mógł minąć dla miasta bez następstw, zwłaszcza że towarzyszyły mu inne jeszcze zajścia, mające na celu podkopywanie powagi króla, aby stwierdzić, że »nadmorską krainą i portem« włada nie on, ale Gdańsk. Dowodem tego miał być przedewszystkiem fakt, że zamykanie lub otwieranie wjazdu do portu zależy wyłącznie od Gdańska.

W tym celu komendant Latarni, w myśl nakazu rady m., a wbrew zarządzeniom króla, coraz bezwzględniej zaczął występować przeciw kaprom, zawijającym do portu, aby w nim szukać schronienia w czasie burzy. Od przybywających okrętów żądał w chwili przejazdu koło Latarni, aby się tam zatrzymywały, pokazywały bandery i legitymowały się papierami, skąd lub dokąd płyną, co i gdzie wiozą, jak długo zatrzymają się w porcie. Gdy który okręt natychmiast nie mógł uczynić zadość żądaniu, witały go bez litości strzały z dział i hakownic z wałów warowni. Nie obeszło się bez wypadku. Kilka okrętów zostało uszkodzonych, jeden, kulą przestrzelony, zatonął, inne, »falami pędzone, komendant bez wszelkiego miłosierdzia do portu nie przepuszczał«. Kostka nowy przeciw temu założył protest.

Równocześnie pospólstwo gdańskie, podburzone wypadkami, zaczęło występować wrogo nie tylko przeciw kaprom, ale nawet przeciw ich rodzinom, mieszkającym w mieście, a nadto rzuciło się na robotników, zajętych przy budowie pałacu królewskiego, rozpędziło ich, raniąc kilku i zabijając królewskiego budowniczego. Majątki niektórych kaprów, za to, że służbę morską przyjęli, uległy konfiskacie, a tych, którzy z tego powodu odważyli się zwracać do Ferbera, zuchwały burmistrz przyjmował »sromotnemi słowy«, drwiąc sobie »z zwierzchności« królewskiej.

VI.

KOMISJA KARNKOWSKIEGO.

W następstwie wypadków gdańskich musiało przyjść do wybuchu między królem, względnie Rzeczpospolitą, a miastem — wybuchu wzajemnych antagonizmów, zawiści i sprzecznych interesów. Gdańsk świadomie otwartą królowi wypowiedział wojnę.

Nie życzył jej sobie Zygmunt. Pragnął ją zażegnać, więc z zwykłą łagodnością zwracał dobrotliwie uwagę Gdańszczanom, jaką wyrządzają mu przykrość, jeżeli dopuszczają się tego rodzaju krzywd względem jego poddanych, »których czyny są tak pożyteczne państwu, a bardziej jeszcze potrzebne dla Gdańska«. W szczególności polecał, aby nie zamykali przed nimi wejścia do portu, gdy przed burzą szukają w nim schronienia, albo gdy chcą dokonać podziału zdobytych łupów.

Ta droga nie osiągnęła zamierzonego celu — zatarg wybuchł w całej pełni. Istota jego tkwiła w sprzecznym pojmowaniu praw zwierzchniczych na morzu przez jedną i drugą stronę.

Nie ulegało wątpliwości, że pozbawienie życia i naruszenie bezpieczeństwa sług królewskich, lekceważenie królewskich praw i zarządzeń, było zbrodnią obrazy majestatu, która nie mogła ująć bezkarnie. Zbrodnia ta dawała królowi prawo zniesienia wszystkich starych przywilejów miasta.

Dla rozpatrzenia ich i całego wogóle zatargu, mianował król (18 września 1568) Komisję, złożoną z pięciu członków. Należeli do niej senatorowie: Stanisław Karnkowski, biskup kujawski, Jan Sierakowski, wojewoda łęczycki, Jan Kostka, kasztelan gdański, Szymon Słupski, kasztelan inowrocławski i Jerzy Oleski, kasztelan chełmiński. Na ich prawnego doradcę do przeprowadzenia śledz-

twa i wygotowania aktu oskarżenia w sprawie straconych kaprów, zamykania portu, rozruchów i t. d., powołany został, elblązanin, Michał Friedewald, »człowiek uczony« i zausznik króla.

Komisja przybyła najpierw do Elbląga. W Gdańsku tymczasem rozeszła się wieść, że »komisarze królewscy jadą nato, aby wolność i prawa łamali i wiarę (protestancką) aby miastu odjęli«. Oburzone tem pospólstwo postanowiło komisarzów do miasta nie puszcząć »i do gardeł swych praw bronić«.

Miasto przygotowało się na przyjęcie komisarzy jak na przyjęcie wrogów. Pozamykano bramy, zwiedziono mosty, lud powołano pod broń, działa wytoczono na wały, zaciągnięto na służbę knechtów i wstrzymano wszelki dostęp do miasta. Dla bezpieczeństwa od strony morza uzbrojono trzy wielkie okręty. Pospólstwo zachowywało się wyzywająco.



Ryc. 5. Stanisław Karnkowski.

Komisarze zatrzymali się na przedmieściu i przez swego delegata zażądali od rady m. otworzenia bram. Delegata przyjęto obelżywie i odmówiono wpuszczenia komisarzy w obręb murów. Wszelkie przedstawienia i groźby pozostały bez skutku. Okazany mandat królewski również pozostał bez wpływu.

Wobec tego Komisja, opuszczając Gdańsk, ogłosiła urzędującego burmistrza Kleefeldą winnym obrazy majestatu i zapozwała go na sąd królewski na sejmie, mającym odbyć się w Lublinie.

Była teraz wyjątkowa w naszych dziejach chwila, którą należało wyzyskać, aby odebrać Gdańskowi przywileje, złamać jego niezależność prawnie państwową, połączyć raz na zawsze z Koroną, utwierdzić jej zwierzchnictwo i zapoczątkować samodzielną, polską politykę morską.

Stracenie kaprów, zamykanie siłą portu, a wreszcie niedopuszczenie Komisji królewskiej do miasta — wielkiego nabrało rozgłosu i wywołało w Polsce ogólne oburzenie na Gdańsk. Za

moralnych sprawców wszystkich zająć uważano Kleefeldą i Ferbera i przeciw nim cała zwróciła się opinia, zaczynając od króla.

Na pamiętnym sejmie 1569 r., który zaczął się uroczystie 2 stycznia w Lublinie, pojawili się wysłannicy gdańscy z Kleefeldem na czele. Król odmówił im prywatnej audjencji, uważając ich za zdrajców.

Po szczęśliwym załatwieniu unji z Litwą i Prusami, dnia 18 marca na porządek obrad przyszła wielka sprawa Gdańszczan. Nastrój sejmu był jej zgóry nieprzychylny. Karnkowski, Kostka, Sierakowski przedstawili szczegółowo przebieg spraw i wystąpili ostro przeciw zuchwałemu miastu. Dnia 23 marca wezwano Kleefeldę. Gdy się zjawił na czele delegacji, zabrał głos Friedewald i w długiej mowie wygłosił namiętne oskarżenie Gdańska o szereg nadużyć i zbrodnię stanu, spowodowaną straceniem królewskich kaprów i niewpuszczeniem komisarzy do miasta. Za głównych winowajców uznał burmistrzów, domagał się ich uwięzienia i surowego ukarania.

Król dał delegacji trzy dni do przygotowania obrony. Z powodu nagłej choroby Kleefeldy musiano ją odłożyć do maja, a tymczasem wezwano przed sąd sejmowy obu innych burmistrzów, Ferbera i Projtego i rajcę Giesego, jako oskarżonych o obrazę majestatu, bunt, wiarołomstwo i złamanie prawa międzynarodowego.

Po przesłuchaniu wielu świadków, których zeznania wypadły przeważnie obciążająco dla oskarżonych, dnia 27 maja wezwano ich do stawienia się przed sejm. Friedewald wypowiedział znowu trzygodzinną gwałtowną mowę przeciw nim i żądał uwięzienia. Narazie nad wszystkimi zawieszono tylko areszt domowy. Wyrok odłożono na później.

Pamiętny ten sejm był pierwszy, na którym wśród wielu innych spraw poruszono i sprawę morza. Posłowie zaraz na wstępie złożyli hołd zasługom pierwszego polskiego kapra, Wacława Wąsowicza i domagali się energicznie ukarania jego zabójcy. Polityka morska króla, wszystkie jego zarządzenia w tym względzie, osądzone początkowo z nieufnością, a nawet z lekceważeniem, zyskały pełne uznanie. Naród zaczął rozumieć potrzebę posiadania własnej siły zbrojnej na morzu. Powołana do życia przez króla »Komisja Morska« została jednomyślnie zatwierdzona. Podniosło to jej znaczenie i powagę. Nadto uchwała sejmowa powiększyła jej fundusze przez dodanie dochodów z salin bydgoskich, z ekonomji toruńskiej i dzierżaw żmudzkich w Poładze, Kretyndze i Gozdawie.

Równocześnie postanowił tenże sejm, że odtąd każdy komendant twierdzy Latarni, broniącej wstępu do ujścia Wisły i portu gdańskiego, ma składać przed komisarzami morskimi przysięgę wierności królowi, na znak, że otwieranie lub zamykanie portu gdańskiego zależy wyłącznie od króla.

Dnia 12 sierpnia zapadł wyrok na oskarżonych Gdańszczyzan, który postanawiał, że wszyscy zostaną zatrzymani w Polsce jako więźniowie, dopóki nowa Komisja, która będzie wysłana do Gdańska z Karnkowskim na czele, nie wykona poprzednich poleceń i nie zda sprawy ze stanu rzeczy. W skład tej Komisji — obok poprzednich uczestników: Karnkowskiego, Kostki i Sierakowskiego — weszli nowi: Mikołaj Firlej, kasztelan wiślicki i Stanisław Wysocki, kasztelan biechowski. Kleefeld i Giese zostali wywiezieni do Sandomierza, Ferber i Projte do Piotrkowa, innym pozwolono wrócić do Gdańska.

Wyrok sejmu sprawił w Gdańsku przygnębiające, ale zarazem i otrzeźwiająca wrażenie. Zabiegi o uwolnienie uwięzionych za kaucją nie powiodły się. Wskutek tego zebrane stany miasta uchwałyły przyjąć zapowiedzianych komisarzy i dać im dobre pomieszczenie.

Z powodu zarazy przybył Karnkowski z towarzyszami dopiero 1 grudnia 1569. Inne było teraz zachowanie się miasta niż przed rokiem. Przez otwarte naoscież bramy wjeżdżali komisarze do miasta z wielką uroczystością. Towarzyszył im liczny orszak dworzan i służby. Miasto, mimo ukrytej niechęci, przyjmowało ich z całą uprzejmością. Na wstępie jednak nie oszczędzono im okrutnego widowiska. Obok bramy, przez którą wjeżdżali, witały ich na palach sterczące, szerniałe głowy jedenastu kaprów, które widokiem swoim zdawały się wołać o pomstę za popełniony na nich mord pod maską sprawiedliwości.

Komisarze, zajmąwszy wyznaczone sobie pomieszkania, natychmiast zabrali się do dzieła.

Z okien ratusza odczytano ludowi, zebranemu na ulicy, królewskie polecenia, które nakazywały zbadać dokładnie wszystko, co się tyczyło godności, powagi i praw króla w stosunku do przywilejów miasta, następnie stan jego administracji i przedstawić sejmowi sposoby uzdrowienia wzajemnych stosunków.

Miasto wybrało osobny wydział do wspólnych obrad, które odbywały się w ratuszu i zajęły prawie cztery miesiące.

Komisja pracowała pilnie, badając wszystko szczegółowo. Taktem i wglądaniem w różne nadużycia władz miejskich zjednała sobie pospólstwo cechowe i wyrobnicze, złożone z drobnych kupców, rzemieślników i rybaków, ludzi prostych, żyjących z morza, Wisły i portu. »Jakoż — mówi współczesny kronikarz — przyznać to im się musi, że tam głowy wszystkie mądre były, między którymi nie pośledniejszy iście był Jan Sierakowski, wojewoda łęczycki, senator niepospolity i mówca wielki«. Mowy jego niezwykle robiły wrażenie. Niemi przyczynił się niemało do ułagodzenia namiętności i wzbudzenia zaufania do Komisji. Słuchano go z wielką uwagą, a on wykazywał zebrany w ratuszu, że Gdańsk, »odkąd pierwszy kamień murom jego założony jest«, wszystko zawdzięcza łasce królów polskich. »Polską — mówił szczerze — zawsze Gdańsk stał, bez Polski obejść się nie mógł i nie może. Nami stoicie, nami żywicie! Nam też dobrze z wami i radzi wam przyznawamy wiarę i uczynność przodków waszych ku przodkom króla naszego w czasach trudnych przeciw nieprzyjaciołom waszym i koronnym«.

Rezultatem prac Komisji było ułożenie dla Gdańska nowego zbioru ustaw czyli tak zw. »Statutu albo Konstytucji Karnkowskiego« (*Statuta seu Constitutiones Carncovianae*). Statut ten, złożony z 67 artykułów, określał, rozróżniał i zabezpieczał wszystko, co się odnosiło do powagi królewskiej, bezpieczeństwa i całości Rzeczypospolitej, do praw zwierzchniczych państwa nad miastem i stanem kupieckim. Odnośnie do praw morskich artykuł pierwszy stwierdzał i określał, że w myśl danych miastu przywilejów bezpośrednie panowanie nad przyległym morzem (*maris dominium*) i prawo pozwalania na żeglugę i jej zamykania należały i należą do regaljiów królewskich. Za naruszanie ich zastrzegał pociąganie do surowej odpowiedzialności. Komendant twierdzy Latarni (art. 7) miał odtąd składać przysięgę na wierność i posłuszeństwo królowi.

Ponieważ król dotąd nie posiadał w Gdańsku własnego pałacu, miasto zgodziło się oddać i przebudować na ten cel tak zw. »Zieloną bramę« z przyległymi budynkami.

Sprawa stracenia jedenastu kaprów była przedmiotem osobnych szczegółowych dochodzeń. Przesłuchano komisarzy morskich, rajców i szereg świadków. Na podstawie ich zeznań dnia 15 marca 1570 ogłoszono publicznie i wydano na piśmie dekret, który stwierdzał, że przez stracenie tych kaprów miasto dopuściło się niczem nieusprawiedliwionej zbrodni. Straceni z powodu »gra-

bieży kilku kur^ę słudzy królewscy nie podlegali prawu ani jurysdykcji miasta, lecz Komisji Morskiej, wydelegowanej przez króla i urzędującej wówczas w Gdańsku. Stracenie ich było samowolą, karą niesprawiedliwą i okrutną. Za to miasto podlega karze, którą wymierzy sam król, tymczasem zaś w ciągu pięciu dni po wyjeździe Komisji głowy straconych mają być zdjęte z palów i uczciwie pochowane na cmentarzu.

Dekret drugi dotyczył sprawy komendanta Latarni, Josta Zandera, który okrzyki kaperskie »z dział rozbijał«. Komisarze osądzi go być winnym, iż przeciw zwierzchności (królewskiej) wystąpił, jednak winy nań nie wskazowali, ale go stawić na sejm rozkazali.

Z końcem marca komisarze, spełniwszy swe zadanie, opuścili Gdańsk. Wkrótce potem rada m. wykonała ich polecenie i w nocy z 27 na 28 kwietnia kazała pochować głowy straconych kaprów. Miasto w pierwszej chwili czuło się silnie upokorzone, ale nie traciło nadziei, że projektowana konstytucja, przeciw której założyło protest, nie wejdzie w życie, że wszystko ostatecznie na dawne wróci tory — i tak się stało.

Wiadomości o spokojnym przebiegu prac Komisji sejmowej w Gdańsku wpłynęły dodatnio na złagodzenie niezyczliwego nastroju przeciw niemu, zarówno na dworze króla, jak wśród senatorów i posłów.

Sejm, zwołany do Warszawy na 16 kwietnia 1570, miał wysłuchać sprawozdania Komisji i rozstrzygnąć o całej sprawie. Z końcem maja stawili się delegaci Gdańska w liczbie dziewięciu. W zastępstwie internowanych w Polsce burmistrzów, na czele ich z uchwały rady m. stanął rajca Zimmerman. Król na prywatnej audjencji przyjął delegatów życzliwie, co ich na wstępie napełniło otuchą,

Dnia 7 czerwca rozpoczęły się obrady nad »wielką sprawą Gdańszczan«. Wśród ogólnego zainteresowania komisarze składali



Ryc. 6. Michał Friedewald.

z niej sprawozdanie i przedłożyli projekt wspomnianej konstytucji. Biskup Karnkowski wypowiedział znakomitą mowę, w której, zwracając się do króla, przedstawiał znaczenie przywilejów, nadanych Gdańskowi od czasu Kazimierza Jagiellończyka. Udowadniał, że co do morza i portu, to »w spokojnem posiadaniu i używaniu tego klejnotu, na którym sława i bogactwo koronne, władza na morzu, zachowanie pokoju i przymierza z postronnymi pany leży«, byli zawsze królowie polscy. Tylko do kupiectwa pozwalali Gdańszczanom wolnego używania portu i morza. Wobec tego »królowie polscy — wołał — nie mają sobie Gdańszczan za sąsiady i sprzymierzone swe, jako się tych czasów śmieli pisać, ale za poddane swe, gdyż na gruncie koronnym zasiedli«. Tymczasem panowie Gdańszczanie, rozumiejąc wszystkie przywileje na własną tylko korzyść, bogacili się niemi i »sobie władzę zupełną przykładem wolnych miast Rzeszy przypisowali i z króla ją prawie zdzierali«. Wielkie stąd dla państwa mogło urosć niebezpieczeństwo.

Komisja stwierdziła długi szereg aktów samowoli i nadużyć. Polegały one w tem, — wyliczał biskup — że »port zawierali i otwierali wedle woli swojej, brzegi morskie sobie przywłaszczali, dobra, które potoną na morzu, sami brali, miastom przyległym elblązanom i inszym nawigacje zabraniali, kapitany na Latarniej, gdzie są wrota do Korony, ludzie obce chowali. W mieście zaś przysięgę zwykłą odmieniali, ludzie służebne nad zakazanie królewskie przyjmowali od postronnych ludzi, przysięgi na imię królów polskich nie brali, hetmany w mieście z ludzi cudzoziemskich mieli i przysięgą je sobie wiązali, glejty łamali, apelacji do króla nie dopuszczali, ekzekucji dekretem królewskim nie czynili, poddanych królewskich rozmaitemi podatkami trapiли i na roboty przymuszali, banicje nietylko z miasta, ale i z ziem pruskich dawali« i t. d.

Nie chcieli dostarczać waszej król. mości okrętów, kiedyś przedsiębrał żeglugę do Narwy powściągnąć. Opuściliśmy przez to sposobność zajęcia Rygi i Rewla. Nie mając gotowości morskiej, znalazłeś, miłościwy królu, pomoc w prywatnych. »Obrali się poddani w. król. mości tamże z miasta gdańskiego, nie tak dla zysku albo dla korzyści, ale więcej z miłości Rzeczypospolitej, chcąc się przysłużyć w. król. mości i Koronie, którzy podjęli się hamować okręty, któreby do Narwy, z prochy, z działą, z ryszunkiem wojennym szły. Raczyłeś je za służy swe przyjąć, z ju-

rydykcji miejskiej wyjąć, listy bestalunkowe dać, komisarze swe i regiment swój nad nimi w Gdańsku postawić. Na te służgi w. król. mości targnęli się i jedenastu frajbiterów kazali stracić »dla kilku kokoszy«. Innym wiele krzywd wyrządzili.

Nie puszczono nas, komisarzy, do Gdańska. Kiedyśmy drugi raz przyjęci zostali, ileż trudności doznaliśmy w tem dziele. Starano się nas ująć pieniędzmi, mnie samemu — mówił Karnkowski — dawano 1500 dukatów, abym »mało co przejrzał w tej sprawie«. Odrzuciłem tę ofiarę, chcąc dopełnić, czego dobro Rzeczypospolitej, czego rozkazy w. król. mości wymagały.

Kiedyśmy tak wszystko urządzili i władzę ową ugruntowali, prosimy, przebac, miłościwy panie, miastu i uwięzionym, a to, cośmy postanowili — utwierdź.

Mowa Karnkowskiego ogromne na wszystkich zrobiła wrażenie. Król zgodził się na prośbę końcową Karnkowskiego, żądał jednak od delegatów publicznego przeproszenia według ułożonej formuły, odstąpienia przez Gdańsk połowy dochodu z opłaty zw. funtcolem i złożenia jednorazowo stu tysięcy zł.

Dnia 24 lipca stało się temu zadość. Delegaci gdańscy po krótkim wahaniu zgodzili się na wszystko, padli na kolana i, klęcząc, odczytali tekst przeprosin. Król nawzajem oświadczył, że przyjmuje miasto napowrót do swojej łaski, podał delegatom rękę do ucałowania i wręczył im przez się zatwierdzoną i na pergaminie spisaną »Konstytucję Karnkowskiego«.

Kapitan Latarni, Jost Zander, osobno stwierdził przysięgą swoje odtąd posłuszeństwo królowi.

Uchwały Komisji Karnkowskiego, zatwierdzone przez sejm i wciągnięte do jego konstytucji, były stanowczem złamaniem przywilejów Gdańska. Były przełomową chwilą, która oddawała Rzeczypospolitej niczem niekrępowany dostęp do morza. Cała jej polityka morska na samodzielnej mogła się odtąd oprzeć podstawie. Niestety, uchwały te nigdy nie weszły w życie, pozostały tylko martwym zabytkiem archiwalnym, świadczącym chlubnie o jego twórcach, ale zarazem ujemnie o tych, co nie potrafili wprowadzić ich w życie.

Już przy wręczaniu Konstytucji oświadczył król delegatom, że gdyby Gdańsk dowiódł oryginalnemi przywilejami, że Konstytucja uszczupla jego prawa i swobody, król gotów będzie zmienić wszystko według słuszności. Była to furta, którą dawna samo-

wola kupiecka miała wrócić w jeszcze drażliwszej formie, a w następstwie cała ta doniosła praca ustawodawcza poszła na marne.

»Taki los spotkał Konstytucję Karnkowskiego, — mówi historyk tych czasów — nie pierwszy i niejedyny przykład bezsilności słowa pisanego, gorzej, bo prawa w tem państwie, w którym najświetlejsze rady, najzbawienniejsze przestrogi i najmędrsze uchwały nigdy się nie wszczepiały w grunt głęboko, nigdy nie trafiały na urodzajną glebę, tylko jakby na kamienną opokę, na której bujnie rozrastała się gęsta i powikłana karłowacizna marnych uroszczeń, przestarzałych przywilejów i zaściankowych interesów«.

Wpłynęła na to niemało zmiana taktyki Zygmunta wobec Gdańska, do czego zmusiły go powody natury politycznej. W stosunkach mocarstw, biorących udział w wojnie, toczącej się już rok siódmy, ważne dokonały się zmiany, z którymi musiał się liczyć.

VII.

UPADEK OBRONY MORSKIEJ.

Przeniesienie kaprów z ich »armatą wodną«, z portu gdańskiego do Pucka, nie przyczyniło się do wzmocnienia obrony polskiego *dominium maris*. Przeciwnie, skutki były wręcz ujemne i stały się jedną z przyczyn jej upadku.

Otwarty, płytki, niczem nie broniony, w zimie zamarzający porcik pucki, leżący w zagłębiu dużej, lecz mieliznami zasłanej zatoki, zw. »Małym morzem«, nie mógł iść w porównanie z olbrzymią przystanią gdańską na korycie Wisły, która, zamknięta u ujścia warownią Latarni, przedstawiała schronisko bezpieczne zarówno od burz jak i od napadu zewnętrznego wroga.

Pod tym względem przystań pucka nie dawała żadnej osłony. Okręty nie były tu niczem chronione. Gwałtowne burze, zwłaszcza w porze zimowej, mogły każdej chwili dotkliwie wyrządzać im szkody, a w razie napadu nieprzyjaciela trzeba z nim było od razu do otwartej stawać walki, odeprzeć albo ulec, bo o ucieczce nie było mowy. Nadto dojazd do samego portu puckiego, z powodu olbrzymich mielizn, był zawsze bardzo utrudniony, w czasie zaś burz wręcz niemożliwy. Najmniejsze zboczenie z dostępnej wśród mielizn drogi groziło osadzeniem na tych mieliznach, a w następstwie rozbiciem. W ciągu wieku mnóstwo okrętów spotkał tutaj ten los.

Wypadki, jakie niebawem miały się tu rozegrać, dowiodły, jak niekorzystnym dla obrony morskiej było stworzenie jej podstawy w Pucku.

Mimo wszystkich układów, sojusz, zawarty między Polską, Danją i Lubeką, bardzo luźnymi tylko spojony był węzłami.

Bodźcem toczącej się wojny było wprowadzie hasło »wolność, żeglugi i handlu«, ale pod hasłem tem każda ze stron sprzymierzonych własną przedewszystkiem korzyść miała na celu: uzyskać i zapewnić sobie polityczno-handlową przewagę na morzu Bałtykiem. Źródłem nieporozumień stała się żegluga narewska. Gdy w interesie Polski leżało — zniszczyć ją, a tem samem nie dopuścić do wzrostu potęgi moskiewskiej, Lubeka swój interes widziała w utrzymaniu handlu z Moskwą właśnie przez Narwę. Danja, zawierając pokój z Lubeką, poręczała jej wolność tej żeglugi, a równocześnie wobec Polski zobowiązywała się do jej wstrzymywania. Liczyła widocznie na to, że Polska bez własnej floty nie będzie mogła tych spraw kontrolować na morzu.

Ta nieszczerłość i rozbieżność interesów każdego z sojuszników nie mogła pozostać bez wpływu na ich wzajemny stosunek. To, w czem Polska wielkie dla siebie widziała niebezpieczeństwo, to dla Danji i Lubeki było źródłem handlowych interesów i drogą do wzbogacenia się.

Pojawienie się kaprów polskich na Bałtyku i ich akcja przeciw żegludze narewskiej była dla obu polskich sprzymierzeńców, a zwłaszcza dla Danji, niespodzianką, która stanęła na przeszkodzie ich interesów kupieckich. Wskutek tego od pierwszej chwili niechętnem i zawistnem okiem zaczęto patrzeć — zarówno w Kopenhadze jak w Lubece — na powstanie niepożądanego kaperstwa. Co więcej, rozwój jego zaczął budzić coraz silniejsze obawy, aby ono nie stało się czemś jeszcze bardziej niepożądanem, bo zawiązkiem polskiej wojennej marynarki.

Wszystko to razem wzbudziło nieufność Danji do Polski, zasiało zarzewie niezgody między obu sojusznikami. Tylko wspólne niebezpieczeństwo ze strony Szwecji wstrzymywało jedną i drugą stronę od rychłego zerwania zawartego sojuszu.

Wśród tego rodzaju nastroju Danja, o ile na lądzie w walkach ze Szwecją była zwycięską, o tyle na morzu nie miała szczęścia. Flota szwedzka, dzięki swej przewadze liczebnej, o odniesieniu szeregu zwycięstw nad flotą duńską, zyskała stanowczą przewagę na Bałtyku i pokryła go swojemi wojennymi statkami, których liczyła przeszło sześćdziesiąt. W następstwie stała się groźnym przeciwnikiem i dla kaprów polskich, których, odpływając się im za wyprawy na wody szwedzkie, nawzajem zaczęła teraz szukać na wodach polskich.

We wrześniu 1567 r. pojawiło się na nich dziesięć okrętów szwedzkich, które, polując na statki polskich kaprów, krążyły czas dłuższy wzdłuż kurlandzkich i pruskich wybrzeży. Nie napotkawszy żadnego, zbliżyły się aż pod Rozewję, następnie pod Hel, zamierzając stąd napad na Puck i jego przystań kaperską. Plan jednak został wcześniej zdradzony przez jednego z Gdańszczan, który, zmuszony służyć Szwedom, uciekł razem z okrętem do rodzinnego miasta. Wobec tego flota szwedzka dała za wygraną i odpłynęła na pełne morze. Statki kaperskie nie poniosły żadnej szkody.

W roku następnym, 1568, zabiegi Szwedów, aby zniszczyć kaprów, naraziły ich w istocie na znaczne straty. Z wiosną tego roku dwanaście statków kaperskich dotarło aż pod Rewel, paraliżując tu z powodzeniem żeglugę narewską. Na jej obronę przybyła pod Rewel flota szwedzka pod dowództwem admirała Per Larsona i uderzyła na kaprów. Ci, za słabi liczebnie i jakościowo, w szybkiej ucieczce starali się szukać ocalenia. Udało to się większej ich części, kilka jednak okrętów zostało zagarniętych i odprowadzonych do Rewla. W pościgu za uchodzącymi, którzy w porcie za Latarnią szukali schronienia, flota szwedzka dotarła aż do zatoki Gdańskiej. Dnia 3 lipca oddziały jej, wylądowawszy w Helu, splądrowały dotkliwie to miasteczko, należące do terytorjum gdańskiego, a zamieszkałe wyłącznie przez rybaków.

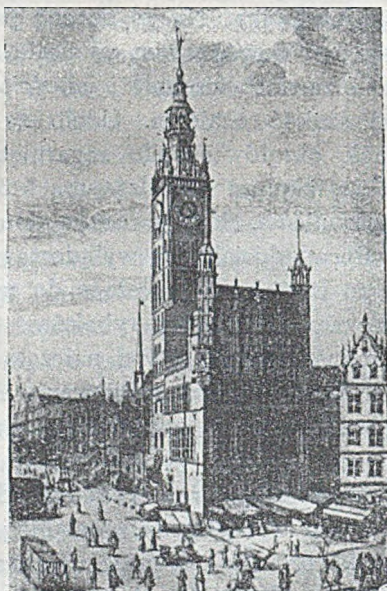
Była to narazie tylko demonstracja, po której należało się spodziewać dalszych stanowczych kroków. Nadspodziewanie atoli niebezpieczeństwo, grożące kaprom ze strony szwedzkiej, zostało wkrótce zażegnane.

Rewolucja pałacowa w Sztokholmie (przy końcu 1568 r.) obaliła wroga Polski, Eryka XIV. Na tron szwedzki wstąpił jego brat, Jan, książę finlandzki, dotąd trzymany w więzieniu razem z żoną, Katarzyną Jagiellonką, siostrą Zygmunta Augusta. Kroki nieprzyjacielskie między szwagrami zostały wstrzymane. Nastąpiło zbliżenie się Polski do Szwecji. Już w październiku przybyły do Gdańska cztery okręty wojenne Jana z propozycją nawiązania stosunków pokojowych. Z konieczności pociągnęło to za sobą oziębienie stosunków Polski do Danji, która również z Szwecją rozpoczęła układy, a zarazem z Moskwą szukała porozumienia i w tym celu coraz jawniej sprzyjała żegludze narewskiej.

Nastąpiła chwila, w której sprzeczności interesów dotychczasowej koalicji antyszwedzkiej taki wywołały zamęt, że nikt nie mógł powiedzieć, kto po czyjej stoi stronie i na kogo może

może liczyć. Antagonizm między Polską a Danją z powodu kaprów zaostrzał się stale. Kaprowie, stwierdziwszy, że duńskie okręty przewożą kontrabandę do Narwy, zaczęli je chwytać, jak wszystkie inne. Nawzajem Fryderyk II każdy statek pod banderą króla polskiego kazał uważać za korsarski. W tonie gniewnym wymawiał mu Zygmunt postępowanie, sprzeczne z przymierzem. Fryderyk odpowiadał, że nie rozumie, dlaczegoby nie posiadał prawa swobodnego czuwania nad bezpieczeństwem swego państwa i bronienia go na własnych wodach, jak to czynią inni panujący.

Z ustaniem kroków nieprzyjacielskich z Szwecją jedynym celem działalności kaprów było »hamowanie« żeglugi narewskiej.



Ryc. 7. Ratusz gdański.

Sprawa jej stała się osią polityki bałtyckiej. Zygmunt przez swego posła, Franciszka Kraśińskiego, nieustannie kołatał do cesarza Maksymiljana II, jako »przedniejszego pana w wszystkim chrześcijaństwie«, o pośrednictwo, aby wszyscy inni chcieli być mu w tej sprawie pomocni. Przestrzegał, że »gdy Moskwa raz stanie się panią morza, bez wątpienia zwróci wszystkie swe siły i całą swoją potęgę, dosyć już groźną, aby zgnieść wszelką wolność, obalić i poddać swemu jarzmu królestwa i państwa chrześcijańskie«. Ani listy ani poselstwa królewskie nie odniosły pożądanego skutku.

Zygmunt, na własne zdany siły, mimo tylu przeciwników, postanowił wytrwać na obranej raz drodze. Jedynym do tego środkiem mogło być wzmocnienie systemu kaperskiego — i tak zrobił. Świadczy o tem uniwersał, jaki dnia 6 kwietnia 1569 r. wydał w Lublinie do wszystkich chrześcijańskich, świeckich i duchownych władców, królów, książąt, hrabiów i t. d. Podawał w nim do wiadomości, że odzyskawszy napowrót, po ciężkich walkach z Moskwą, Inflanty, zniszczone przez nią mordem i ogniem wśród niesłychanych okrucieństw,

musi myśleć o środkach, jak kraju tego bronić nadal, nietylko siłą na lądzie, ale nie dopuszczać, aby nieprzyjaciel wzmacniał się ku szkodzie państwa dostarczanemi mu morzem przez różnych kupców przyborami wojennemi.

»Temu pragnąc zapobiec, — głosił król — uznaliśmy za potrzebne przyjąć do naszej służby wiernego i nam miłego Hansa Munkenbekena z jego okrętami i ich ludem wojennym i temu naszemu słudze, okrętom i ich wojownikom dajemy niniejszem pełną moc i władzę odtąd, jak długo będzie trwać wojna, napaść, wstrzymywać i ścigać ogniem i mieczem, według możliwości — naszego śmiertelnego wroga i jego pomocników na wodzie i lądzie«.

Upoważniał go zato zabrane okręty i łupy, po prawem ich zbadaniu i zatwierdzeniu przez komisarzy morskich, dzielić i sprzedawać między swoich ludzi z zastrzeżeniem dziesiątego feniga na skarb królewski. Uniwersał kończył się gorącym apelem do wszystkich sąsiadów i przyjaciół, aby dla dobra chrześcijaństwa byli w tem dziele pomocni.

Tą drogą król nietylko powiększał uszczuploną flotę kaperską, ale dawał wymowną odpowiedź zarówno Danji jak Gdańskowi, którego sprawę właśnie w tym czasie rozpatrywał sejm lubelski. Okręty Munkenbekena utworzyły odtąd osobną grupę. On sam nazywał się »przełożonym straży morskiej« (*praefectus custodiae maris*), był więc, podobnie jak Scharping, drugim jej admirałem.

Pod innym jeszcze względem odczuł Gdańsk wolę i władzę króla, dotkniętego w swej powadze. Oto na przedstawienie Komisji Morskiej rozporządzeniem z 2 lipca 1568 cofnął Zygmunt swój dekret z przed dwóch lat, mocą którego oddał kaprom port pucki, a do portu gdańskiego pozwolił zawijać tylko w czasie burzy lub niebezpieczeństwa. Odtąd wszystkim okrętom kaprów, tak wojennym jak zdobytym, pozwalał król wjeżdżać wolno do niego i dokonywać w nim podziału łupów.

I to zarządzenie nie odniosło — niestety — spodziewanego rezultatu. Zbyt wiele było przeciwności. Liczba wrogów, grożących kaprom zniszczeniem, powiększała się z dniem każdym. Położenie ich stawało się coraz trudniejsze. Szkody, jakie wyrządzali żegludze narewskiej, nie zdołały zachwiać jej istnienia. Przeciwnie, popierana przez kupców różnych państw i miast zachodnich, rozwijała się coraz korzystniej dla Moskwy. Iwan dla jej obrony, za przykładem Zygmunta, uciekł się również do jego

systemu, zaczął własnych tworzyć kaprów, złożonych z marynarzy estońskich i inflanckich.

W tem przedsięwzięciu wsparła go Danja, która od skarg i gróźb przeszła do czynów wręcz wrogich przeciw kaprom polskim. W lipcu 1569, gdy dziewięć ich okrętów wypłynęło na szlaki morskie, wiodące ku Narwie i uwijało się koło portu rewelskiego, »sprzymierzona« flota duńska pod dowództwem admirała Sylwestra Franka napadła na nie niespodzianie i, zadawszy im znaczne straty, zabrała wszystkie i odprowadziła do Kopenhagi.

Zygmunt zaprotestował ostro przeciw tego rodzaju postępowaniu sprzymierzeńca i wysłał posła do Danji z żądaniem wyjaśnienia i zadośćuczynienia »za bezprawie« i zwrotu zabranych okrętów. Fryderyk II okrętów nie zwrócił, posła nie przyjął, lecz »z trefnym odpisem odprawić go kazał«, oświadczając, że tak musiał postąpić w interesie własnych poddanych i Lubeczan.

Wobec takiej zniewagi, której »żadną miarą mimo się puścić nie godziło«, Zygmunt zwrócił się o radę do senatu. Po rozwadze stanęło na tem, aby zająć się załatwieniem drogą wzajemnych układów na wspólnym kongresie. Zygmunt przez dwór wiedeński rozpoczął w tym względzie starania, chociaż »jak w zwierciadle« widział, że Fryderyk II zawarł przeciw niemu tajne przymierze z Iwanem i że »jest jego *confoederatus*«. Utwierdzili go w tem posłowie, wracający z Moskwy, a nie brakowało dowodów, że moskiewskich kaprów organizowała Danja.

»Wziąwszy — pisał Zygmunt otwarcie — tylko bestalung listowny od kniazia moskiewskiego na tych, którzyby po morzu przejazdy do szwedzkich i do naszych portów zatrudniać i hamować chcieli, już jednego takiego pachółka... w okręty i w inszy sprzęt do żaglowania należny zapomogli, dodając mu wszelkiego dostatku od siebie i od Lubeczanów. Przez tego jednego ludzie wszyscy, którzy jedno do naszych albo do szwedzkich portów jadą, wielkie szkody i trudności podejmują, bo ich szarpają, biorą, biją tak inne ludzie obce, jako i własne poddane nasze, Gdańszczany«. Nadto dochodziły wieści, że Iwan do przyszłej walki na morzu zaczął budować wielkie trzymasztowe okręty.

Sytuacja była tem drażliwszą, że wobec pokojowego stanu z Szwecją Zygmunt kazał w lutym 1570 ogłosić w Gdańsku i innych miastach portowych, iż znosi zakaz stosunków handlowych z Szwecją, przerwanych od lat siedmiu.

Wiadomość ta wielkie wywołała zadowolenie w Gdańsku. Handel z Szwecją miał dla Gdańska pierwszorzędne znaczenie. Ledwie jednak na nowo mógł się rozpocząć, nowa stawała mu na drodze przeszkoda — kaprowie moskiewscy. Pojawili się oni na Bałtyku z wiosną 1570 i w krótkim czasie czternaście okrętów kupieckich, płynących z Sundu do Gdańska, stało się ich łupem, który bez przeszkody sprzedali publicznie Danji i Lubece i podzielili się nim.

Ten fakt skłonił Gdańszczan, że w obronie własnych interesów i dla pozyskania łaski sejmu, mającego sądzić ich sprawę w Warszawie, zdecydowali się poprzeć czynnie akcją morską króla przeciw kaprom moskiewskim i żegludze narewskiej. Wyekwirowali i uzbroili trzy większe okręty i jedną pinkę i w czerwcu 1570 wysłali je na morze. Krótka była działalność tej floty. Zaledwie dopłynęła pod Bornholm i zaczęła krążyć na przyległych mu wodach, uwiadomiony o niej admirał duński, wspomniany już Sylwester Frank, uznał to za naruszenie *dominium maris* swego króla, napadł na nią niespodzianie z swoją »armatą«, podobnie jak przed rokiem na polskich kaprów, zagarnął i w triumfie zaprowadził do Kopenhagi.

Stało się to w czasie, gdy dzięki pośrednictwu Zygmunta doszedł do skutku i zaczął swe obrady kongres w Szczecinie, mający położyć kres siedmioletnim walkom duńsko-szwedzkim. Przybyli nań także reprezentanci cesarscy i francuscy. Delegatami Polski byli Marcin Kromer i Jan Dymitr Solikowski. W ożywionych obradach, delegaci polscy, godząc obie strony, podnieśli sprawę żeglugi narewskiej, zabrania okrętów kaperskich i okrętów gdańskich i domagali się wynagrodzenia szkód.

Traktat, podpisany 11 grudnia 1570, załatwił spór między Danją a Szwecją, ale ze szkodą ich pośrednika — Polski. Pretensje jej i żądania zostały odłożone do nowego zjazdu, mającego się odbyć w roku następnym w Stralsundzie. Rezultat »jednania« zawiódł nadzieje. Był wręcz dla Polski niekorzystny, zwłaszcza że Danja i Szwecja w warunkach pokoju zabezpieczyły sobie wzajemnie wolną żeglugę na Bałtyku. Tem samem w kwestji żeglugi narewskiej uzyskała Danja zupełną swobodę działania.

Wiadomość o tego rodzaju rezultacie zmartwiła Zygmunta. »Nie rozumiemy, — pisał z goryczą do swych posłów przy dworze wiedeńskim — coby to za zgodą była, tak dwóch królów jednac

pomiędzy sobą, jakoby trzeci potem z obiema przyczynę wadzić się miał.

Przyczyny do zwady — żegluga narewska i zawiść *dominium maris* — pozostały nadal. W tym względzie zgoda z Danją była niemożliwa i zjazd w Stralsundzie nie przyszedł do skutku.

Zygmunt nie zmienił swego systemu polityki morskiej. Przeciwnie, po zjeździe szczecińskim jeszcze energiczniejsze wydawał zakazy żeglugi do Narwy, dowozu do niej materiałów wojennych i wszelkich innych towarów. Gdańszczanom, których niechęć ku kaprom znowu zaczęła występować najaw, zabronił surowo utrudniać ich czynności i wkraczać w jurysdykcję Komisji Morskiej. Aby być bliżej Narwy, powziął król zamiar przeniesienia kaprów do Parnawy w Inflantach i wydał już odnośne polecenia, ale te z różnych przyczyn nie weszły w życie, zwłaszcza że sami kaprowie nie chcieli opuszczać swych gniazd.



Ryc. S. Dymitr Solikowski.

Wrogie stanowisko, jakie zajęła Danja niespodziewanie wobec Polski, ubezwładniało Zygmunta w polityce gdańskiej, było tą przyczyną, która powstrzymała go od energiczniejszych kroków wobec butnych kupców. Z drugiej strony represalja Fryderyka II były wprawdzie dla miasta portowego i handlowego, jakim był Gdańsk, klęską ekonomiczną, ale zarazem ośmielały go i pobudzały do opozycji przeciw królowi i Rzeczypospolitej.

Naprężenie stosunków z Danją doszło w lecie 1571 do punktu kulminacyjnego. Wyrazem tego była akcja zaczepna, skierowana przeciw kaprom królewskim wprost na wodach polskich. Dnia 29 lipca admirał duński, Sylwester Frank, zjawił się niespodzianie pod Helem z ośmiu wojennymi okrętami. Dwa okręty kaperskie, napotkane tutaj, zostały natychmiast zniszczone, poczem flota duńska skierowała się do zatoki Puckiej i dotarła do portu puckiego. Stało w nim właśnie na kotwicy trzynaście okrętów kaperskich i pięć okrętów zdobywczych (pryz). Po krótkiej lecz

krwawej walce wszystkie owe okręty razem z tymi kaprami, którzy nie zdołali uciec na ląd, zostały zagarnięte i uprowadzone do Kopenhagi. Tutaj, traktując jeńców jako rozbójników morskich, stawiono ich przed sąd i 28 z nich skazano na śmierć i »na despekt« Zygmunтови stracono publicznie.

W miesiąc potem, admirał duński, ośmielony powodzeniem, wyruszył znowu ze swą flotą, aby zniszczyć resztę okrętów kaperskich, które z wypraw wróciły do puckiego portu. Na szczęście wieść o nadpływającym nieprzyjacielu doszła jeszcze dość wcześnie do Pucka i wszystkie okręty miały czas ujść do przystani poza Latarnią. Admirał duński stanął z swą flotą przed wejściem do portu, zamknął dostęp do niego i wysłał posła do Gdańska z żądaniem wydania mu wszystkich kaprów. W przeciwnym razie, groził zuchwale, że zabierze ich siłą nietylko z portu, ale z samego rynku. W innych okolicznościach byliby Gdańszczanie niewątpliwie z chęcią uczynili zadość żądaniu admirała, ale mając w pamięci niedawne upokorzenie i karę z powodu kaprów, nie zwracali uwagi na czynione im pogrożki. Po dwu tygodniach takiej blokady, admirał, widząc, że nie dopnie tego, czem groził, nawet nie kusił się o opanowanie miasta, lecz wrócił do Danji, po drodze atoli z zemsty, zabrał okręty kupieckie, płynące do Gdańska. Podobny los spotkał w Sundzie dziesięć innych okrętów, naładowanych solą. Fryderyk II uznał Gdańsk za opiekuna »rozbójników morskich«, więc, mszcząc się, kazał wszystkie jego lub do niego płynące okręty zatrzymywać i konfiskować bezwzględnie. Tą drogą do końca roku 1571 zostało zatrzymanych przy brzegach duńskich 34 okrętów kupieckich z drogiemi towarami. Handel gdański ogromne poniósł straty. Pokazało się, jak silnie jest on zależny od Danji, która dzięki szczęśliwemu położeniu geograficznemu mogła każdej chwili odciąć Bałtyk od reszty świata. Kopenhaga, z swoim znakomitym z natury portem, tworzyła jakby kleszcze. Od ich otwarcia lub zamknięcia zależał wszelki przywóz i wywóz.

Ten stan rzeczy umiała Danja zawsze wyzyskać na swoją korzyść. I teraz, rozporządzając silną flotą, zamiast umówionego zjazdu i załagodzenia zatargu wołała urządzać najazdy na polskie brzegi i dopuszczać się niczem nieusprawiedliwionych gwałtów. Gdańszczanie wołali o ratunek. Fakta te do żywego dotknęły Zygmunta, zwłaszcza, że znalazł się w przykrem, bo bezsilnem położeniu wobec wroga, któremu podobną bronią odpłacać się

nie mógł. Mimo to nie zaniedbał niczego, czego w danej chwili wymagała powaga państwa i jego króla.

Przedewszystkiem nie ulegało wątpliwości, że otwarty port pucki ułatwia nieprzyjacielowi jego akcję. Aby temu zapobiec i dać pozostałym kaprom ochronę przed podobnemi niespodziankami, wydał Zygmunt 17 września 1571 mandat, mocą którego pozwolił im odtąd bez żadnej przeszkody przebywać swobodnie z okrętami, ludźmi i rodzinami w Gdańsku i stąd, jak pierwotnie, urządzić wyprawy. Krok ten, podyktowany koniecznością, wywołał tu znowu dawne obawy i niezadowolenie.

W sprawie najazdów i gwałtów duńskich zwrócił się Zygmunt do cesarza, prosząc, aby był pośrednikiem i rozjemcą między nim a królem duńskim. Gdy cesarz zwlekał z odpowiedzią, sam w tej sprawie zwrócił się do Fryderyka II i w trzech listach, jeden po drugim, przedstawiał mu, w tonie coraz silniejszym, niewłaściwości postępowania przeciw kaprom, jako »nadrzędnej straży morskiej«, która w wojnie szwedzkiej takie usługi oddała Danji, a obecnie wykonuje tylko dane sobie rozkazy i wstrzymuje żeglugę prywatną do wroga wszystkich państw przybałtyckich — kniazia moskiewskiego. Wykazywał, że Gdańszczanie nie mają nic wspólnego z kaprami i nie posiadają nad nimi żadnej władzy, że zatrzymywanie ich okrętów jest gwałtem.

Trzeci list, z 6 października 1571, był rodzajem ultimatum. »Żądamy w sposób stanowczy od w. król. mości, — pisał Zygmunt — żebyś nam albo okręty zabrane odesłał i kazał uczynić zadość wszelkim krzywdom, wyrządzonym tak nam jak naszym poddanym gdańskim, zgodnie z naszą wzajemną powagą i przyjaźnią w myśl układów i wspólnych traktatów, a najbardziej dla spokoju chrześcijaństwa — albo żebyś odsłonił jawnie zamiary, jakie żywisz przeciw nam, naszym poddanym i państwu«.

Zanim odpowiedź nadeszła, nowa wyłoniła się sprawa, która politykę morską Rzeczypospolitej na innych miała oprzeć podstawach.

Doświadczenie szeregu lat było wymowną wskazówką, że system kaperski nie da się długo utrzymać, że wkrótce zabraknie mu sił i że wszelkie zabiegi co do *dominium maris* tą drogą nie dopną celu. Rozwój wypadków coraz bardziej przekonywał Zygmunta, że tylko posiadanie własnej, należycie zorganizowanej floty wojennej może mu dać i zabezpieczyć powagę i władzę na

morzu. Postanowił więc zwrócić się z tem do narodu i drogą uchwały sejmowej pozyskać jego zgodę.

Wstępem do urzeczywistnienia tej myśli był uniwersał, zawiadamiający senatorów o sejmie, mającym się zebrać w Warszawie w najbliższym czasie. Zwołanie jego motywował król potrzebami polityki zewnętrznej. Wśród nich szczególniejszą zwracał uwagę, że po zgodzie między królami duńskim a szwedzkim należy się »wielkich na morzu niebezpieczności obawać«. Przypominał, że co do żeglugi narewskiej »do tego czasu nic się nie postanowiło, czemby się statecznie ta nawigacja zahamować mogła, która im dalej tem więcej z szkodą państw naszych moc bierze«.

Senatorowie datę zebrania się sejmu oznaczyli na dzień 6 stycznia 1572. Instrukcja, wydana do sejmików, mających wybierać posłów na ten sejm, szczegółowo przedstawiała stan wszystkich spraw, nad którymi miano radzić. Do najważniejszych należały naprężone stosunki z Moskwą i z Danją. »Trzeba się tedy na takowe sprawy i postęпки tych królów — zalecała instrukcja — pilnie a bez omieszkania obejrzyć i takie opatrzenie za radą wszech stanów koronnych uczynić, jakoby nietylko w ziemi inflanckiej pokój od nich i bezpieczeńność być mogła, ale *dominium maris*, na którym wszystkie porty jego król mości zasiadły, a z tych bezmała nie wszystkie kupiectwa i bogactwa do nas przychodzą, żeby się statecznie opatrzyło i taki *modus* znalazł, za którymby już nietylko frajbiterami mogły się niebezpieczeństwa na morzu hamować i port do Narwie niszczyć i psować, ale i stateczną armatę, którą każdy z panów chrześcijańskich, którykolwiek jedno ma port morski, zwykł jako z wielkim kosztem tak też i z rozmaitemi a wielkimi pożytkami na morzu swoim chować«.

Temi słowy poddawał ostatni z Jagiellonów narodowi wielką myśl utworzenia własnej, stałej narodowej floty. Myśl tę żywił oddawna i marzył o niej. Co więcej, własnym kosztem, bez rozgłosu zrobił początek, który w chwili wydania owej instrukcji był już bliski urzeczywistnienia.

Niewątpliwie pod wpływem wypadków gdańskich i niedomagań systemu kaperskiego, już w r. 1570 polecił Zygmunt Komisji Morskiej rozpoczęcie budowy pierwszego okrętu. Ta, czyniąc temu zadość, sprowadziła z Wenecji trzech Włochów, którzy podjęli się zbudować wielki wojenny żaglowiec, zwany współcześnie galeonem. W tym celu, przybywszy do Polski, sporządzili najpierw

w Malborgu model i według niego dnia 8 czerwca 1570 rozpoczęli w Elblągu budowę zamówionego statku. W robotach brało udział wielu miejscowych majstrów i robotników różnych zawodów. Czuwał nad nimi tylokrotnie wspomniany już Jan Kostka, naczelny komisarz morski, kasztelan gdański, starosta malborski i pucki. Materiał drzewny brano z sąsiednich miejscowości. Zarządcą budowy z ramienia króla był Jan Bąkowski, dozorcą nad robotnikami Mikołaj Eichstet. Wszystkie wydatki pokrywał Jan Kostka z dochodów, płynących z ekonomji malborskiej. Świadczy o tem zachowany szczęśliwie ówczesny »Registr przyjemu y widanya pieniędzy na potrzeby Galiony«, ogłoszony wzorowo w r. 1915 przez dra Adama Kleczkowskiego. Rejestr ten, jeden z najcenniejszych zabytków do historii naszej marynarki, daje ciekawy obraz całej pracy, osób, zajętych przy budowie, użytego do niej materiału, przyborów, narzędzi i t. d. Wymienia szczegółowo wszystkie wydatki dzień po dniu, a zarazem dostarcza nam pierwszych prób polskiego słownictwa żeglarskiego, zapożyczonego przeważnie z języka niemieckiego.

Dnia 14 czerwca 1571, w dzień Bożego Ciała, spuszczone uroczyście, przy odgłosie trąb kadłub »galjony« na wodę i z tej okazji, na wzór wenecki, urządzono »wielkie wesele« dla zajętych przy budowie, racząc ich szczerze mięsem, śledziami i piwem. W jesieni budowa była już bliską ukończenia. Kostka interesował się nią bardzo, kazał sobie składać sprawozdania, a chcąc się przekonać o stanie budowy i donieść o niej królowi, dnia 5 października 1571 przybył do Elbląga i szczegółowo oglądał wszystkie roboty.

Elblążanie życzliwie wspierali pracujących, Gdańszczanie natomiast z nieufnością śledzili postęp robót i z niechęcią sprzedawali potrzebne do nich przybory. W budującym się galeonie widzieli początek powstającej floty, która miała Polsce zabezpieczyć nietylko *dominium maris*, ale ich samych utrzymać w karchach uległości państwowej. Widzieli w niej w przyszłości groźniejsze jeszcze dla siebie niebezpieczeństwo, niż w nieorganizowanych kaprach, mogących istnieć tylko czas jakiś.

W istocie wszystko wskazywało na to, że dni ich działalności zbliżają się końcowi. Wprawdzie jakby dla zadokumentowania, że poniesione klęski nie zdołały ich zniszczyć, udało im się znaczny zrobić połów, którego ofiarą padło kilka statków kupców francuskich, płynących z Narwy, ale były to już ostatnie

wysiłki. Sprawily one tylko niemało kłopotu Zygmuntowi. Musiał, chroniąc Gdańszczan od represyj, kilkakrotnie znowu wyjaśniać królowi francuskiemu, Karolowi IX, że jego poddani sami zawinili, bo »wbrew naszym, — pisał — tylokrotnie ogłoszanym edyktom żeglowali do kraju nieprzyjacielskiego i na naszym morzu zostali schwytani«. Z przyjaźni jednak część zabranych i do Gdańska przywiezionych towarów kazał zwrócić owym kupcom.

Mimo coraz większych trudności akcja przeciw żegludze narwskiej nie ustawała i Zygmunt interesował się ciągle działalnością kaprów. Kaprowie z swej strony, chcąc złożyć królowi wyrazy hołdu, wdzięczności i posłuszeństwa, wysłali do niego z końcem 1571 r. delegację, która wręczyła mu zarazem srebrną »laskę regimentarską« (*Regimentstock*). Król przyjął dar, ale delegatów surowo upomniał, aby sprawowali się z godnością sług królewskich i nie dopuszczali się wybryków i nadużyć, na które nigdy nie brakowało skarg.

Odnosnie do Danji, energiczny krok Zygmunta zdziałał więcej, niż zapomocą obcych wpływów byłby uzyskał. Fryderyk II przysłał listy usprawiedliwiające, w których uniewinniał się z zarzutów, zapewniał o swoich najlepszych chęciach, a za jedyny powód zatargu podawał tylko kaprów. Było widocznem, że pragnie porozumienia. Pragnął tego niemniej i Zygmunt, więc w obszernym liście z 23 lutego 1572 do Fryderyka II raz jeszcze w przyjacielskich słowach przedstawił wszystkie wyrządzone sobie krzywdy, prosił o zwrot zabranych okrętów i oświadczał, że odwołuje równocześnie z morza do portu gdańskiego wszystkich kaprów i zawiesza ich działalność jako straży morskiej przeciw Narwie na tak długo, dopóki obopólni komisarze nie rozstrzygną wszystkich sporów. Proponował, aby zjazd ich odbył się około Wielkiejjocy w Szczecinie.

Wstrzymanie działalności kaprów czyniło przedewszystkiem zadość interesom Gdańska, pragnącego gorąco usunąć przyczynę, która tyle na niego ściągnęła przykrości. Wprawdzie na sejmie 1572 r. domagał się przez swoich delegatów zupełnego zniesienia kaprów i byłby to powitał z największą radością, krok jednak taki był niemożliwy. Oznaczałby dla Zygmunta kapitulację z polityki morskiej wobec Danji i Moskwy.

Wspomniany sejm trwał zbyt krótko, aby był mógł zająć się wszystkimi sprawami, poruszonemi w instrukcji. Przyczyniła

się do tego głównie choroba króla, budząca największe obawy. Wszystkich zajmowała najważniejsza kwestja — co zrobić na wypadek opróżnienia tronu. W tym stanie rzeczy i sprawa utworzenia »statecznej armaty morskiej« nie była przedmiotem obrad, które wogóle nie weszły nawet do konstytucji.

Również zawiodły nadzieje na rychłe załatwienie zatargu z Danją. Układy o wspólny zjazd przewlekły się. Fryderyk II żądał kategorycznie, aby przedtem wynagrodzono wszystkie szkody, wyrządzone jego poddanym przez kaprów.

Wstrzymanie ich działalności nie wpłynęło zupełnie na ukończenie budującego się w Elblągu galeonu. Drugi rok trwające roboty ukończone zostały dnia 15 marca 1572. Wszystkie koszta wynosiły 7.210 zł. 24 gr. Statek wykonano według wymogów ówczesnej techniki w sposób, uważany za najlepszy. Był to żaglowiec dwumasztowy, z czterema kotwicami, o pojemności około 400 tonn. Każdy maszt miał dwie kondygnacje żagli i po dwa gniazda bocianie czyli marsy: wielkie we środku, małe u szczytu. W przedniej i tylnej części, w wystających dobudówkach znajdowały się komórki czyli kajuty. Przód okrętu, pod dziobem, zdobiła rzeźba, przedstawiająca smoka, a że tego rodzaju znak był zwykle personifikacją nazwy, więc jest wszelkie prawdopodobieństwo, że galeon miał nosić nazwę »Smok«. W ile armat mógł być uzbrojony, rejestr nie podaje.

Równocześnie z galeonem zbudowano dla niego pomocniczą łódź żaglową czyli bat i fragadę, t. j. łódź z żaglami i wiosłami. Tę ostatnią zaraz po ukończeniu wysłano dla próby z siedmiu ludźmi do Helu, a stamtąd do Pucka, »ażeby tam była w pokoju, bo w Elblągu każdy ją chciał widzieć«. Galeon czekał na dalszy ekwipunek i na rozkaz Komisji Morskiej, kiedy miał ruszyć do Gdańska.

Niestety, w czasie, gdy to się miało stać i gdy pierwszy okręt polski miał wypłynąć na wody Bałtyku, jego inicjator i twórca, król Zygmunt August, zakończył życie dnia 7 lipca 1572. Polska straciła znakomitego władcę, o którym współczesny poeta z dumą śpiewał, że:

Było i na oceanie
Znaczne jego panowanie;
Bo i tam chciał być ogromnym
Nieprzyjaciółom koronnym.

Nato nawy sposobiwszy
I armatę opatrzywszy,
Która gdy na morzu była —
Moskwiciniowi szkodziła.

Owa i polne i wodne,
Miał August żołnierze godne.

W odmęcie bezkrólewia, trwającego prawie dwa lata, rozluźnił się porządek wewnętrzny, rozpętały się zawiści i namiętności, żywioły burzliwe podniosły głowę.

Podniósł ją znowu Gdańsk. Poskromniona chwilowo buta odżyła mu znowu i odżyły dawne praktyki. O konstytucji Karnkowskiego nie myślał nikt, z przyrzeczonych opłat funtcolu nie wpłynął ani grosz do skarbu królewskiego. Komisja Morska, urzędująca w Gdańsku, straciła powagę i powoli znikła z widowni.

Los kaprów królewskich, trzymany od lutego w porcie gdańskim, był przesądzony.

Zostawieni sobie samym, wśród wrogiego nastroju miasta pozbawieni środków utrzymania, nie pozostali bezczynni. Zażądali wypuszczenia ich do Pucka, na co miasto zgodziło się. Tutaj, żądni łupów, aby z nich żyć, nie zważając na dotychczasowy zakaz królewski, rozpoczęli na własną rękę wyprawy na morze. Były to już jednak wyprawy przeważnie korsarskie, pełne samowoli wszelkiego rodzaju. Wszyscy interesowani rzucili się na ich poskromienie. Wśród społadycznych powodzeń, jedna katastrofa za drugą szybko przerzedzała kaperskie zastępy. Część z nich zniszczyły okręty duńskie, szwedzkie, lubeckie i kaprowie moskiewscy. Grupa kaprów, dowodzona przez Asmusa Werkmeistera i Gendericha, schwytana w r. 1572 na morzu przez okręty angielskie, została zaprowadzona do Narwy i oddana Moskwie, która 70 z nich kazała powiesić. Grupę Munkenbekena schwytały okręty gdańskie w pobliżu portu. Okręty jego zabrano siłą, on sam, stawiony przed sąd, został wraz z dwoma towarzyszami skazany na śmierć. Wyrok przez ścięcie wykonano z końcem kwietnia 1573. Głowy straconych wbito dla postrachu na pale nad brzegiem morskim przy wejściu portu. Nie było nikogo, ktoby się teraz ujął za królewskimi sługami.

Gdańsk, korzystając z bezkrólewia, znowu politykę morską w własne starał się ująć ręce. Nie czekając na wybór nowego

króla, sam bezpośrednio zwrócił się do króla duńskiego o zwrot bądź zabranych mu, bądź zatrzymanych w Sundzie okrętów, ludzi i towarów. Fryderyk II zgadzał się, ale żądał, aby miasto pokryło pierwszej szkody, wyrządzone jego poddanym przez kaprów polskich, tak w okrętach, jak w towarach. Zagroził przytem, że gdyby tego nie uczyniło do zapust 1573, okręty ulegną konfiskacie. Miasto ofiarowało 10.000 talarów, potem 18.000, pod warunkiem, że nie tylko wszystko zostanie mu zwrócone, ale wolny przejazd przez Sund i inne stare przywileje będą w mocy utrzymane. Król żądał 100.000 i dał ostatni termin na 14 dni po Wielkiejnocy. Rada m. w pierwszej chwili prosiła, aby całą sprawę odłożył do wyboru następcy Zygmunta Augusta, bo szkody wyrządziło nie miasto, ale ludzie królewscy, a zarazem odniosła się do prymasa, aby poparł jej zabiegi. Rozważywszy jednak, że najlepszym argumentem będzie gotówka, wysłała z nią dwóch delegatów do Kopenhagi, aby całą rzecz umówili i załatwili.

Uгода doszła w istocie do skutku. Gdańsk zobowiązał się zapłacić 100.000 talarów w czterech rocznych terminach po 25.000 i przyrzekł w przyszłości nie dopuszczać do tworzenia kaperstwa w swym porcie. Zato zabrane pod Bornholmem trzy okręty wojenne i pinka, z ich przyborami wojennymi, miały mu być zwrócone. Również miały być uwolnione wszystkie zatrzymane statki kupieckie, a brakujące na nich towary miały być gotówką zapłacone. Nadto wolny przejazd przez Sund został zabezpieczony.

W niewiele tygodni po tej ugodzie spotkała resztki kaprów nowa, niespodziewana katastrofa. Jeden z posłów francuskich, układających się o wybór Henryka Walezego, Guy Gelais de Lansac, przybył w lipcu 1573 do Gdańska, aby stąd razem z posłem polskim, Stanisławem Krzyckim, kasztelanem raciańskim, odjechać do Francji. Dla większego bezpieczeństwa ugodzili kaprów, jacy jeszcze istnieli, aby im z swemi okrętami towarzyszyli w podróży. Wiadomość o tem doszła do Fryderyka II, który bez wahania postanowił skorzystać ze sposobności i dawne załatwić porachunki. W chwili, gdy posłowie z swoim konwojem przejeżdżali przez Sund, kazał wszystkich razem zatrzymać, uwięzić i stawić przed sąd jako rozbójników morskich. Lansac i Krzycki wyszli po dłuższem więzieniu wolni dzięki temu, że byli posłami. Pierwszemu pozwolono odjechać do ojczyzny, drugi musiał wrócić do Polski. Wszyscy ujęci kaprowie zostali skazani na śmierć. Wyrok wykonano.

Fakt ten dopełnił miary zniszczenia polskiego kaperstwa i zupełnego upadku obrony morza. Pozostały po niej tylko nie-dobitki, które wróciły do swoich rodzin i pierwotnych marynar-skich i rybackich zajęć. Wybuchy jednak ich awanturczego ducha i tradycja łupieskich wypraw długo przechowywały się w obrębie Gdańska, a zwłaszcza zatoki Puckiej i nieraz jeszcze zrywały się tu do czynu.

W rezultacie, co dla innych państw stało się podwaliną ich potęgi morskiej, u nas minęło przelotnie. Poszły na marne owoce wielu zabiegów i lat. Przepadł pierwszy wojenny okręt polski, ów królewski galeon, zbudowany w Elblągu. Niewiadomo nawet, jaki spotkał go los. Prawdopodobnie uległ zniszczeniu lub stał się łupem Gdańska.

VIII.

SPRAWY MORSKIE STEFANA BATOREGO.

Ostatni z Jagiellonów zostawił w spuściznie ukochaną przez się ideę, która po wsze czasy miała przypominać Polsce konieczność utworzenia własnej narodowej floty i czynnej polityki na morzu. Idea ta, mimo ujemnych narazie doświadczeń, nie pozostała bez wpływu. Ogół coraz silniej zaczął rozumieć jej doniosłość, dzięki temu, że głównymi jej propagatorami, stali się mężowie tak wielkiej powagi, jak Stanisław Karnkowski, Jan Kostka i Dymitr Solikowski, wszyscy powiernicy i działacze Zygmunta Augusta w sprawach morskich i »obeznani z żeglugą«. Dzięki im, w czasie bezkrólewia, mówiono o morzu i flocie na sejmikach i zjazdach, na sejmie konwokacyjnym i w ulotnych broszurach, jako jednym z obowiązków przyszłego króla.

Karnkowski, przypominając szlachcie gwałty króla duńskiego, takie stawiał jej pytanie: »Kto lepiej może odwetować gwałtów: czy ten, kto biegły w żeglarstwie, ma flotę i potężny jest na morzu, — czy ten, kto nie posiada brzegów, nie zna ich, a nawet nigdy nie oglądał?«.

Najdobitniej rzecz całą ujął Solikowski, późniejszy arcybiskup lwowski. »Każdemu panu i narodowi — pisał — więcej na morskiem państwie zależy, niżli na ziemskim, bo ... kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddała, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim«. Złote te słowa wiecznej godne pamięci!

Mówiąc o morzu, nie zapomniano o obronie jego pobrzeża. Na zjeździe senatorów w Łowiczu (w maju 1573) Karnkowski

i Kostka ostrzegali, że Gdańszczanie »knują niebezpieczne zamiary«. Zwracali uwagę na króla duńskiego, że »gniewa się jeszcze za Augusta, że okrętom jego zabroniona była żegluga na Narwi i krzywym okiem patrzy na Polskę«. Wobec tego Ernest Weyher, szlachcic pomorski i człowiek rycerski z powiatu puckiego, gdzie posiadał wioski Bzin i Prusewo, otrzymał upoważnienie razem z nominacją na pułkownika, aby zaciągnął na żołąd jazdę i piechotę niemiecką, obsadził nią Puck i pobrzeże i czuwał nietylko nad morzem, ale miał baczne oko na to, co się dzieje w Gdańsku.

Kandydatów do opróżnionego tronu było wielu. Każdy przez swoich wysłanników nie szczędził obietnic i zobowiązań. Poseł francuski Montluc, zalecający Henryka Walezego, wśród rozlicznych przyrzeczeń zapewniał, że jego kandydat, gdy zostanie królem, przybędzie do Polski z flotą, która stanie się jej własnością. Ten argument niemało przyczynił się do pozyskania mu głosów i zadecydował o wyborze.

Henryk w paktach konwentach zatwierdził przysięgą, że zobowiązuje się: — »Wystawić i utrzymywać własnym kosztem potrzebną i odpowiednią flotę dla obrony portów i panowania na morzu, przyległym do Królestwa i jego prowincji, którą to flotą tak zarządzi, jak tego będzie wymagać potrzeba i stany Królestwa uchwałą. Z floty tej wielki może być pożytek do wstrzymywania żeglugi narewskiej albo do opanowania tego portu dla Królestwa«.

Zamiast z obiecaną przez Montluca flotą przybył (25 stycznia 1574) Henryk nie morzem do Gdańska, gdzie wszystko było już przygotowane na jego przyjęcie, lecz lądem przez Niemcy. Pierwszy ten zawód zaraz na wstępie wielkie wywołał niezadowolanie. Wkrótce przyłączyły się doń jeszcze inne. Naród zawiódł się na królu. Król nie rozumiał narodu, który był mu obcy. Wzajemne rozczarowanie skończyło się katastrofą prędzej niż się spodziewano. Henryk nocą (19 czerwca 1574) opuścił Polskę. Z haniebną ucieczką upadły i wszystkie jego zobowiązania. W ciągu pięciomiesięcznych rządów, oddany zabawom i ucztom, mało troszczył się o sprawy państwa i o przyjęte na się zobowiązania. W ich liczbie i sprawa utworzenia floty pozostała nietkniętą.

Drugie bezkrólewie wywołało nowe podniecenie i wzburzenie umysłów, otworzyło szeroko pole do nowych intryg, zajazdów, samowoli i gwałtów. Położenie zewnętrzne budziło największe obawy. Granice wschodnie nieubezpieczone i nieustalone.

Car Iwan, zająwszy wielką część Inflant, groził najazdem Litwie. Ziemie ruskie świeciły łunami pożarów strasznych najazdów tatarskich, stosunki z Turcją i z Danją niepewne, w Gdańsku separatystyczne nastroje z dniem każdym zyskiwały na sile; skarb pusty, siła zbrojna upadła do nicości.

Wśród krytycznego stanu rzeczy, z licznych kandydatów, wybór padł na Stefana Batorego, księcia siedmiogrodzkiego — z warunkiem, że poślubi Annę Jagiellonkę, siostrę Zygmunta Augusta.

Batory wybór przyjął, przybył do Krakowa, koronował się (w kwietniu 1576), wziął ślub z Anną i zaprzysiął *pacta conventa*. Obejmowały one i to wszystko, do czego zobowiązywał się Henryk, a więc i obowiązek »utworzenia i utrzymywania własnym kosztem potrzebnej i odpowiedniej floty«.

Znakomity wódz i mąż stanu, równie energiczny jak rozumny, przejął się pomyślnością i wielkością swej nowej ojczyzny, dla której stał się władcą prawdziwie opatrnościowym. Zrozumiał odrazu niebezpieczeństwa jej grożące, tak wewnętrzne jak zewnętrzne — i wszystkim starał się mądrze zaradzić, podnosząc rycerskiego ducha i karność w narodzie. Odbudował gmach wielkiej, silnej i rządnej Polski. W krótkim czasie »skromnie, gładko, nikogo nie dotykając«, umiał przywrócić w państwie jedność, przeprowadzić zgodę, niechętnych skłonić ku sobie.

Opornym okazał się jedynie Gdańsk. Nie mogąc zapomnieć upokorzenia z 1570 r. i konstytucji Karnkowskiego, ufny w swe mury, wały i środki obronne, marzył jeżeli nie o zupełnem odezwaniu się od Polski, to przynajmniej o uzyskaniu jeszcze bardziej niezależnego do niej stosunku, o zniesieniu wszelkich ograniczeń, ciężarów, opłat i t. d. Popierając pozornie kandydaturę cesarza Maksymiljana, nie uznawał wyboru Stefana, a lekceważąc jego potęgę, nie stawiał się na sejmie koronacyjnym i odmówił wezwaniu złożenia przysięgi hołdowniczej.

Mając zachowanie się Gdańska na oku, Batory — wbrew zwyczajowi — zamiast do Warszawy, zwykłego miejsca sejmów, zwołał na październik 1576 sejm walny do Torunia, aby być bliżej »niebezpieczeństw, które się w tamtych krajach pokazują«. W instrukcji, rozesłanej do szlachty na sejmiki, przedstawił obraz położenia państwa i postronnych jego nieprzyjaciół. Między nimi »także i król duński, — podawał do wiadomości — który od kilku lat krzywd i despektów Koronie i przeszłym panom jej na-

czyniwszy, frajbitery, co morza strzegli, okrutnie a sromotnie zamordowawszy, majątności ludzkiej wiele zabrawszy... więcej się jeszcze brać i Gdańsk, który powinnego poddaństwa Koronie i jego król. mości nie oddał, opanować grozi.

Butne stanowisko Gdańska stawało się coraz bardziej wrogiem i separatystycznym. Było widocznem, że dąży do odpadnięcia od Polski, a tem samem do pozbawienia jej dostępu do morza. Przeciw temu należało działać energicznie i wszystkie wyteżyć siły. Rozumiał to dobrze Stefan, lecz nie mając narazie siły zbrojnej, kazał co rychlej tworzyć doborowe stukonne rotę z najemnych ludzi pod wodzą rotmistrzów. Mogli być nimi tylko najdzielniejsi wojownicy. W ciągu kilku tygodni był ich już znaczny poczet. Piechota była gotowa, bo składała się z oddziału hajduków węgierskich, przyprowadzonych do Polski. Wszyscy razem, w liczbie około 2.000, utworzyli przyboczną siłę zbrojną królewską czyli gwardję, której hetmanem został Jan Zborowski, kasztelan gnieźnieński.

Z siłą tą ruszył Batory do Malborga. Tutaj wezwał Gdańszczan na sąd królewski, lecz ci nie stawili się. Gdy wszelkie dalsze układy rozbiły się o ich niezwykłą zuchwałość, król ogłosił ich buntownikami, zabronił wszelkiego dowozu zboża z Polski, a dwóch burmistrzów, sprawujących poselstwo, kazał uwięzić i odeśłać do Łęczycy. Sam, pragnąc zbadać położenie i warowność Gdańska, zrobił podjazd aż pod jego mury. Własnymi oczyma, ze wzgórzy koło wsi Schoenfeld, przekonał się o niepodobieństwie zdobywania potężnych fortyfikacyj siłami i środkami, któremi rozporządzał. Wrócił przeto do Tczewa, zostawił tu Zborowskiego z swą gwardją na straży, a sam odjechał na sejm do Torunia.

Sejm okazał się opornym wszystkim projektom królewskim, odmówił podatków na zaciągi, zgodził się jedynie na pospolite ruszenie, zupełnie nieprzydatne do zdobywania twierdz i wśród swarów o naruszanie wolności szlacheckich rozszedł się bez uchwał. Oburzony Batory mimo zawodu nie ustąpił. Wydał uniwersały, w których powoływał nie pospolite ruszenie, ale ochotników z pocztami jak najlepszymi. Na opędzenie kosztów poświęcił skarby, odziedziczone po Zygmuncie Auguście, zastawił koronę, resztę pożyczył od margrabiego brandenburskiego i przez zimę wszelkich dokładał starań, aby odpowiednią siłą upokorzyć buntownicze gniazdo «obłudnych i wykrętnych» kupców.

Nie zasypiał sprawy i Gdańsk, lecz gorączkowe rozpoczęł przygotowania do przyszłej obrony. Interes kupiecki i wspólna

obawa przed utworzeniem polskiej potęgi morskiej zbliżyły go do Danji. Fryderyk II, któremu cały ten zatarg był bardzo na rękę, stanął po stronie zbuntowanego miasta. Nie krył się z tem i mówił otwarcie, że raczej połowę swego królestwa poświęci, zanim to miasto wróci pod panowanie polskie. Pozwolił mu więc nie tylko na zaciągi w swem państwie, ale dostarczał mu ich na swoich okrętach razem z przyborami wojennymi i czynną obywatelską pomoc.

Wiadomość o tem doszła do Ernesta Weyhera, który już od roku 1575 stał na straży polskiego pobrzeża. Do tego celu miał wprawdzie zaledwie dwie rotę czyli sto osmdziesiąt ludzi piechoty niemieckiej — tak zw. czarnych knechtów — i pięćdziesięciu rajtarów, radził sobie jednak, jak mógł. Dzielnym wojownikiem, widząc, że na morzu niejedno dałoby się zrobić i możnaby szkodzić nieprzyjacielowi, wskrzesił tradycję niedawnej obrony morskiej. Uzbroił w Pucku trzy okręty jako kaperskie pod banderą królewską i kazał im krążyć tak po zatoce Puckiej jak i po wielkiem morzu między Helem a Rozewją. Szczęście sprzyjało. Dnia 21 lutego 1577 nadpłynęły dwa duże trzymasztowe statki duńskie, wiozące do Gdańska zboże, śledzie i różne inne zapasy. Oba wpadły w ręce wspomnianych kaprów. Łup był wspaniały. Na przeszło dwustu wozach przywieziono z nich tyle »dobra« do Pucka, że Weyher, »mógł był z niego zapłacić cały regiment knechtów«.

W odpowiedzi na ten napad, w marcu zjawiła się przed portem gdańskim flota wojenna duńska, złożona z jedenastu okrętów, zaopatrzonych w potężne działa, ludzi i wszelki inny materiał. Przybywała z rozkazem »oczyścić morze, bo na niem pojawiło się trzech piratów« i pod tym pozorem pozostała tu prawie aż do końca roku. Umożliwiło to bezpieczeństwo wszystkich transportów do Gdańska, który zbroił się coraz gwałtowniej.

W lutym ogłosił Batory banicję miasta i konfiskatę na rzecz skarbu wszelkich jego majątków w różnych miastach koronnych. Wiadomość o tym fakcie i o przeniesieniu handlu zbożem polskiem do Elbląga wywołała w Gdańsku ogromne wzburzenie. Motłoch miejski, mszcząc się, rzucił się na klasztor OO. dominikanów w mieście, zrobił wyprawę na klasztor cystersów w Oliwie, potem na okoliczne majątki szlacheckie i wszystkie zniszczył i złupił dogruntu. Oprócz Oliwy ucierpiały najwięcej wioski Stolzenberg, Bischofsberg, Stryż, Brzezno, Gletkowo, Sopoty, Kaczki, Gdynia i Kolebki.

Wypadki te zaostrzyły przeciwieństwa obu stron. Rozstrzygnąć je mogła tylko walka. Król w instrukcji, wydanej pierwszego kwietnia do sejmików powiatowych, otwierał oczy nieświadomionej szlachcie na jej doniosłość. Przedstawiał w niej szczegółowo sprawę Gdańszczan, którzy, »będąc pod posłuszeństwem koronem, wzbogaciwszy się, a prawie jako wieprze utuczwszy... pany się poczynili... ponieważ wszystkie zboża, towary, majątności dochodów naszych w ręku swem mieli... to jako chcieli sprzedawali do ludzi na świat... z najlepszym pożytkiem swym a szkoda i wieczną sromotą naszą«.

Pierwsze kroki wojenne rozpoczął Gdańsk. Dowódca jego sił zbrojnych, Hans Winkelburch z Kolonji (Jan z Kolna), postanowił spróbować szczęścia i zniszczyć hufce Zborowskiego w Tczewie, zanim z Polski większe przybyłyby siły. W nadziei, że go zaskoczy niespodzianie, dnia 16 kwietnia 1577 zrobił wyprawę lądem i Wisłą na statkach, na czele 8000 ludzi. Wyprawa nie udała się. Zborowski uprzedził napad i nad jeziorem Lubieszowskim odniósł wspaniałe zwycięstwo nad cztery razy silniejszym nieprzyjacielem. Cała siła zbrojna Gdańska została zniszczona. Na placu boju padło 4416 trupów, przeszło 1000 jeńców poszło do niewoli. Wszystkie chorągwie, armaty, tabor, mnóstwo broni stało się zdobyczą Zborowskiego. Na drodze pościgu »trup leżał na trupie«. Niedobitki zaledwie wróciły do miasta, a flota tylko dzięki szybkiej ucieczce uszła podobnego losu.

Zwycięstwo pod Lubieszowem miało wielką doniosłość. Dodało wszystkim ducha, obudziło wiarę w króla i w jego zbawienne przodownictwo. Zaczęły nadpływać zasiłki pieniężne i ochotnicy.

Uderzenie w tej chwili na Gdańsk byłoby go niewątpliwie oddało w ręce Polsce. Do tego jednak siły królewskie, zbierające się w Malborgu, były zawsze zbyt szczupłe. Na przygotowaniach i nowych bezcelowych pertraktacjach strawiono jeszcze prawie dwa miesiące, co umożliwiło, że Gdańszczanie ochłonęli z »postrachu« i mieli czas przy pomocy Danji nowe zebrać zaciągi i uzupełnić straty w uzbrojeniu. Nadto dla obrony portu i utrzymania łączności z flotą duńską uzbroili sześć okrętów. Poparcie Danji wywołało w Gdańsku nastrój dla niej bardzo życzliwy tak, że po całej Europie rozeszła się wieść, iż miasto to chce się jej poddać.

Wspomniana flota duńska nie opuszczała swych stanowisk, lecz krążyła ciągle przed portem. Od czasu do czasu zbliżała się

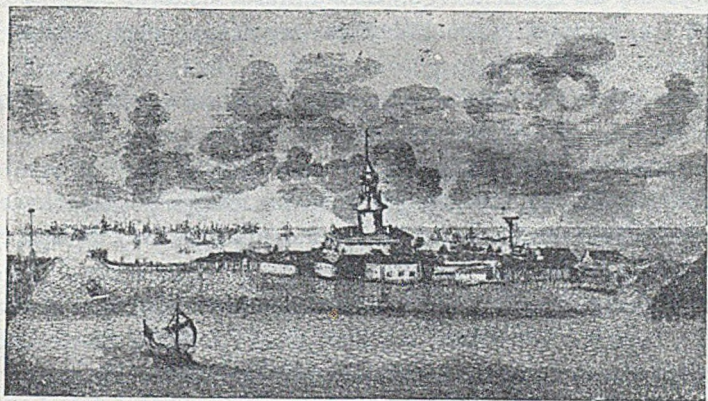
do brzegów i pod ogniem dział okrętowych próbowała w różnych miejscach wysadzać żołnierzy na ląd. Wszystkie te jednak usiłowania spełzły na niczem. Udaremniały je oddziały Ernesta Weyhera, które w tym czasie przez nowe zaciągi wzrosły do 1000 »czarnych knechtów« i 400 rajtarów. Rozłożone nad morzem, »dzień i noc« czuwały nad bezpieczeństwem polskich brzegów aż po Latarnię. Główna ich część stała załogą w Pucku, osłaniając przystań weyherowskich kaprów przed niespodzianym napadem.

Mimo trudnych warunków kaprowie owi nie próżnowali. Wypadając z Pucka »na wzwiady«, z wielkim pożytkiem pełnili służbę wywiadowczą i ostrzegawczą. Na jednej z takich wypraw, dnia 15 maja, udało im się nawet tuż pod bokiem floty duńskiej uprowadzić okręt, wiozący z Gdańska piwo i inne zapasy. W dwa dni potem admirał duński, Eryk Munk, odpłacając się za ten czyn, podpłynął pod Puck i kulami z dział obsypał żołnierzy na wybrzeżu, spalił nadbrzeżną gospodę i dwie chaty rybackie, w sąsiedniej zaś wsi wysadził ludzi na ląd i uprowadził kilka sztuk bydła. Szczęśliwie cała akcja skończyła się tylko na tem. Król duński, który równocześnie zapewniał Batorego o swej przyjaźni, chciał żyć z Rzeczpospolitą w zgodzie, ale tylko na lądzie — nie na morzu. Popierając Gdańsk przeciw Polsce, widział w tem najskuteczniejszy sposób pozbawienia jej najlepszego portu, a zarazem dostępu do morza, na którym nie życzył sobie polskiego współzawodnictwa.

Nie dopuścić do tego było niezłomnem postanowieniem Batorego. Zadanie nie było łatwe — wobec niezwyklej obronności miasta, plan jednak króla był prosty i jedynie prowadził do celu. »Całe nasze powodzenie i zwycięstwo — pisał 6 maja do Zborowskiego — zależy od pośpiechu, żeby zająć Latarnię, albo stanąć obozem między Gdańskiem a Latarnią przy Wiśle i zbudować na niej most, zanim Gdańszczanie nowe zbiorą wojska. W ten sposób będzie można łatwo posiłki i te nowe wojska wstrzymać«.

Tak samo radził E. Weyher, najlepszy znawca polskiego pobrzeża. »Zbadawszy dokładnie twierdzę portu gdańskiego (Latarnię), sądzę, — pisał do króla — że należy przy Wiśle założyć warowny obóz, dobrze w działa i inne potrzeby zaopatrzony. W ten sposób nietylko możnaby zagrozić tej twierdzy, ale port zamknąć, co byłoby dla Gdańszczan najdotkliwszem, bo przeszkodziłoby sprowadzeniu do niego zaciągu; trzeba jednak działać jak najspieszniej«.

Niestety, czas mijał najkorzystniejszy, Gdańsk bez przeszkody zaopatrywał się w nowe zaciągi ludzi, zapasy i broń, a oczekiwana armja polska nie zjawiała się. Z początkiem czerwca na duńskich okrętach przybyło z Niemiec i z Danji 873 knechtów, którzy z dawniejszym żołnierzem skompletowali sześć rot piechoty, a jedną jazdy. Wkrótce potem przyłynęli z Niderlandów Szkotowie, doskonale wyćwiczeni strzelcy, za nimi strzelcy walońscy i gaskońscy i razem z Szkotami utworzyli jeden wyborowy regiment szkocki o sześciu rotach. Nadto »synkowie miejscy« czyli mieszczanie



Ryc. 9. Latarnia (Weichselmünde) w połowie XVII w. Widok od strony Gdańska.

tworzyli osobno dziewięć chorągwi. Gdańsk miał możność przygotować się należycie i zaopatrzony w pełną załogę, ufny w swoje warownie, oczekiwał spokojnie przybycia króla.

Wszystkie te przygotowania nie pozostały tajemnicą dla Weyhera. Donosił o nich, błagał, zaklinał, aby mu przysłano choć 400 lekkiej jazdy i 1000 piechoty z kilku wielkimi działami i pozwolono zatoczyć obóz naprzeciw Latarni, gdzie będzie najdogodniej. »Dowiodę tego, — zapewniał — że wyjdzie to na korzyść w. król. mości«.

Wszystkie prośby i przedstawienia pozostały narazie bez skutku. Król dopiero 7 czerwca wyruszył z Malborga i przez Tczew, gdzie połączył swe hufce z hufcami Zborowskiego, zbliżył się ku Gdańskowi. Weyher z swymi knechtami i rajtarami nadchodził od Pucka. Liczebnie cała siła królewska przedstawiała się bardzo skromnie, bo razem z oddziałami Weyhera wynosiła około 10.000 ludzi, w tem 6.000 jazdy, 4.000 piechoty i 22 dział.

Mogło to wystarczyć na otoczenie zaledwie czwartej części Gdańska, który dla lepszej obrony spalił swoje piękne przedmieścia.

Na radzie wojennej w Prusczu (Praust), 12 czerwca, król przedstawił plan skierowania wszystkich sił ku oblężeniu i zdobyciu Latarni, aby Gdańszczyźń odciąć od morza i głodem zmusić do poddania. Popierali go Weyher i Jan Zamojski. Sprzeciwili się wojewodowie Kostka i Firlej, tudzież hetman nadworny, Zborowski, twierdząc mylnie, że w mieście wybuchnie bunt pospólstwa przeciw magistratowi, gdy polskie zagrają działa. Batory ustąpił. Rozłożył się na Stolzenbergu, działa kazał ustawić na górze Biskupiej, a samego tylko Weyhera wysłał z jego ludźmi pod Latarnię.

Gdy pierwsze polskie odezwały się działa i kule posypały się na miasto, Gdańszczanie, aby zyskać na czasie, udali pokornych i prosili o układy. Uwierzono w ich szczerość i prowadzono je przez 15 dni, aż król, widząc, że nie osiągną celu, kazał je zerwać. Nowe zaczęło się ostrzeliwanie miasta, ale z jednej tylko strony, bo o osaczeniu nie było mowy.

Weyher tymczasem wystawił przed swoim obozem, naprzeciw Latarni, baterję z czternastu ciężkich dział i walił jej mury kulami. Gdańszczanie, uważając, że stąd największe może im grozić niebezpieczeństwo, postanowili je sparaliżować. Plan udał się. Nad ranem 3 lipca załoga Latarni, wzmocniona niemieckimi i szkockimi strzelcami z Gdańska, uderzyła niespodzianie na stanowisko Weyhera. Wskutek ospałości czy zdrady straży nocnych, nieprzyjaciół zdołał wpaść do obozu. Wszczął się popłoch niemały. Knechty niemieckie słaby stawiali opór, tylko rota polskiej piechoty walczyła do upadłego. Weyher, wstrzymując uciekających wszędzie pierś swą nadstawiał. Wszelkie wysiłki byłyby daremne, gdyby nie nadbiegł przysłany od króla z pomocą Kazanowski na czele chorągwi usarskiej. Gdańszczanie ustąpili, ale szańce obozu zostały popsute, największe armaty, 72-funtowe, zatopione w Wiśle, jedna zagwożdżona, osiem zabranych do miasta. Strata ta była dotkliwsza od straty, poniesionej w poległych, których przeszło stu zostało na placu. Gdańsk odzyskał łączność z morzem i z Latarnią.

Klęska Weyhera i bezskuteczność nawet 100-funtowych pocisków, miotanych do opornego miasta, kazały myśleć o zmianie planu wojennego. W istocie w nocy z 14 na 15 lipca kazał król zwinąć obóz i ruszył się z wojskiem, opuszczając dotychczasowe

stanowisko. Z Pruszcza rozesłał nieobecny senatorom następującą wiadomość o swoich dalszych zamiarach: »Postanowiliśmy serjo dobywać miasta, a przedewszystkiem twierdzy morskiej, po zdobyciu której ujmemy miasto w kleszcze. Więc idziemy z wojskiem pod Latarnię, ale od strony Mierzei, Wisłę przejdziemy pod Głową«.

Powodzenie pod Latarnią i odstąpienie króla rozuchwaliło jeszcze bardziej Gdańszczan, co nie przeszkadzało im, że znowu pokornemi słowy prosili o nawiązanie układów. Równocześnie zaś, mając wolny wyjazd z portu, wysłali swą flotę na morze i do zatoki Fryskiej, z poleceniem zabierania wszystkiego, co z Polski przez Elbląg wychodziło na świat. Następstwa niedługo dały na się czekać. Z Elbląga coraz nowe zaczęły napływać skargi i doniesienia o gwałtach, popełnianych na okrętach, wiozących z Elbląga polskie zboże i inne produkta, o ich zabieraniu, konfiskowaniu i uprowadzaniu. Mnóstwo obcych kupieckich okrętów skupiło się w Elblągu, bojąc się ruszyć z portu, aby się nie stać łupem zawistnych konkurentów, wspieranych przez flotę duńską. Zewsząd wołano o obronę, o ratunek, o zabezpieczenie żeglugi, tak na morzu, jak na Wiśle.

Na wieść o tym stanie rzeczy Batory nie został obojętny. Przeciw napastnikom postanowił zorganizować obronę morską. Do stworzenia jej jeden tylko nadawał się Elbląg, stary współzawodnik Gdańska, a Polsce bardzo życzliwy. Do niego też zwrócił się król 19 lipca i polecił radzie m. wyekwipować dziesięć okrętów, należących bądź do miasta, bądź do osób prywatnych, zaopatrzyć je w marynarzy, w działa, proch, kule i inne przybory. Przytem zapewniał, że gdyby taki okręt czyto miastu, czy też kupcom zabrany, poniósł jaką szkodę, ta będzie zwrócona, gdy pokój zostanie zawarty.

Aby rzecz całą jak najprędzej wprowadzić w życie, wysłał równocześnie, dla bliższego porozumienia się z radą, swego dworzana, Jerzego Pawłowskiego i dwóch doświadczonych marynarzy: Bartłomieja Becka i Macieja Scharpinga, niewątpliwie znanego nam już organizatora kaprów Zygmunta Augusta, który z wszystkich przejść wyszedł cało. Zadaniem ich obu było wyszukać przedewszystkiem odpowiednie okręty i nająć je na rzecz państwa.

W dziesięć dni później, gdy wszystko przez wymienionych wysłanników zostało ułożone i przygotowane, a elblążanie przyrzekli swą pomoc, wydał król uniwersał, w którym podawał każ-

demu do wiadomości, a zwłaszcza ludziom obcych narodów przybywających do Elbląga, żeby się nie niepokoili zarządzeniem mającej się utworzyć obrony morskiej, bo ona ograniczy się tylko do dziesięciu okrętów.

Dnia następnego (28 lipca, w obozie pod Głową), w drugim uniwersale, zawiadamiał król swoich i obcych poddanych, że potrzebując do wspierania akcji wojennej przeciw buntowniczym Gdańszczanom pewnej liczby okrętów, uzyskanie ich i wyekwirowanie powierzył Piotrowi Kłoczowskiemu, małogoskiemu staroście i sekretarzowi przybocznemu, tudzież burmistrzowi i rajcom miasta Elbląga, z tem zastrzeżeniem, że:

„Żołnierzy naszych, którzy będą się posługiwali temi okrętami, nie chcemy uważać ani za piratów, ani nawet za kaprów. Mają oni nas wspierać przy naszych brzegach i na rzekach przeciw buntownikom, a nie włóczyć się po pełnem morzu. Nie śmia nikomu szkodzić i niepokoić go, w szczególności króla Danji i jego poddanych, króla Szwecji i jego poddanych oraz miast hanzeatyckich. Wolno im tylko chwytać i zabierać okręty zbuntowanych Gdańszczan, których całą zdobycz oddajemy im na własność. Nadto przyrzekamy, że ugodzona cena za wynajęte okręty i żołd dla marynarzy zostaną w swoim czasie bezzwłocznie wypłacone przez wspomnianego starostę małogoskiego, burmistrza i rajców. Zaręczamy również, że te okręty, któremi będziemy się posługiwali, uwolnimy wczesnie, żeby mogły przed zimą wrócić z towarami, po które przyjechały, a nadto wydamy rozkaz, aby od ich właścicieli, gdy będą wracać, nie brano żadnej opłaty, należącej się naszemu skarbowi».

Zanim Kłoczewski mógł wykonać powierzone mu dzieło, król z pod Głowy skierował swe siły napowrót pod Gdańsk, obszedł miasto i stanął obozem na polach między Oliwą, Gletkowem, brzegiem morskim a jeziorem, zwanem Zaspą. Przed sobą naprzeciw Latarni, wzdłuż lewego brzegu Wisły, kazał się ustawić Weyherowi z piechotą i całą artylerją, liczącą dwadzieścia dział. Usypano okopy, rowy, bolwerki, ustawiono kosze szańcowe i oblężnicze działa. Nad brzegiem morza wystawiono blokauz. Piechota, chorągwie konne, kozacy, hajducy zajęli wszystkie pola aż pod same wały miasta.

Dnia 11 sierpnia zagrzmiały działa polskie, skierowane ku twierdzy Latarni, w której środku znajdowała się wieża obronna o dwu kondygnacjach. Ostrzeliwanie jej szło pomyślnie. Zrobiono

szeroki wyłom w murze, a 20 sierpnia od kul rozżarzonych zajęła się i runęła górna część wieży. Obrońcy schronili się do dolnej i za szanice. Postanowiono szturmem zdobyć ich pozycje. Więc na czółnach, sprowadzonych łądem z Pucka, kazał król budować most przez Wisłę, żeby wojsko i działa przeprowadzić na drugi brzeg. Gdańszczanie nie zdołali powstrzymać pochodu. Za okopami Latarni zacięty stawili opór. Już część ich zdobyły wojska polskie, gdy nadeszły posiłki z miasta i Gdańszczanie odparli atakujących. Wspierały ich w tem skutecznie działa okrętów duńskich. Nazajutrz wznowił się bój długi, zacięty i krwawy. Padł główny wódz gdański, Jan z Kolna, padło innych wielu, ale i straty polskie były znaczne. Wśród bezskutecznych szturmów, udało się Gdańszczanom rozerwać most i czółna jego puścić z wodą do morza. Odcięte na prawym brzegu oddziały polskie musiały się poddać. W następstwie tego niepowodzenia osłabły boje. Walczono odtąd tylko podjazdami, ale Gdańsk odczuwał codziennie ucisk zbrojnej ręki królewskiej. Zupełny zastój handlowy był dla niego najdotkliwszą klęską.

Obleżenie coraz większym stawało się ciężarem dla sąsiednich okolic. Szlachta powiatu puckiego i mirachowskiego, stykająca się swemi posiadłościami z morzem, zwróciła się do króla z prośbą, aby zechciał się skłonić do układów z Gdańskiem i wstrzymać kroki wojenne, bo »codzień większem — mówili — grożą nam niebezpieczeństwem okręty duńskie, roznosząc wszędy strach, pustosząc i plondrując nasze brzegi tak, iż dzień i noc bezustannie na czatach spędzamy«.

Równocześnie dochodziły króla złowrogie wieści o strasznej gospodarce Moskwy w zajętych przez nią Inflantach, o jej przygotowaniach wojennych, o grożącym najeździe na Litwę. Inflanty wzywały ratunku. Tatarzy szeroko plondrowali po Rusi. Wobec tego pragnął król jak najrychlejsz skończyć z Gdańskiem, aby większemu niebezpieczeństwu stawić czoło. Zgodził się na rozpoczęcie nowych rokowań, kazał zaniechać dalszego oblegania Latarni i dnia 6 września, porzuciwszy okopy i obóz, wrócił z wojskiem do Malborga. Tutaj otrzymał relacje z Elbląga, że Kłoczewski wykonał już znaczną część powierzonego mu zadania. Wynajął sześć okrętów, zaopatrzył je przy pomocy miasta w działa i ludzi, mianował dla każdego okrętu kapitana i rozpoczął akcję obronną w zatoce Fryskiej. Nie pozostała ona bez dodatnich skutków. Zabezpieczenie portu elbląskiego i skupionych w nim

statków kupieckich, ochrona statków wjeżdżających i wyjeżdżających z zatoki Fryskiej, kontrola ich ładunków, straż nad 60 zaksekwestrowaniami statkami i t. d., była ich zasługą.

Ta doraźnie utworzona flota większe obudziła w Gdańsku zaniepokojenie, niż wiele innych zarządzeń króla. Wśród obaw i podejrzeń przypuszczali jedni, że znowu dawne odżywa kaperstwo, inni, że tworzy się zorganizowana flota polska, która kiedyś może być groźną dla morskiej polityki miasta. Zgodnie postanowiono ją zniszczyć w zawiązku, a zarazem wyrzucić zemstę na Elblągu, że stanął po stronie króla i otrzymał od niego te same prawa, jakie Gdańsk dotąd posiadał.

Mimo rozpoczętych układów, ledwo wojska polskie opuściły brzeg Wisły pod Latarnią, a już 8 września okręty gdańskie, cztery galeony i piętnaście dużych uzbrojonych łodzi, wypłynęły na morze. Admirał duński, Eryk Munk, zgodził się wziąć udział w wyprawie. Połączył swą flotę z gdańską i pod jego osobistym dowództwem ruszono razem ku Pilawie, warowni nadmorskiej księcia pruskiego, strzegącej wejścia do zatoki Fryskiej (*Frische Haff*). Tutaj bez żadnej przeszkody połączona flota duńsko-gdańska dostała się do wspomnianej zatoki. Wieść o jej zbliżaniu się wywołała popłoch we wszystkich nadbrzeżnych osadach i miastach. Wobec ogromnej przewagi okręty Kłoczewskiego uszły bądź do Królewca, bądź do Elbląga. Obawy nie były przesadzone. Flota, zbliżając się do brzegów, wysadzała na ląd żołnierzy, którzy wśród pożarów i mordów rabowali, nakładali kontrybucje, groźbami terroryzowali ludność. Doznały tego losu Brunsberga, Frąberg, Tolke mit i inne. Zagrożony Elbląg wysłał gońca do Malborga, prosząc króla o pomoc. Zanim ją mógł otrzymać, w nocy z 16 na 17 września okręty nieprzyjacielskie, silnym wiatrem pędzone, dotarły rzeką Elblązką aż pod wewnętrzny port i hukiem swych dział przeraziły miasto. Munk zażądał wysłania delegatów dla ułożenia warunków poddania. Gdy na to się nie zgodzono, wysadzeni na brzeg żołnierze rozpoczęli palić i rabować przedmiejskie domy i folwarki. Od żaru podpalonych składów drzewa zajęły się sąsiednie śpichrze. Dwadzieścia trzy z nich, napełnione częściowo zbożem, stanęło w płomieniach. W mieście wszczął się popłoch bez granic. W tej krytycznej chwili nadspodziewanie przybyła miastu pomoc.

Batory, na wieść o groźącym napadzie floty, pchnął natychmiast do Elbląga dla ochrony jego portu kilka chorągwi jazdy

węgierskiej pod dowództwem głośnego wojownika, Kaspra Bekesza. Ten, w pochodzie ujrawszy zdaleka olbrzymią nad Elblągiem łunę, ruszył co rychlej ku niemu. Przybył w samą porę i, połączwszy się z oddziałem miejskim, uderzył na nieprzyjaciela, zajętego rabunkiem. Najeźdźcy, nieprzygotowani na to, w nieładzie rzucili się do okrętów, tracąc wielu zabitych i trzydziestu jeńców. Gdyby nie bagno, które powstrzymało jazdę, żaden Duńczyk, Gdańszczanin czy Szkot, nie byłby uszedł cało. Elbląg i jego port ocalał dzięki królowi, więc zaraz nazajutrz wysłał do niego list dziękczynny. Flota nieprzyjacielska, zostawiwszy jeden okręt, wycofała się na wody zatoki Fryskiej, gdzie plondrowała jeszcze wybrzeża, a nawet Nogatem wdzierając się w głąb kraju, pod Malborg. Niebezpieczeństwo istniało dalej, ale Bekesz z oddziałami swemi uwijał się wzdłuż brzegów zatoki i zasłaniał mieszkańców przed napadami. W akcji tej wspierały go w miarę możliwości i okręty Kłoczewskiego. Z końcem września najeźdźcy opuścili spokojną i niełatwo dostępną zatokę Fryską, uprowadzając ze sobą schwyte tutaj statki, z których jeden, angielski, bronił się długo i zacięcie.

Przez cały ten czas układy, nawiązane między królem a Gdańszczanami, toczyły się bez przerwy i nie pozostały bez rezultatu. Gdy nie udało się skruszyć oporu Gdańska, zburzyć jego murów i wałów, Batory uczuł się skłonny do ustępstw, nie pozwolił jednak, aby przekroczyły granice godności majestatu i Rzeczypospolitej. Pośrednictwa podjęli się posłowie książąt Rzeszy Niemieckiej. Dzięki im po trzymiesięcznych targach pokój doszedł do skutku.

Dnia 12 grudnia 1578 na zamku malborskim, w dawnym refektarzu wielkich mistrzów krzyżackich, król, otoczony orszakiem senatorów, zasiadł na tronie. Stawili się przed nim posłowie gdańscy, a między nimi więzieni dotąd burmistrz Ferber i rajca Rozenberg i uroczyście imieniem miasta czynili wyznanie winy i uległości, prosząc według umówionej formuły o przebaczenie. Nadto zobowiązywali się zapłacić w czterech ratach dwieście tysięcy złotych kosztów wojennych i dwadzieścia tysięcy na odbudowanie zburzonej Oliwy, złożyć przysięgę wierności, rozpuścić jak najspieszniej żołnierzy i zaprowadzić w mieście spokój.

W cztery dni później komisarze królewscy, przybywszy do ratusza gdańskiego, odebrali od urzędów miejskich i od

pospólstwa przyrzeczoną przysięgę wierności. Batory zniósł wyrok banicji, potwierdził prawa, przywileje i wolności miasta.

Sprawa rozpatrzenia uciążliwości czyli grawaminów, jak je nazywali Gdańszczanie, t. j. tych postanowień, które zawierały się w nienawistnych dla nich konstytucjach Karnkowskiego z r. 1570, w możliwości tworzenia przez królów kaperstwa i t. d., odłożono do przyszłego sejmku walnego razem ze sporną sprawą o dochód portowy (*Pfahlgeld*), którego Gdańsk nie chciał w zupełności ustąpić.

Nie spełniły się nadzieje i rachuby duńskie. »Oko Korony Polskiej« zostało dla niej uratowane. Walka o dostęp do morza, skończyła się zwycięstwem Polski. Przyczynił się do tego nie oręż, ale zwykła kalkulacja kupiecka, która mimo całej buty stwierdzała wymownie, że »Polską tylko Gdańsk stoi i bez niej obejść się nie może«. Świadomość tego spowodowała otrzeźwienie burzliwych żywiołów, kazała zawrócić z drogi, której następstwa byłyby nieobliczalne — i dawne z Polską nawiązać stosunki.

Z uspokojeniem Gdańska elbląska flota Kłoczewskiego straciła cel swego dalszego istnienia. W myśl królewskiego uniwersału, który powołał ją do życia, została przed zimą jeszcze rozpuszczona. Według rachunków, przedłożonych przez Kłoczewskiego, wydatki na »wyprawę statków większych zwanych gallery z frajbitrami i działami do strzeżenia Hafu«, z sześciu kapitanami, po jednym na każdym okręcie, z najmem marynarzy i t. d. wyniosły 1220 zł. Wszystko pokrył nie król, lecz skarb koronny. Rozpuścił i Weyher swoich kaprów z Pucka, ale dopiero w roku następnym, gdy na moskiewską wyruszył wyprawę.

Spokój zapanował na polskim morzu, ale bandera polska znikła z niego chwilowo. Stefan Batory, prócz owej krótkotrwałej, dorywczo stworzonej floty, nie miał czasu i możliwości, aby w następnych latach z właściwą sobie energją zająć się sprawami morskimi. Są jednak dane, że myślał o tem i, ze względu na stosunek do Danji, po zażegnaniu niebezpieczeństwa od wschodu, dalekie w tym względzie układał plany. Marzył o wielkiej lidze Polski i Szwecji, o wspólnej wojnie przeciw Danji i o jej zniszczeniu przy pomocy mającej się utworzyć floty.

Wyrazem tych dalekich planów stawał się coraz życzliwszy stosunek do Gdańska, uwieńczony układem celnym, zw. *tractatus portorii*. Czynił on zadość tym wszystkim jego żądaniom co do

»uciążliwości«, których rozpatrzenia i uregulowania w myśl ugody z 1577 r., domagał się ciągle. Było ich sporo. Król oddał je najpierw senatorom do zbadania. Ci, mając »wzgląd na prawa i godność Rzeczypospolitej, ale i na to, żeby Gdańszczanie przeciw słuszności nie szkodowali«, wydali życzliwą opinię i przedłożyli ją królowi do potwierdzenia. Dnia 26 lutego 1585, na sejmie warszawskim, podpisał Batory i wręczył delegatom miasta obszerny, majestatyczną pieczęcią opatrzony akt owego układu, który wielką odtąd posiadał doniosłość dla polsko-gdańskich stosunków.

Mocą wspomnianego aktu stwierdzał król w obecności licznych senatorów, że dotychczasowa opłata portowa, zw. »palowe« (*Pfahlgeld*), została podwyższona podwójnie z tem, że połowa przypadać będzie na króla i wpływać do jego skarbu nadwornego, połowa zaś druga na rzecz miasta. Urzędnicy komory palowej (*Pfahlherren*), t. j. dwaj wyznaczeni do tego rajcy i ich pisarze, mieli odtąd składać przysięgę i zdawać rachunki zarówno magistratowi jak królowi.

W myśl przywileju Kazimierza Jagiellończyka z r. 1457, który król zatwierdził równocześnie, pozostawiono Gdańskowi prawo rozporządzania żeglugą, otwierania jej i zamykania tudzież zarządzania wszelkimi sprawami na morzu i na wybrzeżach. Król jednak zastrzegął sobie, iż wszystkie te zarządzenia mogą się dziać tylko za jego wiedzą i zgodą.

Następnie uchwały Komisji z r. 1570, t. j. owe konstytucje Karnkowskiego, jakkolwiek dotąd nie weszły w życie, ogłaszał król, że je znosi, a wszystko to, co w łączności z nimi przynosiło miastu ujmę, obrazę lub szkodę, razem z pismami Friedewalda uznaje za nieważnie. Miasto ma zachować ten stan rzeczy i prawa, jakie miało przed uchwałami owej Komisji.

Obok wielu innych jeszcze spraw szczególniejsze znaczenie posiadał ustęp owej ugody, odnoszący się do morza i kaperstwa. Oświadczał w nim król:

»Gdybyśmy, albo następcy nasi, uznali za konieczne zarządzić coś na morzu w interesie i potrzebie państwa, ma to się stać po dojrzałej rozwadze, w czem w równej mierze będzie uwzględnione i zdanie naszego miasta Gdańska, którego sprawy morskie przed wszystkimi innymi obchodzą. Tego zaś sposobu rozbójniczo-wywiadowczej marynarki, jaką dotychczas ze szkodą ogółu posługiwano się, wyrzekamy się zupełnie i znosimy ją na zawsze w naszym i naszych następców imieniu«.

W myśl przytoczonych słów system kaperski pozostał tylko wspomnieniem. Znosząc go, mógł to Batory uczynić bez szkody dla siebie i dla państwa, nie istniały już bowiem przyczyny, dla których kaperstwo powołane zostało do życia. Narwa i zatoka Fińska przeszły w r. 1581 w posiadanie Szwedów, a tem samem ustała groźna żegluga narewska. Inflanty oręż zwycięski króla przywrócił Polsce w całości (1582), Moskwa na długo została odparta od Bałtyku.

Przy zawieraniu powyższej ugody z Gdańskiem był obecny sam twórca owej wiekopomnej konstytucji, Stanisław Karnkowski, w tym czasie najwyższy dygnitarz państwa, bo jego prymas. Widząc, że »inne teraz nastały okoliczności i czasy«, pierwszy zgodził się na unieważnienie własnego dzieła i tem ułatwił dojście ugody do skutku.

Oceniając rzecz bliżej, cała ta ugoda była stanowczem zwycięstwem Gdańska. Wprawdzie wskutek podwyższenia opłaty pałowego skarb królewski zyskał odtąd znaczny, stały dochód, zrobiono jednak ustępstwa za cenę zbyt wielkich ofiar. Przy braku innego odpowiedniego portu, wobec słabej władzy i egzekutywy, Rzeczpospolita czyniła swoją politykę morską znowu zależną od dobrej woli i chęci miasta, które, własne tylko interesa mając na oku, nie mogło być jej życzliwe. Fakta następnych lat stwierdziły to aż nadto wymownie.

IX.

WYPRAWY ZYGMUNTA III DO SZWECJI.

Przedwczesna śmierć Stefana Batorego (12 grudnia 1586) przerwała wszystkie jego wielkie plany, pozbawiła naród rycerskiej ręki, która umiała go trzymać w karności, rzuciła państwo na pastwę nowego, groźnego bezkrólewia.

Jak w poprzednich bezkrólestwach, tak i obecnie, nie brakło kandydatów do tronu. Najsilniejszą działalność rozwinęła dynastia Habsburgów. Królowa wdowa, Anna, pragnęła gorąco ujrzeć na tronie swego siostrzeńca, Zygmunta, syna króla szwedzkiego, Jana III i Katarzyny Jagiellonki. Nie szczędziła ku temu namów, kosztów i zabiegów. Dzięki jej wpływowi, młody królewicz, urodzony w więzieniu gripsholmskim, wychowany przez matkę w duchu katolickim, nauczony przez nią mowy polskiej, a przytem jako potomek krwi jagiellońskiej, rychło zyskał stronników.

W odmęcie intryg, wicherzeń, zaburzeń, w r. 1587 dnia 19 sierpnia obrany został Zygmunt królem, na Woli pod Warszawą. Nazajutrz wyborcy wspólnie z posłem szwedzkim ułożyli punkta paktów konwentów, które przysły król miał przyjąć i zaprzysiąc narodowi. W ich liczbie włożono nań obowiązek, że »własnym kosztem wystawi na użytek Królestwa Polskiego i W. Księstwa Litewskiego flotę, należycie we wszystko zaopatrzoną«.

Zanim obrany król mógł przybyć do Polski, królowa Anna wszelkimi sposobami starała się przejednać dotychczasowych jego przeciwników, a zwłaszcza Litwinów, którzy usunęli się od elekcji. Jednym z środków było zwracanie uwagi na doniosłe zadanie, jakie Zygmunt przyjmował na siebie co do floty.

»Pożytki, — podnosiła Anna w instrukcji, wydanej do sejmików litewskich, — które za panowaniem j. król. mości, pana obranego, popłyną Koronie i W. Księstwu Litewskiemu, długoby wyliczać. Widzą waszmościowie, jako wiele zależy na *liberum dominium maris*, bez którego słabe są największe państwa, a najmniejsze państwo morską wolnością i państwem portów ku górze się wznosi. Przytem jako wiele zależy mieć całe Inflanty, despektem i szkodom króla duńskiego, których na dwakroć sto tysięcy Koronie i W. Ks. Litewskiemu na każdy rok czyni, odjąć i obronić. A możemy bezpiecznie rzec i Moskwicina trzymać na wodzy. Że zobowiązanie owo co do dostarczenia Rzeczypospolitej floty wojennej, do trwałego oparcia się na Bałtyku, leżało w interesie państwa i trafiało do przekonania wielu wśród rzeszy szlacheckiej, więc tem samem przyczyniało się niemało, że wybór Zygmunta zyskiwał coraz liczniejszych stronników.

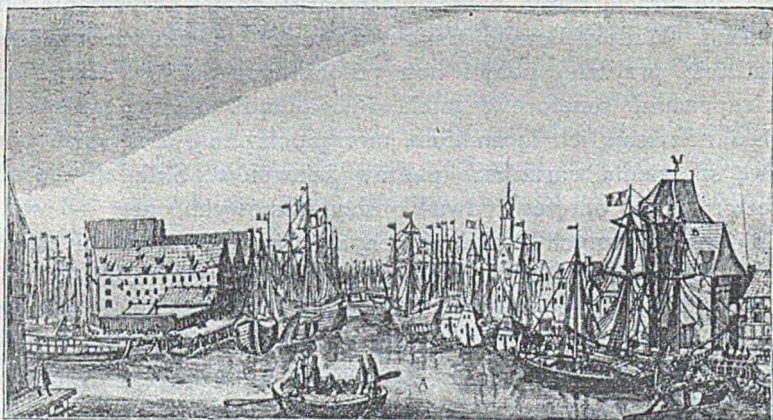
Na przyjazd nie czekano długo. Przybył Zygmunt prędzej niż się spodziewano, bo z końcem września 1587 był już pod Helem. Przybył z flotą szwedzką, liczącą dwadzieścia okrętów, pod dowództwem admirała Flemminga i zawinął z nią do portu gdańskiego pod Latarnią. Tutaj przyjął posłów polskich na swoim okręcie i omówił z nimi niektóre kwestje. Dnia 7 października wysiadł po raz pierwszy na ziemię polską i w świetnym orszaku udał się do Oliwy, gdzie oczekiwało go wielu senatorów i szlachty. W starożytnej świątyni oliwskiego opactwa, której odbudowę po ruinie kończono jeszcze, po mszy, odprawionej przez biskupa kujawskiego, Hieronima Rozrażewskiego, u stóp wielkiego ołtarza zaprzysiągł król przyjęte *pacta conventa*. Klęcząc, powtarzał czytane mu słowa, a gdy skończył, zabrzmiało uroczyste *Te Deum*. Po niem Jan Dulski, podskarbi koronny, w zastępstwie nieobecnego marszałka ogłosił, że Rzeczpospolita ma już swego króla i w. księcia litewskiego. W tej chwili zagrzmiały potężne okrzyki: *Vivat, vivat rex noster electus*. Radość z skończonego bezkrólewia dzielili wszyscy, bo wielkie nadzieje łączono z nowym wybraniem narodu.

Nadzieje te rychło okazały się złudnemi. Przedewszystkiem nieć dynastyczna, która miała łączyć Polskę z Szwecją, pękła niebawem i wspólna dynastja, zamiast zbliżyć do siebie te dwa narody, rozdmuchała tylko między nimi pożar długoletniej wojny.

W paktach konwentach za warunek nowo obranemu królowi postawiono sojusz polsko-szwedzki przeciw wspólnym wro-

gom. Sojusz ten po śmierci Jana III, króla szwedzkiego, miał się zamienić w unję personalną tych dwóch państw w osobie króla Zygmunta, który miał być zarazem dziedzicznym władcą Szwecji. Szwecji chodziło wprawdzie o sojusz z Polską, ale tylko przeciw Moskwie. Polska, mając dziesięcioletni rozejm z Moskwą, nie życzyła sobie nowej z nią wojny. Obudziło to na wstępie wzajemną nieufność, zwłaszcza że wzajemne przeciwieństwa interesów bałtyckich, różnice polityczne, religijne i kulturalne, tworzyły przeszkody nie do pokonania.

W listopadzie 1592 umarł Jan III, król szwedzki. Brat jego, Karol, książę Sudermanji, chwycił w swe ręce ster rządu państwa



Ryc. 10. Port gdański na początku XVII w.

i wzywał Zygmunta do ojczyzny pod groźbą utraty tronu. Zygmuntowi nie pozostawało nic innego, jak udać się do Szwecji, aby ratować zagrożoną koronę. Zrobić to mógł albo siłą oręża, albo akcją pokojową. Do pierwszej nie był przygotowany, więc wybrał tę drugą i zażądał przysłania floty szwedzkiej do Gdańska. Na wyjazd z Polski trzeba było pozwolenia stanów Królestwa. Zwołany w tym celu w r. 1593 sejm, dzięki poparciu J. Zamojskiego, okazał się powolny woli królewskiej, a nawet udzielił znaczniejszej subwencji na podróż. Król obiecał, że najdalej za rok powróci.

Wyjechawszy z Warszawy dnia 14 sierpnia, przybył na misternej szkucie Wisłą do Gdańska, w otoczeniu całej rzecznej flotylii szkut, komięg i tratów i »z oznakami największej czci i uległości« został przyjęty przy Zielonym Moście. Towarzyszyli

mu: królowa Anna, nuncjusz papieski, Malaspina, Jan Tarnowski, podkanclerzy, Hieronim Gostomski, wojewoda poznański, Stanisław Miński, wojewoda łęczycki, Stanisław Kostka, wojewoda pomorski, Jan Weyher, wojewodzie chełmiński, Piotr Tylicki, sekretarz, Stanisław Krasicki, kasztelan przemyski i wielu innych. Pragnąc w Szwecji wystąpić okazale, zabierał król z sobą liczny dwór, pacholęta, służbę, hajduków i trabantów razem z kapelą, stajnią i psiarnią.

Spodziewana flota nie przybyła jeszcze, więc król musiał na nią czekać. Dopiero 9 września przyszła wiadomość, że w ujściu Wisły zarzuciła kotwicę. Zygmunt, zniecierpliwiony, a zarazem rozgoryczony na Gdańsk za rozruch, w którym omal życia nie stracił, ruszył natychmiast barką na jej przywitanie pod Latarnię. Widok licznych statków budził w nim zadowolenie i nadzieję przyszłej potęgi obu połączonych państw. Owa flota, jak zapewniał senatorów, miała być odtąd wspólną własnością Polski i Szwecji, ich łącznikiem, tarczą ochronną, a zarazem podstawą spełnienia warunków paktów konwetów. Składała się ona z czterdziestu okrętów, dwu- i trzymasztowych, ale — wedle opinii współczesnych — »dość lichych«, bo już starych i znacznie zniszczonych. Każdy miał swoją nazwę, jak: *Łabędź*, *Niedźwiedź*, *Wilk*, *Tetys*, *Dorys*, *Lipska Nawa* i t. d. Dowodził niemi admirał szwedzki, Clas Flemming, człowiek rycerski, który Zygmunta przywiózł do Polski i bardzo mu był zyczliwy. Dla siebie i dla małżonki wynajął król okręt holenderski, o wiele wygodniejszy i lepiej zbudowany. Drugiego, noszącego nazwę *Fortuna*, dostarczył dla podkanclerzego Gdańsk.

Przygotowania do podróży, ładowanie żywności, zapasów i rzeczy, zabrało dni kilka. Królewska para przez ten czas, nie chcąc wracać do Gdańska, mieszkała w szopie nadbrzeżnej pod Latarnią. Dnia 16 września flota była gotowa do wyjazdu. Królestwo i wszyscy inni wsiedli na okręty. Tegoż dnia po południu, po pożegnaniach z senatorami, którzy aż tu przybyli, wśród życzeń i okrzyków zebranego na brzegach ludu, wśród wystrzałów z dział Latarni i okrętów, »że aż ziemia drżała«, podniesiono kotwicę. Pod podwójną banderą, szwedzką i polską, okręty, »cichym wiatrem« pędzone, wypłynęły na morze. Pogoda zdawała się sprzyjać, ale niedługo. Ledwo osiągnięto Helu, gdy po zachodzie słońca zerwała się tak silna od północy burza, że wszystkie okręty w różne rozpędziła strony. Jedne wróciły nazad ku Latarni, inne błąkały się po morzu.

Noc cała minęła na walce z falami, które niemałego napędziły strachu tym, co po raz pierwszy na morskie puścili się flukty. Obawę przedewszystkiem budził okręt królewski, lecz nazajutrz udało mu się szczęśliwie zarzucić kotwicę pod Helem. Burza nie ustawała i zachodziła obawa, że kotwice mogą być zerwane. Wobec tego królestwo — »dla odetchnienia i wypoczynku« po niewczasach, z całym przybocznym orszakiem, nie bez trudu wysiadło na ląd. Ubogie chaty rybaków Helu przyjęły wszystkich w chwilową gościnę. Pobyt atoli przedłużał się. Czekano, aż burza ustanie i rozproszone zbiorą się okręty. Dopiero po pięciu dniach morze uspokoiło się i wszystkie okręty pod Helem, »na kotwicach u brzegu porządnie stanęły«. Szkód nie było żadnych, więc 22 września »równy z dniem« królestwo, pożegnawszy gościnnych rybaków, wsiedli z dworem na swój okręt i w dalszą ruszyli drogę. Zły jednak »omen« na wstępie, prześladował ich dalej.

Cała flota miała zawinąć do portu szwedzkiego w Kalmarze. Dzień cały i noc podróż odbywała się bez przeszkody. Spokojne morze nie zapowiadało nagłej zmiany. Dnia 24 już na widnokręgu rysowały się skały szwedzkich brzegów i wieże Kalmaru, gdy pod wieczór nowa zerwała się burza, która znowu okręty na wszystkie rozproszyła strony. Część ich szukała schronienia przy brzegach Gotlandji, inne aż do Fińskiej zostały zapędzone zatoki. Wjazd do Kalmaru był niemożliwy. Okręt królewski, admirałski i cztery inne pędziły fale ku północy. Minęły dwa dni i dwie noce, burza nietylko nie zmniejszała się, lecz przeciwnie, w nocy z 26 na 27, zamieniła się w »wiatr gwałtowny, który szturmem zową«. Położenie stało się groźne. Każda chwila groziła rozbiciem o skały. Huragan był tak silny, że tej pamiętnej nocy w Sztokholmie powyrywał okna w pałacu królewskim i na lądzie ogromne wyrządził szkody. Na okrętach wszyscy »niemałych zażyli strachów«. Wielu ogarnęło zwątpienie. Na krzykach, płaczu i modłach mijały godziny. Król swoim spokojem innym dodawał ducha.

»Czasu tego szturmu wszyscy, co z jego król. mością na morzu byli, — pisze uczestnik, — nielada stos wytrwali zwłaszcza w nocy. Skrzynie w okręcie j. k. mości i w inszych z miejsc swoich spadały. W gmachu (kajucie) królowej j. mości zegarki, lichtarze, konewki i cokolwiek było na stole, spadały. Kto się czego nie trzymał, żaden na nogach ostać się nie mógł«.

Nazajutrz w południe huragan zmniejszył się. Zabłysła nadzieja ocalenia. Poznano, że dopłynięto pod skały koło portu

Elsnaben, gdzie szczęśliwie udało się zawinąć wszystkim sześciu okrętom. Do Sztokholmu było stąd niedaleko, król jednak postanowił zatrzymać się, aby odpocząć i czekać na ustalenie się pogody i na przybycie innych okrętów. Ściągały się powoli, bo wszystkie poważnych doznały uszkodzeń. Świadczyły o tem połamane maszty, podarte żagle, zerwane kotwice. Jeden rozbił się, drugi zatonął. W rezultacie nie doliczono się stu czterdziestu hajduków królewskich, osiemnastu trabantów i dwudziestu dwóch Szwedów. Zginęła również większa część koni.

Dopiero 10 października cała flota zawinęła do Sztokholmu. Przybywającego króla oczekiwali w porcie ks. Karol z senatorami szwedzkimi i pozornie »z nalezną uctwiwością do zamku odprowadził«.

Zygmunt miał w Szwecji licznych zwolenników, zwłaszcza wśród arystokracji i liczył na ich poparcie w ugruntowaniu unji polsko-szwedzkiej. Życzliwy z początku stosunek do Karola rychło radykalnej uległ zmianie. Rozpoczęła się walka podziemna między stryjem a synowcem. Karol coraz otwarciej podnosił hasło odrębności politycznej i protestantyzmu i zyskiwał tem zwolenników. Zygmunt odbył wprawdzie z królową uroczystą koronację w Upsali (20 lutego 1595), uznał protestantyzm za religję panującą w Szwecji, ale położenie jego stawało się coraz trudniejszym. Starcia i zbrojne napady między Polakami a Szwedami zdarzały się nieustannie. Wzrastała wzajemna niechęć, a obawa przed popieraniem katolicyzmu podniecała fanatyzm religijny Szwedów. Król nie miał energii, aby wystąpić stanowczo, choć wiedział o wszystkich kłopotach i zamysłach stryja, który nawet na jego godził życie. Siły, jakimi rozporządzał, nie wystarczały w danym razie na zabezpieczenie własnej osoby. Dla ich wzmocnienia wysłał Zygmunt w zimie, przez Danję, w największej tajemnicy, Jana Weyhera do Polski z wezwaniem, aby zaraz z otwarciem żeglugi wiosennej przysłało mu posiłki na ratunek.

Wojewodzie spełnił swą misję. Na wieść o niebezpieczeństwie króla zewsząd zaczęły się ściągać do Gdańska poczty możnych panów i ochotników. Przyprawdzili je: Mikołaj Daniłowicz, Feliks Kryski, Maksymiljan Przerębski, Andrzej i Jan Czarnkowsy, Adam Stadnicki, Stanisław Bykowski, Stanisław Warszycki i wielu innych. Stawił się z pięciuset piechoty niemieckiej znany nam Ernest Weyher, wojewoda chełmiński i starosta pucki. Liczba wszystkich dochodziła do trzech tysięcy, którzy wsiedli na okręty. Większą część z nich wynajęto, a dziesięciu dostarczył Gdańsk. Z końcem

czerwca 1595 posiłki te przybyły szczęśliwie do Sztokholmu. Równocześnie prawie przybył z flotą i Flemming, którego król wezwał z Finlandji, aby stał w pogotowiu i w danej chwili odwiózł go zpowrotem do Polski.

Przybycie posiłków wzmocniło chwilowo położenie Zygmunta, a zarazem umożliwiło mu powrót. Widząc, że nie zdoła opanować ogólnego zamętu w Szwecji, zdał regencję w ręce Karola, dnia 25 lipca wsiadł na okręty z wszystkimi, którzy mu towarzyszyli lub przybyli z pomocą i opuścił Sztokholm.

Jak przyjazd, tak i powrót, nie obszedł się bez przeszkód. Gwałtowne burze wstrzymały całą flotę w porcie Elsnaben. Opuściwszy go dopiero 14 sierpnia, po dwu dniach przybyła do Helu. Tutaj znowu musiano stanąć na kotwicy, bo silna burza uniemożliwiała wjazd do portu gdańskiego. A gdy to wreszcie nastąpiło, wracającą flotę witały znowu salwy dział Latarni, witali czekający senatorowie i rzesze ciekawego ludu. Wszyscy uczestnicy wyprawy, skoro na brzeg wysiedli, życzyli sobie wzajemnie przebytych niebezpieczeństw i błogiego na ziemię ojczystą powrotu.

W przygotowanej barce przybył król do Gdańska, gdzie, czekając na konie, mające nadejść aż z Sambora, odpoczywał po morskich niewczasach, a tymczasem wieść o jego szczęśliwym powrocie leciała w głąb Polski.

Stworzona unja Polski z Szwecją na kruchych oparła się podstawach. Świadomy tego Zygmunt myślał o środkach zaradczych. Już w Sztokholmie nie brakowało doradców, którzy mu różne podawali sposoby. W ich liczbie »pewien statysta« radził szczerze i mądrze:

»Staraj się o to, aby w twoich tylko rękach była flota i cały rynsztunek wojenny. W tym kierunku przedsięwierz wszelkie zarządzenia, gdyż zatrzymanie lub utrata obydwu królestw zależeć będzie od floty i zamków nadmorskich, które posiadać będziesz«.

Rada była dobra i jedynie prowadziła do celu, tylko do jej wykonania potrzebne były pieniądze i silna wola, a tych Zygmunt nie posiadał. Miał możność zatrzymać flotę Flemminga, który należał do jego najpewniejszych stronników, mógł stworzyć z niej łącznik z Szwecją, a zarazem bicz przeciw Karolowi, odesłał ją jednak zpowrotem i wypuścił z rąk najważniejszy atut, jakim rozporządzał. Nie zabezpieczył sobie również żadnego portu w Szwecji, a do Gdańska, który w Polsce jeden mógł służyć za podstawę operacyjną, nie miał zaufania. Powodem był wspomniany rozruch,

który król uważał za obrazę majestatu i, wróciwszy do kraju, kazał wdrożyć śledztwo.

Sprawę tę poruszono na sejmie krakowskim 1595. W senacie doradzano użycie gwałtownych środków i odpowiedniego ukarania Gdańszczan. Wojewoda sandomierski, Jerzy Mniszech dowodził, że Gdańszczanie dopóty nie przestaną się buntować, dopóki nie chwyci się ich za łeb. Radził cały skład i handel, przenieść do Elbląga. Nie brakowało innych, jeszcze ostrzejszych głosów, skończyło się jednak na tem, że ów rozruch uznano za przypadkowy i wybrano komisję do wysłедzenia i ukarania winnych. Sprawa poszła w zapomnienie, bo król, mimo wszystko, potrzebował Gdańska ze względu na Szwecję, gdzie po jego odjeździe położenie przedstawiało się coraz gorzej.

Energiczny i ambitny Karol wszelkimi sposobami starał się opanować władzę. Dążył do tego sprytem i podstępem. Ujął sobie duchowieństwo podwyższeniem jego dochodów, żołnierzy i wodzów darami, lud poufałością i obietnicami. Korzystny rozejm, jaki zawarł z Moskwą, podniósł jego popularność i pewność siebie. Zwołał bezprawnie sejm, który zniósł religję katolicką w Szwecji. Ogłoszono Karola regentem państwa i aż do powrotu króla zaprzysiężono mu posłuszeństwo. Zakazano wszelkich apelacyj do Polski. Eryk Brahe, rządcą Sztokholmu z ramienia króla, został usunięty. Zaczęło się bezwzględne prześladowanie duchowieństwa katolickiego i stronników królewskich. Wielu z nich w ucieczce do Polski szukało ocalenia. Powaga Zygmunta, jego ustaw i zarządzeń, upadała z dniem każdym. Admirał i gubernator Finlandji, Flemming, rozporządzając flotą, podtrzymywał skutecznie jego sprawę lecz umarł przedwcześnie. Po jego śmierci zawładnął Karol i flotą i Finlandją.

Daremnie Zygmunt przez poselstwa i surowe mandaty starał się ratować sytuację. Wzywał przedewszystkiem do oddania zabranej floty, potrzebnej do przyjazdu do Szwecji. Karol udawał pokornego, usprawiedliwiał się i zapewniał, że wszystko, co się stało, stało się dla dobra królestwa i z woli narodu, więc bez niej i floty w obce ręce powierzać nie może.

Wobec tego stanu rzeczy tylko szybkie i energiczne działanie, tylko wyprawa z dostateczną siłą zbrojną, mogła poskromić Karola i uratować polsko-szwedzką unję. Tak radził kanclerz w. kor., Jan Zamojski i wielu innych. Zgadzał się Zygmunt na wyprawę, ale nie życząc sobie rozlewu krwi, sądził naiwnie, że

wystarczy, gdy przybędzie do Szwecji, a bez trudu odzyska wszystko, co utracił. »Idę — mówił — do poddanych moich. Przeciw tym nie potrzebuję żołnierzy, łagodnymi słowami przywiodę ich do posłuszeństwa i powinności«. Ale i do tego trzeba było mieć flotę, pieniądze i pewną siłę zbrojną »dla bezpieczeństwa przeprawy morskiej«.

Flota, jaką rozporządzał Zygmunt w r. 1597, składała się z pięciu okrętów: jednego wojennego i czterech piniek, które z Szwecji przyprowadzili z sobą do portu gdańskiego uchodźcy szwedzcy. Szósty okręt, zakupiony od kupców szkockich, przerabiał się na wojenny galeon. Skromną tą flotą dowodził wiceadmirał, Tonnier Meidel. Gdańczanie, na zapytanie króla, ile mogliby mu dostarczyć okrętów, odpowiedzieli, że narazie nie mają żadnego, a ile ich mieć będą później, oznaczyć nie mogą. Zygmunt zwrócił się do Danji i Lubeki, proponując sojusz za dostarczenie mu okrętów na wyprawę do Szwecji. Zabiegi nie powiodły się. Równoczesne zbliżenie się do Habsburgów, marzących o zdobyciu dla siebie morza Bałtyckiego, dopiero w przyszłości mogło przynieść owoce. Pozostało więc jedno: własnymi siłami zorganizować wyprawę.

Na sejmie walnym warszawskim, zwołanym 2 marca 1598, przedstawił król konieczność wyprawy do Szwecji. Długo naradzano się, czy pozwolić na to, ale gdy przybył Samuel Łaski, który jako poseł królewski wracał prosto z Szwecji i gdy wysłuchano jego sprawozdania, zrozumiano, że jeżeli król obecnością swoją złemu rychło nie zapobieże, wkrótce z całej władzy wyzutym zostanie. Jednomyślnie zgodzono się na wyjazd i, jak w r. 1593 tak i teraz, uchwalono zasiłek pieniężny w kwocie 300.000 zł.

Bez zwłoki rozpoczęto przygotowania do uchwalonej wyprawy. Z kancelarii królewskiej wyszły przedewszystkiem uniwersały i zarządzenia, nakazujące formowanie zaciągów i przygotowanie jak największej ilości okrętów przewozowych. Wojsko miało się zbierać w Oliwie i wsiach okolicznych, okręty w porcie gdańskim. Dwór z swej strony gorączkowo czynił przygotowania, aby, jak pierwaj tak i teraz, wystąpić okazale. Brakowało tylko królowej, która zmarła krótko przedtem.

Dnia 16 maja 1598 król, wsiadłszy z całym dworem na szkuty, przypłynął Wisłą do Malborga, gdzie zatrzymał się czas dłuższy. Dnia 18 czerwca opuścił go i, nie wstępując do Gdańska, zjechał do Oliwy i zamieszkał w tamtejszym klasztorze. Wokoło

zastał już sporo zbierającego się wojska, które zajmowało wszystkie sąsiednie wsie. Przygotowania do wyjazdu postąpiły znacznie, ale jeszcze wiele było do zrobienia. Król osobiście czuwał nad przyspieszeniem. Najwięcej kłopotu i trudności sprawiało zebranie potrzebnej liczby okrętów. Udało się wreszcie pokonać i tę przeszkodę. Kilku okrętów dostarczył Gdańsk, inne najęto razem z marynarzami, bądź dobrowolnie, bądź też przymusowo. Były to przeważnie okręty duńskich, lubeckich i holenderskich kupców, które w tym czasie zawinęły do portu gdańskiego. Tą drogą zebrała się flota z przeszło 60 statków, wliczając w nie i owych sześć szwedzkich. Wyekwipowanie wszystkich i zaopatrzenie wymagało niemało zabiegów i kosztów. Skarb królewski pokrywał je natychmiast.

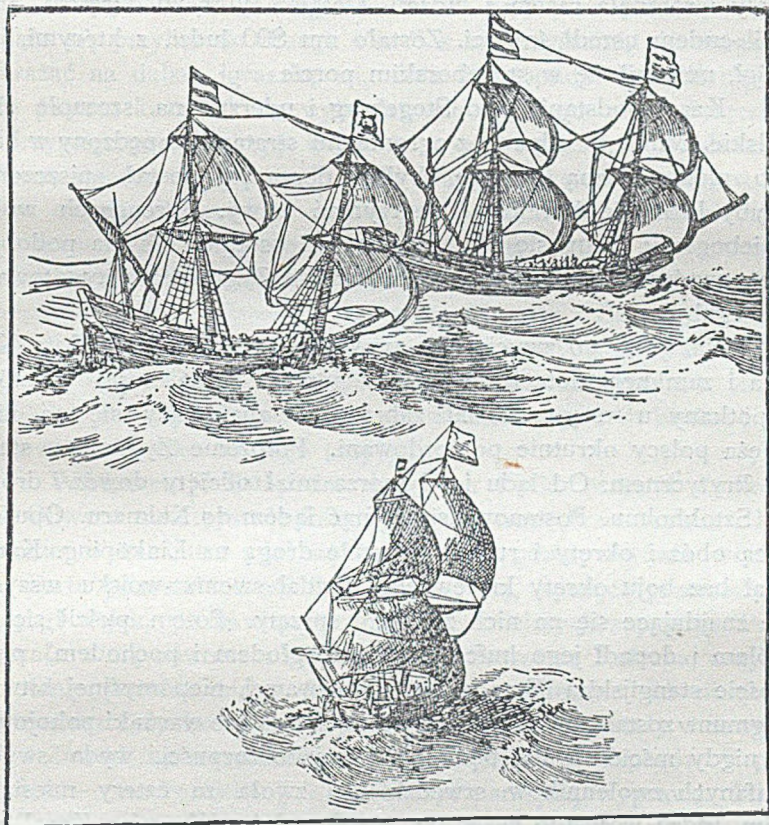
Równocześnie król zwrócił się do Gdańska, Torunia i Elbląga o poparcie wyprawy pieniędzmi i bronią. Nie doznał zawodu. Wymienione miasta przysłały mu 13.000 zł., 34 armat i 60 centnarów prochu.

Z końcem lipca wszystkie wojska ściągnęły się do obozu naprzeciw Latarni, tuż przy okrętach, stojących na Wiśle. Król opuścił Oliwę, przeniósł się do obozu i zamieszkał w namiocie. Przygotowania kończyły się, wszystko czekało gotowe do odjazdu. Przegląd zebranych sił wykazał, że liczą one zaledwie 5.000 ludzi. Składały je hufce różnych narodowości. Były dwa pułki, każdy z 1000 ludzi złożony, jeden piechoty węgierskiej pod dowództwem Wacława Bekesza, drugi gwardji królewskiej, a nadto kilka rot knechtów niemieckich pod dowództwem Jana Weyhera, rota Szkotów, poczet spory Szwedów, poczty nadworne i kilku panów, obok licznego zastępu różnych dworzan i służby. Jazdy nie było żadnej. Z trudem rozmieszczono wszystkich na zebranych okrętach.

Naczelne dowództwo nad wojskiem lądowym powierzył król Jerzemu Farensbachowi, wojewodzie inflanckiemu, znakomitemu wojownikowi. Dowództwo floty objął admirał Stenno Banner, Szwed.

Dnia 3 sierpnia wsiadł i król na swój okręt, najęty od Duńczyków. Towarzyszyli mu Piotr Tylicki, podkanclerzy, wielu sekretarzy i znakomitych panów, jak Jerzy ks. Zbaraski, starosta piński, Hieronim Wołłowicz, pisarz litewski i Maksymiljan Przerębski. Każdy z nich płynął z swym pocztem na statku, wynajętym za własne pieniądze. Tegoż dnia przy odgłosie dział, bijących z wałów Latarni, kazał król podnieść kotwice i cała flota, żegnana przez pozostałych, opuściła port.

Dziwny los prześladował Zygmunta w tych jego wyprawach do Szwecji. Samo niebo zdawało się im nie sprzyjać. Znowu wskutek burzy trzeba było pod Helem zarzucać kotwice, znowu trzeba było walczyć z nią przez cały czas jazdy. Dopiero 10 sierpnia król z częścią statków przybył do Kalmaru, inne, rozproszone po morzu, nadpływały stopniowo. Kalmar poddał się bez oporu.



Ryc. 11. Okręty bałtyckie na początku XVII w.

Król ważną posiadł podstawę operacyjną. Wysłał stąd natychmiast Samuela Łaskiego z częścią wojska i kilku okrętami do zajęcia Sztokholmu. Łaski wykonał rozkaz, opanował miasto i zamek. Karol zbierał siły na północ od Kalmaru. Zygmunt postanowił zbliżyć się ku Sztokholmowi, odległemu o 350 km i zająć Stegeborg, port, leżący mniej więcej w połowie drogi z Kalmaru do Sztokholmu. Zachęcała go do tego i ta okoliczność, że w zamku stegeborskim przebywała właśnie jego siostra, Anna.

Wbrew radzie Farensbacha król poszedł za zdaniem doradców szwedzkich i, zamiast lądem, postanowił swój plan wykonać morzem. Wsadził wojsko na okręty i z całą flotą 24 sierpnia odpłynął do Stegeborgu. W drodze flota, zaskoczona gwałtowną trzydniową burzą, po dziesięciu dopiero dniach dopłynęła do celu, ale w jakim stanie! Większa jej część rozbiła się o nadbrzeżne skały i zatoneła razem z ludźmi. Ocalało tylko 26 okrętów. Sam król cudem uszedł śmierci. Zostało mu 800 ludzi, z którymi, jak mógł, umocnił się w stegeborskim porcie.

Karol podstąpił pod Stegeborg i uderzył na szczupłe siły polskie. Mimo to odparty z ogromnymi stratami, zapędzony w bardzo niebezpieczną pozycję, byłby doszczętnie został zniszczony, gdyby król nie był kazał wstrzymać bitwy. Farensbach wołał wniebogłoso, żeby się bić, lecz musiał ustąpić. Chwila podobna nie powtórzyła się więcej i ta łagodność Zygmunta przygotowała mu zgubę.

Nazajutrz po zwycięstwie przybyła pod Stegeborg flota Karola i zamknęła flotę królewską w porcie. Jeden z jej okrętów, napotkany u wstępu, został zabrany, a znajdujący się na nim księża polscy okrutnie pomordowani. Położenie Zygmunta stało się krytycznem. Od lądu i od morza miał odcięty dowóz i drogę do Sztokholmu. Postanowił się cofnąć lądem do Kalmaru. Opuścił nocą obóz i okręty i ruszył śpiesznie drogą na Linköping. Karol zajął bez boju okręty królewskie i rozdał swemu wojsku wszystkie znajdujące się na nich zapasy i sprzęty. Potem puścił się za królem i dopadł jego hufce, zmęczone głodem i pochodem, przy moście stangijskim (Stangebros). Po krwawej, niepomysłnej bitwie, Zygmunt został zmuszony przyjąć upokarzające warunki pokojowe, że nigdy mścić się nie będzie, że wojsko rozpuści, wyda swych zaufanych zwolenników szwedzkich i zwoła za cztery miesiące sejm, który wszystko rozpatrzy i zadecyduje. Wzamian Karol zobowiązał się oddać zabrane okręty, aby król miał na czem wrócić do Polski.

Zygmunt, nie dowierzając stryjowi, zamiast do Sztokholmu, postanowił dostać się do Kalmaru. Cofnął się z siłami, jakie mu jeszcze zostały, do Stegeborga, gdzie zostawione statki rzeczywiście zostały mu zwrócone. Zabrawszy siostrę, odpłynął z nią do Kalmaru i tu wydał odezwę do wszystkich monarchów o hanieb-
nem i buntowniczem postępowaniu księcia. Potem, nie czekając na przybycie reszty statków, wiozących wojsko z Stegeborga, dnia

28 października wsiadł na swój okręt z podkanclerzym, Farensbachem i najbliższym orszakiem i ruszył do Gdańska. Odjeżdżając, zostawił w Kalmarze załogę pod Janem Sparrem i Wacławem Bekeszem.

Burze, przesładujące stale Zygmunta, nie pozwoliły mu i tym razem dopiąć spokojnie zamierzonego celu. Okręt, pędzony falami, zboczył daleko z drogi, bo aż do przylądka Rozewji. Tutaj udało się przybić do brzegu i król z towarzyszami, nie chcąc się narażać na dalszą igraszkę fal, dnia 2 listopada wysiadł na ląd. Na pustem kaszubskim wybrzeżu nie witał go nikt. Zmęczony i przygnębiony, dziękując Bogu, że wrócił, a raczej że uszedł szczęśliwie, skierował się do najbliższej szlacheckiej siedziby, aby w niej choć chwilę odpocząć po przebytych trudach. W niedalekiem sąsiedztwie od Rozewji, we wiosce Krokowie, wznosił się zameczek, należący do pułkownika Reinholda Krockaua, protoplasty Krokowskich. Stary wojownik Zygmunta Augusta i Batorego z radością powitał wysokiego gościa i władcę, który wraz z orszakiem zabawił tu dwa dni. Podkanclerzy i Farensbach wprost z okrętu udali się do Oliwy i Gdańska, aby obwieścić powrót króla i przygotować wszystko na jego przyjęcie.

Wieczorem 5 listopada, drogą na Puck, przybył Zygmunt do Oliwy w towarzystwie kilku tylko dworzan. Przenocował w klasztorze, a nazajutrz udał się ku Latarni, gdzie zawijała właśnie do portu pozostała część floty królewskiej, wioząca przeredzone szeregi wojsk, pozbawionych najkonieczniejszych zapasów. Przybywała z nią również i siostra króla, dworzanie i służba, wszyscy w stanie pożałowania godnym. Wróciło zaledwie 24 okrętów. Inne zniszczyły burze lub — jako łup Karola — zostały w Szwecji.

Zawód, upokorzenie, strata ludzi, okrętów, zapasów i pieniędzy — oto rezultat, jaki uwieńczył pamiętną wyprawę. Mimo to Zygmunt, wróciwszy do kraju, nie tracił nadziei, że wszystko jeszcze odzyskać potrafi. Dodawał mu otuchy fakt, że Sztokholm i Kalmar polskie trzymały załogi. Nie zostawił ich Karol w spokoju. Sztokholm poddał mu się niebawem. Kalmar, broniony przez Wacława Bekesza i Jana Sparrego, opierał się przez sześć miesięcy, daremnie czekając pomocy. Głód zmusił wreszcie bohaterską załogę do poddania się, a z nią przepadł dla Zygmunta ostatni punkt, który mógł mu służyć za podstawę do nowej akcji w Szwecji. Wkrótce potem stany szwedzkie na sejmie sztokholmskim (1599) wypowiedziały Zygmunтови posłuszeństwo i przeka-

zały koronę najstarszemu jego synowi, czteroletniemu Władysławowi, z tem, że gdyby Zygmunt do sześciu miesięcy nie przysłał go do Szwecji na wychowanie, wtedy ma być wykluczony raz na zawsze od korony. Tak się też stało. Sojusz i unja między Polską a Szwecją rozpadły się w gruzu.

Dwukrotne wyprawy do Szwecji, bez względu na ich rezultat, nie pozostały jednak bez dodatniego wpływu. Wielu najwybitniejszych mężów ówczesnej Polski, towarzysząc królowi, miało możność bezpośredniego zetknięcia się z morzem, bliższego zapoznania się z żeglugą i innymi odtąd na nią patrzyło oczyma. Wyprawy szwedzkie pouczyły ich praktycznie, jak ważnym środkiem obrony, komunikacji i handlu jest dla każdego narodu, stykającego się z morzem, jego wojenna i handlowa marynarka. Dzięki temu zyskał król szereg poważnych popleczników dla swoich dalszych planów i zamiarów na morzu.

X.

ZAWIĄZKI FLOTY.

Zygmunt, pozbawiony tronu szwedzkiego, postawił sobie za cel życia odzyskać go zpowrotem. Cel ten stał się odtąd osią całej polityki wszystkich naszych Wazów, polityki dynastycznej, która sprowadziła na Polskę szereg długich i ciężkich wojen szwedzkich.

Dopięcie tego celu bez floty było wręcz niemożliwym, a utworzenie jej, jakkolwiek należało do zobowiązań Zygmunta, było zadaniem niełatwym wobec technicznych trudności i olbrzymich wydatków. Narazie więc o akcji zaczepnej przeciw Szwecji nie mogło być mowy, gdy własnych brzegów nie było czem bronić. Wskazywali na to wielokrotnie najznakomitsi współcześni mężowie: Jan Zamojski, Karol Chodkiewicz, Krzysztof Radziwiłł i inni.

»Jeśli zdobycze ś. p. króla Zygmunta Augusta i króla Stefana zachować pragniesz, — pisał Zamojski do Zygmunta — jeżeli chcesz, by Estonja przy Polsce została, staraj się także i ze swojej strony mieć flotę, byś nią strzegł Gdańska, Królewca i Rygi, bronił nią nawom nieprzyjacielskim przystępu do brzegów naszych«.

»Armata na morzu, — wołano na sejmach — jakby nam potrzebną była, chyba szalony nie widzi, boby to Rzeczypospolitej dało pierwsze zbawienie od ściany szwedzkiej, byle przy dobrym zostawała porządku, na co Szwedzi pozierając, niebardzoby porywali się na nas«.

Niestety — wszystkie te głosy mijały bez echa. Spełży również na niczem zabiegi Zamojskiego, który, pragnąc słowa zamienić w czyn, zebrał u siebie przedstawicieli księcia pruskiego i miast portowych Gdańska i Rygi dla wspólnego obmyślenia środków obrony

morza i wystawienia floty wojennej. Posłowie księcia pruskiego wymówili się brakiem pełnomocnictw do układów w tej sprawie, Gdańsk zaś wywinął się, widząc w neutralności lepszą gwarancję dla swoich interesów handlowych, niż w rozwoju morskiej potęgi Rzeczypospolitej, która dla jego uprzywilejowanego stanowiska mogłaby kiedyś być groźną.

I stało się, że zanim Zygmunt przy pomocy projektowanej floty mógł uderzyć na Szwecję, sam został przez nią zaczepiony. Karol Sudermański, rozporządzając liczną flotą wojenną i handlową, uprzedził groźby i w r. 1600 najechał i zajął Estonję, wkroczył do polskich Inflant, zdobył Parnawę, Wolmar, Dorpat i szereg innych twierdz i zamków.

Sejm uchwalił energiczną obronę Inflant. Naczelne dowództwo objął początkowo hetman i kanclerz w. kor., Jan Zamojski, po nim Jan Karol Chodkiewicz. Wojska polsko-litewskie, wśród uciążliwych walk i warunków, dokazywały cudów męstwa. Po szeregu zwycięstw, z których najważniejsze pod Kirchholmem (1605), w całym świecie obudziło podziw, najeźdźcy zostali chwilowo wyparci do Estonji.

Obrona Inflant nie była łatwą. Utrudniał ją przede wszystkim brak floty, któraby paraliżowała dostarczanie posiłków i przyborów wojennych nieprzyjacielowi. Sprawę tę poruszono na sejmie 1607 r., żądając od króla dotrzymania przyjętego zobowiązania. Zygmunt złożył następujące oświadczenie:

»Klasę i armatę morską, z chęci naszej i potrzeby Rzeczypospolitej, jakośmy budować zaczęli i wedle możności dostatków to czynić chcemy i gdy da Pan Bóg do dziedzicznego swego państwa dojdziemy, część pewną gotowej, wedle kondycji, *in pactis conventis* wyrażonej, szwedzkiej armaty *in usum* damy i pobudowana, tak Koronie, jako i W. Ks. Litewskiemu, należeć będzie, na której i gubernatora przyszłego obojga narodów i państw do nich należących, Koronie i W. Ks. Litewskiemu, chować mamy i one w portach tej Rzeczypospolitej stawiać.

Oświadczenie to wpisano do konstytucji; na czem atoli polegało zapewnienie, że budowa floty została już rozpoczęta — wiadomo. Fakta dowodzą, że stało się to dopiero wiele lat potem. Tymczasem brak jej zmuszał wodzów do zwracania uwagi na morze i organizowania na niem choćby doraźnej floty i obrony. Tak zrobił Chodkiewicz w r. 1609, gdy Karol z swoją flotą niepokoił wybrzeża i zagrażał Rydze od strony morza, a wojska

ładowe szwedzkie, pod jenerałem Mansfeldem, zaczęły się rozszerzać w Inflantach. Oto z początkiem marca wspomnianego roku, mimo silnych mrozów i zamieci, wyruszył Chodkiewicz z Kurlandji a idąc przymorskimi lasami, dotarł do Parnawy. Uderzył na nią niespodzianie i zmusił załogę szwedzką do poddania się.

W czasie tego pochodu stwierdził, że flota szwedzka ze znacznemi posiłkami zimuje w porcie inflanckim Salis i że nie zachowuje żadnej ostrożności, bo nie spodziewa się, żeby na nią Polacy, nie mający żadnych okrętów, mogli napaść. Kogoż bowiem miała się obawiać na wodzie? Konnicy czy piechoty Chodkiewicza? A jednak stało się inaczej. Hetman postanowił skorzystać właśnie z nadarżającej się okazji. Szczęście sprzyjało mu. Wśród obfitej zdobyczy w Parnawie wpadły mu w ręce dwa uzbrojone okręty szwedzkie i liczne »farboty« czyli łodzie, które natychmiast swoimi obsadził ludźmi. Kilka innych okrętów zakupił od kupców angielskich i holenderskich, kazał je pośpiesznie zaopatrzyć w broń i najętych marynarzy, a nadto przygotować szereg łodzi, napełnionych palnym materiałem. Tak zaimprovizowana flotylla wyruszyła pod Salis i nocą uderzyła na nieprzyjacielską flotę. Szwedzi, zaskoczeni niespodzianie, bronili się zacięcie, lecz gdy dwa ich wielkie okręty zajęły się od zapalonych łodzi i zatonięły razem z załogą, inne w śpiesznej ucieczce szukały ocalenia.

Dziwne to zwycięstwo, odniesione przez wojsko lądowe na morzu, było wymownym dowodem, czego możnaby było dokonać, mając zorganizowaną flotę wojenną.

Nie brakowało w tym względzie rad i projektów, jakby to najłatwiej zrobić. Z tego czasu pochodzi niewątpliwie projekt nieznanego autora, zdaje się Holendra, usiłujący rozstrzygnąć kwestję: Jakim sposobem mogłaby Rzeczpospolita mieć na morzu Bałtykiem dwadzieścia okrętów wojennych. Doradca ów, przyjąwszy tę liczbę okrętów za dostateczną, uważał za słuszne, że dwanaście z nich powinny być dostarczone Rzeczypospolitej obowiązkowo, a mianowicie z tytułu lenna przez księcia pruskiego (sześć) i księcia kurlandzkiego (dwa), następnie przez miasta handlowe: Gdańsk (dwa), Toruń (jeden) i Elbląg (jeden). Resztę, t. j. osiem okrętów, trzeba by było wynajmować, a wydatki na to możnaby pokrywać przez podwyższenie cła na towarach gdańskich. Co do tego jednak radził porozumieć się przedtem z stanami holenderskimi i uzyskać ich zgodę.

Okręty owe pełniłyby służbę tylko w okresie korzystnym dla żeglugi, t. j. przez siedem i pół miesiąca w roku, od 1 kwietnia do 15 listopada. Od »pożyczenia« każdego okrętu »ze wszystkimi potrzebami i wojennym aparatem« trzeba zapłacić miesięcznie 3000 fl. hol. Każdy powinien mieć 160 ludzi załogi, której żołąd i wikt kosztowałby 4.125 fl. hol., czyli razem z wynajęciem 7.125 fl. hol. za jeden miesiąc. Za dwadzieścia okrętów uczyni to 142.000 fl. hol., a za siedem i pół miesiący 1,068.750 fl. hol., czyli 427.000 talarów, z czego na Rzeczpospolitą, za osiem okrętów, wypadłoby 171.000 talarów.

Projekt ten, pozornie prosty i słuszny, w praktyce był niewykonalny, gdyż do jego przeprowadzenia Rzeczpospolita nie miała rzeczy najważniejszej, t. j. egzekutywy.

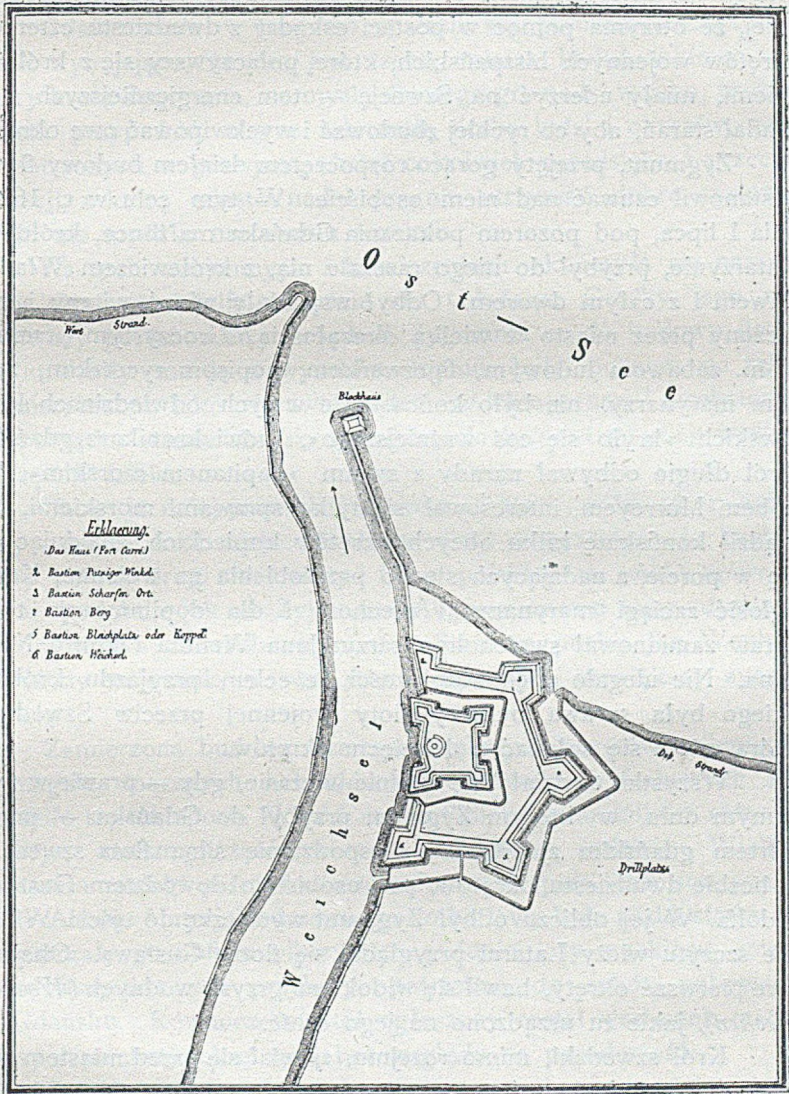
Król, mimo przyrzeczeń, zwlekał również z budową floty. Liczył i łudził się nadzieją, że uda mu się ją dostać lub wynająć gotową, jeżeli nie od Anglii lub Holandji, to od Habsburgów, którzy sprawami bałtyckimi interesowali się coraz bardziej.

Rozejm, zawarty w r. 1610, przerwał chwilowo walki w Inflantach, ale nie na długo. Sytuacja stała się krytyczniejszą, gdy po śmierci (1611) Karola (IX) Sudermańskiego na tronie szwedzkim zasiadł syn jego, Gustaw Adolf, żołnierz z krwi i kości, genialny wódz i znakomity organizator państwa. Marząc o rozszerzeniu jego granic, o wyłącznem panowaniu na Bałtyku, skorzystał z uroszczeń Zygmunta III, który, łudzony obietnicami Habsburgów, że flota hiszpańska z morza zagrozi Szwedom, z tem większym uporem podnosił swe prawa do korony szwedzkiej.

Idąc za przykładem ojca, wypowiedział Gustaw w r. 1617 wojnę Polsce i z dobrze zorganizowaną armją, podobnie jak ojciec, uderzył na Inflanty. Zdobył większą ich część, a w r. 1621 zawładnął stolicą Inflant, Rygą. Następnie wkroczył do Kurlandji, zajął Mitawę, w chwili gdy Polska pod Chocimem wstrzymywała właśnie nawałę turecką i większego nie mogła mu stawić oporu. Niebezpieczeństwo wzrastało i było widocznem, że Gustaw, prędzej lub później, uderzy również na ujścia Wisły, żeby zając Gdańsk, Prusy Królewskie i odciąć Polskę od morza.

Teraz dopiero, pod wpływem tych wypadków, Zygmunt, korzystając z chwilowego rozejmu, nakazał co rychlej budowę własnej floty. Zadanie to powierzył człowiekowi, doświadczonemu w sprawach morskich i biegłemu w kunszcie budowy okrętów. Był nim Szkot, Jakób Murrey, który przyjął służbę królewską

i natychmiast zabrał się do dzieła. W r. 1622 udało mu się zbudować, wyekwipować i uzbroić w Gdańsku pierwszy okręt żaglowy małych rozmiarów, typu t. zw. pinki o dwu masztach.



Ryc. 12. Plan ujścia Wisły i Latarni z początku XVII w.

Fakt ten wywołał w Gdańsku wielkie zaniepokojenie. Często podejrzwać, że król przygotowuje nową flotę kaperską, za

którą na miasto spadną nowe represalja innych państw, podobnie jak za króla Zygmunta Augusta. Posypały się przedstawienia i protesty, król jednak okazał się nieugięty. Co więcej, pełen otuchy i nadziei wskutek złudnych obietnic dyplomacji habsburskiej, że otrzyma pomoc w postaci eskadry z dwudziestu czterech okrętów wojennych hiszpańskich, które, połączywszy się z królewskimi, miały uderzyć na Szwecję — tem energiczniejszych dokładał starań, aby co rychlej zbudować i wyekwipować owe okręty.

Zygmunt, przejęty gorąco rozpoczętem dziełem budowy floty, postanowił czuwać nad niem osobiście. W tym celu w r. 1623, dnia 1 lipca, pod pozorem pokazania Gdańska małżonce, królowej Katarzynie, przybył do niego razem z nią, z królewiczem Władysławem i z całym dworem. Odbył wspaniały wjazd, witany i goszczony przez miasto w wielką okazałość. Uroczystym przemowom, zabawom ludowym, fajerwerkom, popisom rycerskim, tańcom marynarzy, nie było końca. Ale w tych odwiedzinach królewskich »kryło się coś ważniejszego«, mówi kronikarz gdański. Król długie odbywał narady z swoim »kapitanem morskim«, Jakóbem Murreyem, interesował się tylko sprawami morskimi, zarządził konfiskatę kilku obcych okrętów kupieckich, znajdujących się w porcie, a nadających się do przerobienia na wojenne. Kazał ogłosić zaciągi marynarzy i piechoty i dla dopilnowania tych spraw zamianował swoich komisarzy: Jana Wendta i Piotra Nielsona. Nie ulegało więc wątpliwości, że celem przyjazdu królewskiego była sprawa budowy floty wojennej przeciw Szwedom, która miała się składać z dziesięciu okrętów.

Wszystko to działo się właśnie w czasie, gdy — prawie w tym samym dniu, w którym Zygmunt przybył do Gdańska — przed portem gdańskim zjawiała się niespodzianie silna flota szwedzka w liczbie dwudziestu okrętów, pod osobistym dowództwem Gustawa Adolfa. W jej obliczu odbył Zygmunt wycieczkę do ujścia Wisły. Ze szczytu wieży Latarni przyglądał się flocie Gustawa. Obejrzał swe pierwsze okręty, bawił się widokiem igrzysk wodnych (*Wasserstechen*), jakie tu urządzone na jego cześć.

Król szwedzki, mimo rozejmu, zjawiał się przed miastem narażenie nie w celach wojennych, ale z przestrogą i groźbą, wskutek otrzymanych wieści, że Zygmunt zaciąga żołnierzy, buduje w Gdańsku okręty i przygotowuje flotę wojenną. Aby temu przeszkodzić, wybrał drogę demonstracji zbrojnej i wysłał do rady m. trębacza, żądając zapewnienia, że miasto zachowa stałą neutralność, nie

pozwole swoim obywatelom wstępować do służby przeciw Szwecji, że nie udzieli królowi polskiemu żadnego uzbrojonego lub nieuzbrojonego okrętu ani też marynarzy, w przeciwnym razie każdy okręt gdański ulegnie konfiskacie.

Gdańszczanie w trudnem znaleźli się położeniu. Odpowiedzieli wymijająco, że nie jest rzeczą miasta badać, jakie są zamiary króla Zygmunta, co myśli, dlaczego gromadzi wojsko, trudno jednak przypuścić, aby z tak małą liczbą ludzi i okrętów, niezaopatrzonych w prowiant, chciał cokolwiek przedsięwziąć przeciw Szwecji, z którą miasto nadal pragnie utrzymać dobre stosunki i nikt nie myśli o naruszeniu rozejmu.

Na tych wzajemnych oświadczeniach skończyła się narazie akcja Gustawa Adolfa odnośnie do Gdańska. Groźby jego nie zachwiały postanowień i zarządzeń Zygmunta co do budowy floty, ale utrudniły mu ją w wysokim stopniu, były bowiem na rękę Gdańszczanom, jako usprawiedliwienie w ich opornem i niechętnem od początku stanowisku co do udzielenia królowi pomocy w rozpoczętem dziele.

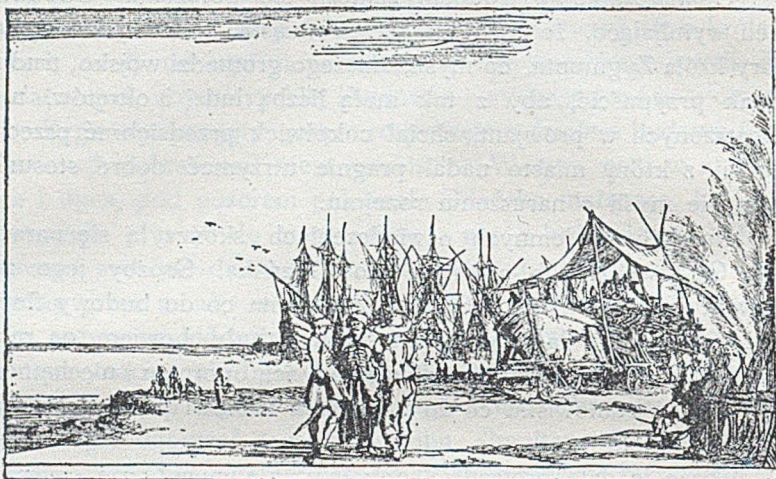
Chcąc je dalej prowadzić spokojnie i nie wywoływać »mieszaniny«, polecił król miejsce budowy okrętów przenieść do Pucka, który po raz drugi miał służyć flocie polskiej za punkt oparcia. Tutaj, podobnie jak za Zygmunta Augusta, znowu teraz ożywiona i gorączkowa zawrzała czynność. Starosta pucki, Jan Weyher, zasłużony wojownik, z swej strony otoczył ją największą życzliwością.

Zamierzona budowa szeregu większych okrętów wojennych wymagała znacznych nakładów i odpowiednich fachowych sił. Zgłosiło się ich sporo. Wśród rzemieślników i robotników różnego rodzaju, znaczną część tworzyła miejscowa ludność. Wielkie zwłaszcza zasługi położył mieszczanin, a następnie burmistrz pucki, Piotr Ahorn. Materjału drzewnego do budowy było poddostatkiem. Dostarczały go obficie olbrzymie sąsiednie lasy puckiego starostwa, wszystkie zaś przybory, potrzebne do robót, nabywano w Gdańsku. Równocześnie też ogłoszony został werbunek marynarzy i piechoty okrętowej, bez względu na narodowość.

Dzięki temu wyszło z zaimprovizowanych warsztatów puckich w ciągu trzech lat sześć okrętów, wyłącznie wojennych. Gotowe ich kadłuby spuszczano na wodę i w miarę, jak który był ukończony, odpływał dla ostatecznego wyekwipowania i uzbrojenia do Gdańska, gdzie stawał na kotwicy przy wejściu do portu, t. j. w ujściu

Wisły do morza obok Latarni (*Weichselmünde*). Stanowisko to było odtąd stałym miejscem postoju floty królewskiej.

Ekwipowanie i uzbrajanie jej napotykało na wielkie trudności. Z niemałym wysiłkiem trzeba było każdą potrzebną rzecz, jak:



Ryc. 13. Budowa okrętu (sztych S. della Belli).

płótna żaglowe, liny, konopie, smołę, tłuszcze, farby, kotwice, kamienie do balastu i t. d., zdobywać lub nabywać od Gdańszczan — i to często dopiero na mocy specjalnych nakazów królewskich.

O rozpoczęciu budowy przyobiecanej narodowi floty zawiadomił Zygmunt szlachtę w instrukcjach, rozesłanych na sejmiki. Wieść o tem rychło po całej rozniosła się Polsce. Jakże zaś refleksje wywoływały morskie przygotowania Zygmunta do wojny z Szwecją i jak naiwne budziły one obawy wśród szlachty, przykładem tego list z r. 1625, pisany przez Jerzego ks. Zbaraskiego, jednego z najwybitniejszych współczesnych magnatów:

»Radbym wiedział tę filozofję, jako do Szwecji wojować. Ziemią daremna. Morzem, — a flota gdzie? Jeśli onych przewozowych okrętów nabrać, co do Holandji żyto wożą i z tym aparatem przyjeżdżają (bo inszego niemasz), o tem jestem najpewniejszy, że Gustaw, który pewnie nie marną flotę ma, słułkłyby to zaraz, a zatem i Gdańsk pewnieby nam wydarł... Jeśli flotę budować, o której jest wzmianka w instrukcji, mimo sam okrutny koszt, nacoby pewnie dziesięć poborów trzeba najmniej, dopierobyśmy nie jedne okowy, które teraz mamy, ale troje na się wło-

zyli, bo a ktoby był admirałem, pytam? Niemiec czy Pollidor znowu, a pewnieby Polak nie był. Komuby ta flota wojnęniosła, u kogoby była w ręku? Prawie na lądzie i na morzu wziętoby nas w kleszcze.

Jak również nieprzychylną, a nawet złośliwą, była opinja Gdańszczan o flocie królewskiej — na to nie brak licznych dowodów. »Czyż można coś przedsiębrać pożytecznego« — pisał np. magistrat gdański do Torunia z początkiem 1626 r. — »z tak nielicznymi i nieuzbrojonymi okrętami i z tak niewyćwiczoną i niewprawną do służby morskiej załogą, przeciwko nieprzyjacielowi zwinnemu, uzbrojonemu, dobrze zaopatrzonemu w działa i wyćwiczonemu żołnierza, łatwo to można zrozumieć i ocenić. Ponieważ jest to niemożliwem, wszystkie przeto okręty, wypływające z tego portu, jeden za drugim będą wpadały jakby w paszczę nieprzyjacielowi, będą chwywane przez niego, będą posyłane na dno i tym sposobem cała, z taką trudnością zbudowana w portach tych krajów armada obróci się wniwecz«.

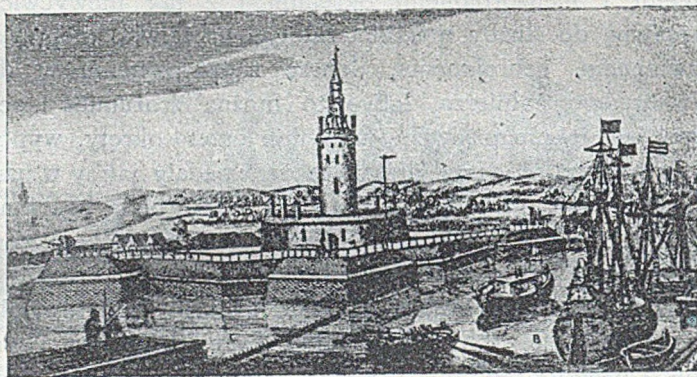
Mimo wszystkich braków i szczupłej liczby okrętów, obawy i opinje o wartości floty królewskiej były stronnice i przedwczesne. Dowiodły tego niebawem zbliżające się wypadki wojenne, jakich widownią przez szereg lat było polskie morze.

Zawieszenie broni z Szwecją upłynęło 16 listopada 1625 r. Układy o przedłużeniu go na rok rozbiły się. Wobec tego sejm warszawski 1626 r. uchwalił wojnę.

Gustaw Adolf nie ukrywał swoich gorączkowych przygotowań do walki, ale udawał, że zamierza prowadzić ją dalej w Inflantach. Tam też gromadziły się siły polskie. Tymczasem stało się to, o czem oddawna przychodziły ostrzeżenia, że król szwedzki uderzy na ujścia Wisły. Dnia 5 lipca 1626 z warowni gdańskiej Latarni ujrzano na horyzoncie las okrętów, płynących na wschód. Była to flota Gustawa Adolfa, składająca się prawie z 200 okrętów, w tem 80 wojennych, które wiozły armję szwedzką w liczbie 15 tysięcy ludzi, uzbrojonych i zaopatrzonych we wszystko — na zdobycie polskich Prus. Pierwszem zadaniem było stworzenie podstawy operacyjnej. Do tego wybrał Gustaw Adolf Piławę, warowny port i klucz Prus Książęcych. Zajął ją bez oporu, bo Jerzy Wilhelm, książę pruski i lennik polski, a zarazem szwagier Gustawa Adolfa, ułatwił mu to zadanie.

Wysadzona na ląd armja szwedzka natychmiast rozpoczęła akcję. Nie była ona trudną. Wbrew ostrzeżeniom i nakazom Zyg-

munta, najazd zastał Prusy Królewskie prawie bezbronne. Trzy tysiące piechoty niemieckiej, przysłanej przez króla i rozłożonej po różnych miastach i zamkach, stanowiły narazie jedyną siłę zbrojną. Stany pruskie, lekceważąc sobie niebezpieczeństwo, nie zarządziły prawie żadnych przygotowań. Uchwały o zaciągach spełżyły na niczem i dopiero pod grozą najazdu zaczęto myśleć o obronie. Wobec tego w krótkim czasie, prawie bez wystrzału, wpadła w ręce Gustawa cała Warmja, poddał się warowny



Ryc. 14. Widok na ujście Wisły i Latarnię.

Elbląg, Malborg, Tczew i mnóstwo innych miejscowości razem z załogami. Przerażenie ogarnęło całą ludność. Gwałtom, rabunkom, kontrybucjom nie było końca.

Równocześnie z armją lądową nie próżnowała i flota szwedzka. Większa jej część pozostała w Piławie, część odjechała do Szwecji po dalsze transporty, a dziewięć największych okrętów, pod dowództwem admirała Karola Karlsruha Guldnhjelma, dnia 10 lipca 1626 zjawiło się przed portem gdańskim i zamknęło do niego przystęp. Odtąd każdy okręt, płynący do Gdańska, podlegał rewizji i musiał Gustawowi wysokie opłacać cła.

Nie zadowolniając się samą blokadą portu, admirał szwedzki wysadził swych ludzi na ląd, złupił klasztor cystersów w Oliwie i uderzył na Puck, który żadnego nie stawił oporu. Dzielny bowiem jego starosta, Jan Weyher, umarł krótko przedtem, a z nim brakło nadmorskiej twierdzy doświadczonego wodza i strażnika. Szczupła załoga pucka, widząc, że się nie obroni, opuściła to miejsce. Obsadził je natychmiast pułk szwedzki pod dowództwem pułkownika Sitona. Komendantem miasta został Kludjusz Horn.

W ręce zdobywców wpadła część materiałów, przygotowanych do budowy polskich okrętów. Gotowe okręty nie poniosły żadnej szkody, wszystkie bowiem stały na kotwicach przy Latarni pod osłoną jej dział. Wyekwipowanie ich i uzbrojenie nie było jeszcze ukończone, więc narazie o jakiegokolwiek akcji floty królewskiej nie było można myśleć.

W ten sposób w ciągu trzech tygodni zajął Gustaw całe polskie pobrzeże od Kłajpedy po Puck, Żarnowiec i Hel, przeciął Polsce związek z morzem, zatamował przywóz płodów surowych do Gdańska, czem wyrządził olbrzymie straty materialne.

Wśród triumfów szwedzkiego oręża głównem staraniem Gustawa było zmusić Gdańsk do neutralności. W tym więc celu, podobnie jak w r. 1623, postawił miastu warunki, że nie pozwoli królowi polskiemu ani Rzeczypospolitej na zaciągi żołnierzy i marynarzy, tudzież na ekwipowanie floty ani w mieście, ani w swym porcie, ani na swoim terytorjum, a nadto, że odda także wszystkie swoje okręty i działa tak w porcie jak w mieście i zobowiąże się po słusznej cenie dostarczać wojsku szwedzkiemu wszystkiego, czego mu będzie potrzeba. Za to obiecywał miastu swą przyjaźń i opiekę, wolność handlu i ceł.

W stanowisku Gdańska nastąpił niezwykle fakt.

Godząc się pozornie na powyższe warunki, obiecywali Gdańszczanie, że »okręty królewskie, których jest siedem, rozbroją, usuną z nich żagle, zakupią je sami albo usuną na miejsce neutralne«. Co do dalszych warunków rozpoczęli z Gustawem układy, lecz przewlekali je tak długo, aż, dowiedziawszy się, że armja polska pod osobistem dowództwem Zygmunta stanęła pod Toruniem — odmówili nawet tego, na co się rzekomo z początku zgodzili. Gustaw, wywieziony w pole, kazał otrąbić, że uważa Gdańsk za swego wroga i poprzysiągł mu zemstę.

Po raz pierwszy Gdańsk interes swój złączył z interesem państwa. W chwili najkrytyczniejszej dotrzymał Polsce wierności i stanowczo odmówił królowi szwedzkiemu tej neutralności, która dla Szwedów byłaby zapewnieniem biernej pomocy.

Fakt ten dla następnego przebiegu wojny miał pierwszorzędne znaczenie. Gdańsk dla Szwedów stał się główną przeszkodą dalszego ich pochodu w głąb Polski.

Armja polska, z którą Zygmunt przybył z końcem sierpnia na obronę Prus, przedstawiała się wcale okazale. Tak jazda, a tej było najwięcej, jak i piechota, były dobrze umundurowane

i uzbrojone i po połączeniu się pod Grudziądzem z oddziałami pruskiego pospolitego ruszenia wynosiły około 13 tysięcy ludzi.

Rozpoczęta natychmiast akcja wojenna nie przyniosła spodziewanego rezultatu. Pierwsze spotkanie obu Wazów, stryja z bratankiem, pod Gniewem (Mewe), skończyło się klęską Zygmunta, który cofnął się i stanął obozem pod Czarlińcami, niedaleko Tczewa. Tu doczekał się hetmana w. kor., Stanisława Koniecpolskiego, który aż z Ukrainy przyprowadził prawie cztery tysiące kwarcianego żołnierza, t. j. piechoty polskiej.

Na wspólnej radzie wojennej ułożono plan dalszej kampanji nietylko na lądzie, ale i na morzu, poczem król zdał dowództwo Koniecpolskiemu, a sam 5 listopada, w dniu, w którym Gustaw odjechał do Szwecji, ruszył do Gdańska. Przybył do niego bez zapowiedzi, konno, w towarzystwie tylko królewicza Władysława i kilku senatorów, przyjęty, jak zawsze, okazale i serdecznie.

Celem przyjazdu była wyłącznie sprawa floty, na którą nie szczędził kosztów. Pragnął zbadać jej stan i zarządzić wszystko, aby ją uruchomić do walki. Tej też sprawie poświęcił cały swój ośmiodniowy pobyt. Kazał sobie składać sprawozdania, wglądał we wszystkie szczegóły, omawiał braki i potrzeby, układał plany przyszłej akcji, a wkońcu, aby się osobiście przekonać o rezultatach swoich zabiegów i kosztów, dnia 12 listopada zrobił wycieczkę z królewiczem Władysławem do Latarni dla przeglądu stojącej tam floty królewskiej.

Witały go salwy dział i muszkietów piechoty okrętowej, okrzyki marynarzy i rozwinięte bandery narodowe. Z ciekawością i zadowoleniem patrzył król na swe dzieło, każdy okręt oglądał szczegółowo. Było ich siedem, zbudowanych specjalnie do celów wojennych. Wszystkie stały prawie zupełnie gotowe i uzbrojone. Inne miano dopiero przerabiać z okrętów handlowych. Były to okręty, według pojęć ówczesnej techniki, duże, trzymasztowe, zbudowane starannie na wzór współczesnych okrętów wojennych holenderskich czyli tak zw. orlogów. Pojemność dwóch największych, sądząc z różnych danych, wynosiła do 400 tonn, innych od 200 do 300. Uzbrojenie każdego składało się przeciętnie z 20 dział, które z strzelnic pod pokładem wychylały swe otwory. W wystających dobudówkach na przedniej i tylnej części pokładu znajdowały się kajuty dla załogi i magazyny na prowiant i amunicję. Przód i boki każdego okrętu zdobił napis z jego nazwą. Z szczytu głównych masztów i na bukszprytach powiewała czer-

wona bandera, a na niej widniało stare godło Zygmunta Augusta: zgięta pod kątem ręka, dzierżąca w dłoni szablę ku górze wzniesioną.

Zewnętrznie, prócz bandery, która była jedynym widomym znakiem przynależności floty królewskiej do Polski, wygląd jej nie miał niczego, coby tworzyło specjalny narodowy typ. Przeciwnie, wszystko było na tej flocie obce, niepolskie. W braku własnych ludzi, obznajomionych ze sztuką i rzemiosłem morskiem, z konieczności trzeba było zaciągnąć marynarzy z żywiołów obcych. Więc obok Niemców i Duńczyków nie brakowało na okrętach królewskich Anglików, Szkotów, a nawet Hiszpanów, chociaż i nadmorska kaszubska ludność, uważająca morze za swój żywioł, chętnie zaciągała się do królewskiej służby i do pewnego stopnia narodowy przedstawiała w niej czynnik. W tych czasach atoli kwestje narodowościowe były rzeczą podrzędną. Wierność służby zależała przedewszystkiem od wysokości żołdu i jego regularnej wypłaty.

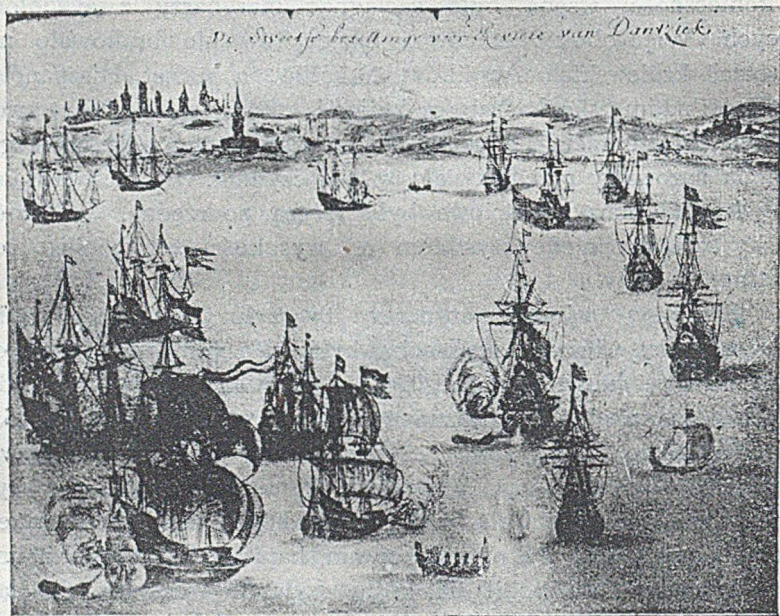
Przewagę wśród marynarzy tworzyli Niemcy, głównie Gdańszczanie, więc też niemiecką była cała terminologia okrętowa i wszystkie nazwy żeglarskie, niemiecką była komenda i niemieckie, nie polskie, nazwy na każdym widniały okręcie, jak: *Ritter St. Georg, König David, Fliegender Hirsch, Meerweib, Meer-mann, Arche Noe, Tieger*. Pierwszy z wymienionych okrętów był przeznaczony dla admirała, który krótko przedtem został przez króla mianowany, a był nim lubeczanin, kapitan Arndt Dickmann.

Przeгляд floty zrobił na królu dodatnie wrażenie, chociaż organizacja jej była jeszcze bardzo dorywczą i luźną. Pełen najlepszych myśli, odjeżdżając, zapowiedział marynarzom, że niebawem wyruszą na morze, aby chwytać okręty, dowożące Szwedom prowiant i materiały wojenne — i życzył im powodzenia.

Przed opuszczeniem Gdańska zjawił się w jego ratuszu sekretarz królewski, Piotr Gembicki i imieniem króla zażądał od rady, aby miała wpogotowiu jeden dobrze uzbrojony i ludźmi zaopatrzony okręt, który w razie potrzeby mógłby z flotą królewską wyruszyć na morze, a zarazem zawiadomił, że król, chcąc mieć jak najprędzej morską armadę w zupełności gotową (*segelfertig*), utworzył »Komisję Okrętów Królewskich«, do której powołał rajcę Hermana von der Becke, ławnika Henryka Kennera, a z trzeciego stanu czyli gminu Krystyna Strobandta i Daniela Rüdigerera. Komisji tej »dał zupełną moc i władzę rządzić i za-

wiadywać ludźmi okrętowymi, wszyscy zaś, którzy należą do okrętów królewskich i przyjęli na nich służbę, mają tym komisarzom we wszystkim, co im rozkażą, być posłuszni i pomagać im pod utratą łaski i pod najwyższą karą.

Z nietajoną niechęcią przyjęli Gdańszczanie zarządzenia królewskie, na których skutki niedługo przyszło czekać. Po wyjeździe Zygmunta, ustanowiona przez niego »Komisja Okrętów Królewskich«, mimo, że składała się z samym gdańskich ludzi, którzy



Ryc. 15. Flota szwedzka przed portem gdańskim w r. 1626.

zasadniczo z tworzącej się odrębnej marynarki byli niezadowoleni,— jednak w myśl włożonych na nią obowiązków zabrała się energicznie do ich spełnienia.

W ciągu tygodnia okręty królewskie były gotowe do zapowiedzianych wypraw. Nic im nie stało na przeszkodzie. Zbliżająca się zima, a z nią zwykle, gwałtowne na Bałtyku burze, wykluczały przez szereg miesięcy możliwość stałej blokady portu gdańskiego. Z tego powodu okręty szwedzkie musiały ją przerwać i odpłynęły na postój zimowy w swoich portach.

Korzystając z swobodnego morza, flota królewska 26 listopada 1626 odważyła się na pierwszą wyprawę i opuściła ujście

Wisły. Rezultat okazał się nadspodziewany. W niedalekiej odległości, za mierzeją Helu, kędy najkrótsza wiodła droga do portów księcia pruskiego, zajętych przez Szwedów, spotkano pięć okrętów, wiozących im zapasy, materiał wojenny i żołnierzy. W myśl prawa wojennego, po krótkim oporze, zagarnięto wszystkie jako kontrabandę. Z nich trzy, holenderskie, były naładowane śledziami, solą, towarami korzennymi i pistoletami, dwa — roztockie — pod eskortą 40 szwedzkich żołdaków wiozły z Szwecji dla jej armji w Prusach kozuchy, skarpetki, buty, a nadto zapas monety miedzianej dla wypłaty żołdu. Zdobycz więc była obfita i przydała się bardzo do zaopatrzenia królewskiej floty.

Rajcy gdańscy na wieść o tem co rychlej wysłali gońca z protestem do króla, który bawił jeszcze w Toruniu i w obawie represyj prosili o zwolnienie konfiskat. Ostremi słowy w piśmie z 24 listopada zgromił król protesty Gdańszczan, zakazując im stanowczo mieszać się do spraw i czynów jego floty i powoływać się na przywileje, jakie mają co do żeglugi, »bo przywileje owe dali im królowie polscy, ale nie nato, aby siebie samych pozbawiać powagi i praw do morza«.

Mimo to zatarg z powodu chwywania i konfiskowania okrętów nie przycichł, lecz z dniem każdym przybywało mu coraz więcej powodów. Wielkie zwłaszcza rozgoryczenie wywołał mandat z 17 marca 1627, w którym król, powołując się na prawo wojenne wszystkich narodów, pozwalające konfiskowania okrętów i przyborów wojennych, podawał Gdańszczanom do wiadomości, że uznał za konieczne zarządzić, że dla obrony Rzeczypospolitej i jej poddanych, a odparcia nieprzyjaciela, »okręty, z jakichkolwiek stron i ziem przybywające, mają być w razie potrzeby włączone do naszej służby. Przeto żądamy od was, żebyście, nie zasłaniając się żadnymi trudnościami i przeszkodami, pozwolili naszym komisarzom, ustanowionym w Gdańsku, wszystkie okręty, nadające się do celów wojennych, tak w porcie jak poza nim, aresztować, zatrzymywać, przerabiać, uzbrajać i wyprowadzać na morze przeciw nieprzyjacielowi, na pożytek Królestwa i naszych prowincyj«.

W myśl królewskiego nakazu wyprawy floty królewskiej nie ustawały, a Gdańsk w ciągłej był sprzeczności pomiędzy swojemi interesami kupieckimi a politycznymi Rzeczypospolitej. Był jej uczestnikiem i sojusznikiem w walce, a równocześnie chciał być neutralnym kupcem, który na jednej i drugiej stronie dobre robi interesa.

Wyprawy polskie na morze nie pozostały bez wpływu, zwłaszcza, że Zygmunt III porozsyłał równocześnie posłów i ostrzeżenia do wszystkich miast Meklemburgji i Pomorza, żeby nie wypuszczały z swoich portów okrętów z zapasami dla Szwedów, bo na morze wyruszy flota polska, która wszystkie takie okręty chwycić i konfiskować będzie razem z ich ładunkiem. Postrach padł na żeglarzy. Ustała chwilowo żegluga, a w następstwie armja szwedzka w Prusach pozbawioną została wielu artykułów i przyborów, które w zimie były jej niezbędne.

XI.

BANDERA POLSKA NA BAŁTYKU.

Z objęciem dowództwa przez hetmana Koniecpolskiego oczy całej Polski zwróciły się na niego jako na jedyną deskę ratunku wobec groźnego najazdu. Doświadczony, ostrożny i znakomity wódz, ubóstwiany przez wojsko, nie zawiódł pokładanych w nim nadziei. Całą zimę poświęcił na przygotowania do wiosennej kampanji.

Układając jej plany, szczególniejszą uwagę zwrócił na zajęty przez Szwedów Puck. Najdalsza ta polska warownia na kresach nadmorskich przedstawiała bardzo ważny punkt strategiczny. Stąd bowiem najwygodniej było można paraliżować ruchy nieprzyjacielskie, zagrażające od strony morza. Rozumieli to dobrze Szwedzi, więc wzmocnili stare puckie fortyfikacje i silniejszą tu niż gdzie indziej umieścili załogę, która stała się utrapieniem całej okolicy.

Odzyskanie Pucka było pierwszą troską hetmana. Wiedząc, że mogło to się stać tylko w zimie, gdy załoga szwedzka pozbawioną była dowozu żywności i posiłków, postanowił spróbować szczęścia. W tym celu dnia 8 grudnia z obozu pod Czarlińcami wysłał dwie chorągwie usarskie Bogusza i Fałęckiego, pod dowództwem pułkownika Jana Bąka Lanckorońskiego, żołnierza, znanego z męstwa i doświadczenia. Gdańsk, któremu z Pucka ciągle groziło niebezpieczeństwo, wysłał z swej strony, na rozkaz hetmana, cztery kompanje własnej piechoty pod dowództwem Appelmanna z działami i różnemi przyborami oblężniczemi. Połączone siły w liczbie około 1500 ludzi ruszyły na Puck. Część piechoty płynęła morzem na kilku gdańskich skutach i pinkach. Miasteczko zaatakowano z obu stron. Szwedzi energiczny stawili opór, który stopniowo stawał się coraz słabszy, aż wreszcie wystawili białą chorągiew.

Był to jednak podstęp, który drogo kosztował oblegających. Zaledwie zbliżyli się do murów i bram, obsypał ich grad pocisków z muszkietów i dział. Trzeba się było cofać przez wąskie, bagniste przejścia, więc i straty były znaczne. Liczono około stu zabitych i rannych. Jedna szkuta zatoneła.

Mimo tego pierwszego niepowodzenia, hetman polecił Lanckorońskiemu dalej oblegać Puck. Zadanie było trudne. Wśród najcięższych warunków zaopatrzenia, wśród głodu i chłodu, oblężenie ciągnęło się przez całą zimę ze zmiennem szczęściem. Utarczki nie ustawały, gdyż nasi, »we dnie i w nocy czuwając, odpoczywać i wysypiać się Szwedom nie dawali, ustawicznie pod mury podpadając«.

Przebieg oblężenia żywo interesował Zygmunta III. Nieustannie w tej sprawie słał listy i żądania do hetmana. Ten nawzajem co kilka dni zdawał mu relację.

»O Pucku — pisze hetman 6 stycznia 1627 — pan Lanckoroński z Appelmannem czynią mi nadzieję, że się może prędko pod nogi w. kr. mości podać, gwoli czemu posiliłem ich i armatą i piechotą. ... »Do Pucka już kilka dni — donosi 15 stycznia — jak armata w. kr. mości bije, ogniste kule — dobry efekt czynią. Mam nadzieję, że co godzina porządną usłyszę nowinę... »Puck — czytamy 4 lutego — jeszcze się trzyma, ale już mu bardzo ciasno... »Nowinom o wpadnięciu nieprzyjaciela w nasz obóz — pisze 27 lutego — i o pogromie naszych pod Puckiem, że w. kr. mość nie wierzysz, bardzo dobrze czynisz. Prawda jest, że w tamtym *assulcie* (szturmie) zginęło do 20 naszych pod Puckiem, tyle drugich może być postrzelanych, ale tak to musi być w takim razie... »Pod Puckiem — pisze 9 marca — nie mogąc sam być, posłałem, dawszy ordynację, aby ze dwóch stron miny prowadzono, na dwóch miejscach baterje zasadzono, szkaledy (drabiny) nagotowano, co kiedy gotowe będzie, nieciężko będzie w tysiącu albo we dwóch stąd zbieżec i nieprzyjaciel nie odniesie pocięchy«.

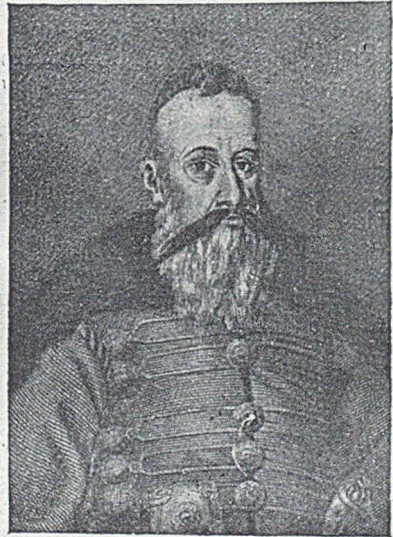
Wśród tych nadziei i zapewnień oblężenie przeciągało się dalej. Szwedzi bronili się dzielnie. Wysłańcy ich z narażeniem życia puszczali się łódką przez morze, a dalej po lodzie przez zatokę Fryską do Piławy, prosząc o pomoc, lecz daremnie. Kazano im wytrwać, aż lody puszczą.

Nadchodziła wiosna, a z nią wzrastała obawa, że oblężeni morzem otrzymają pomoc, inne zaś wieści upewniały, że ona już spieszy lądem od strony Kołobrzegu.

Aby uprzędzić spodziewaną odsiecz, hetman, nie zwlekając dłużej, postanowił działać osobiście. Wziąwszy dwa pułki jazdy oraz piechotę niemiecką i polską, razem około trzech tysięcy żołnierzy, wyruszył 24 marca z pod Tczewa. Zatrzymał się w Gdańsku, zrobił przegląd floty królewskiej pod Latarnią, kazał jej przygotować się i wypłynąć ku Puckowi, dokąd sam zaraz ruszył za wojskiem, idącym drogą na Oliwę i Sopoty. Dnia 30 marca był już pod Puckiem. Gdańszczanie z swej strony dostarczyli trzystu ludzi piechoty, sto z nich wsiadło na okręty, których zadaniem było przybyć pod Puck i na dany znak od strony morza zaatakować warownię.

Przybywszy pod Puck, hetman »szańce zaraz kopać, armatę zataczać i insze rzeczy robić rozkazał«. Inżynier gdański, Rudel kierował robotami oblężniczymi.

Dnia 1 kwietnia generalny atak ze wszystkich rozpozczął się stron, tak z bateryj, usypanych na lądzie jak i od morza — z dział okrętowych. Tu bowiem w myśl rozkazu hetmana »sześć okrętów, od Gdańska wodą podstąpiwszy



Ryc. 16. Stanisław Koniecpolski
hetman w. kor.

pod Puck, uszykowawszy się porządkiem swym, strzelbę gęstą na miasto wypuścili, tak, że się mury podać musiały«. Szwedzi bronili się z całą zaciętością i nawzajem strzelali gęsto, lecz dowiedziawszy się o przybyciu hetmana i »widząc na morzu okręty z armatą potężną«, na lądzie zaś podkopy i szańce również dobrze ludźmi i armatą osadzone, »zwątpili o sobie«. Wysławszy trębacza i omówiwszy warunki honorowej kapitulacji, dnia następnego, t. j. 2 kwietnia 1627 »przedpołudniem zamek i miasto ze wszystką armatą i municją poddali, wydali zdrajców, sami zaś z zwinionemi chorągwiami, z milczącemi bębnami, muszkietami pod pachę włożonemi wyszli«. Było ich 900 zdrowych i chorych, zginęło przez czas 14-tygodniowego oblężenia 600. Zdrowych, lecz głodem

osłabionych, odesłano łądem do Piławy, chorych odstawiono tamże morzem »z wielkim despektem króla szwedzkiego«.

W zniszczonej warowni stanął załogą pułk piechoty niemieckiej Gerarda Dönhofa. Komendantem jej, »dla odbudowania i opatrowania bezpieczeństwa«, został wspomniany Jan Bąk Lancoroński, który uwiecznił swe nazwisko w tych stronach.

Odzyskanie Pucka, a wkrótce potem rozbitcie idących mu z odsieczą posiłków szwedzkich pod Amersztynem — było poważnym militarnym sukcesem Koniecpolskiego. Dla młodej floty królewskiej sukces ten posiadał wielkie moralne znaczenie. Pod Puckiem pierwszy ogniowy otrzymała chrzest, przyczyniła się głównie do jego zdobycia i, spełniwszy swoje zadanie, udowodniła wymownie konieczność swego istnienia.

»Szalony chyba nie widzi, — pisał Koniecpolski do króla — jako potrzebna była ta armata... Potrzebnaby teraz rzecz była bardzo kilka okrętów w. kr. mości na morze wyprowadzić, abyśmy wiedzieli, co się na niem dzieje. Mogłyby wielki pożytek uczynić i tamte okręty kupieckie przy Kurlandji, od nieprzyjaciela zatrzymane na prowadzenie tu do Prus inflanckiego wojska, znieść, ale że bosmanów spełna na nich niemasz, nie są gotowe, wszakże pilno się gotują«.

Życzeniu hetmana stało się zadość. W połowie kwietnia flota polska, złożona z siedmiu okrętów, ruszyła pod dowództwem swego admirała na pełne morze. Nie napotykając nigdzie nieprzyjaciela, uwijała się swobodnie po wodach Bałtyku, od brzegów Kurlandji aż daleko poza brzegi pomorskie, śledziła i chwyciła statki, które odważały się przewozić Szwedom zapasy i »przez dłuższy czas — mówi kronikarz elbląski — była wyłącznym panem tej części Bałtyckiego morza«.

Niedługo jednak trwał ten stan. O świcie dnia 17 maja daleko za mierzeją Helską, na pełnym morzu, pokazało się 12 okrętów, jako przednia straż floty Gustawa Adolfa, płynącej z nim i z posiłkami do Prus. Okręty szwedzkie, ujrawszy nieliczną flotę polską, pełnemi żaglami ruszyły ku niej, starając się ją otoczyć. Ta, nie wdając się w nierówną walkę, rozdzieliła się na dwie części. Dwa okręty zwróciły się na wschód i przedarłszy się przez linię okrętów szwedzkich, dnia 18 maja wróciły szczęśliwie do Gdańska, przywożąc wieść o nadciągającym nieprzyjacielu, który nazajutrz pod wodzą admirała Karola Gildenhjelma w sile 25 okrętów pojawił się przed portem gdańskim.

Pozostałych pięć polskich okrętów zwróciło się na zachód. Los ich wielkie budził obawy. W istocie znalazły się one w położeniu o wiele krytyczniejszym. Zaledwie wymknęły się owym dwunastu okrętom, następnego dnia ujrzały przed sobą dalszych 24 okrętów szwedzkich. Trzy z nich ruszyły zaraz ku polskim. Przy brzegu Pomorza niemieckiego, niedaleko Białej Góry za Lebę, przyszło do zaciętej walki. Z obu stron grzmiały działa i muszkiety. Okręt *Król Dawid*, dowodzony przez Murreya, zjechał się z szwedzkim tak blisko, że wzajemnie na siebie rzucać zaczęto granatami. Nie obeszło się bez strat. Na polskim okręcie było dwudziestu postrzelonych, na drugim jedno działo rozerwało się. Szwedzi, widząc, że nie dadzą rady, zaczęli się wycofywać i racami ognistemi dawać swoim znaki o posiłki. Nim te zdążyły przybyć, okręty polskie, korzystając z ciemności, uszły dalszego niebezpieczeństwa i chroniąc się przed pościgiem przeważających sił, zawinęły do portu w Kołobrzegu. »Wszystkie te okręty były armatami i załogą bardzo dobrze obsadzone, prochu i ołowiu miały pod dostatkiem, ale mało żołnierzy« — zapisał kronikarz kołobrzegi.

Po pięciu dniach pobytu w tym porcie, dnia 23 maja pożegnały Kołobrzeg trzema wystrzałami i wypłynęły znowu na pełne morze. Tutaj dzielni ich kapitanowie, Murrey, Witt i Magnus, odważyli się na krok ryzykowny. Postanowili przedrzeć się przez całą szwedzką blokadę i wrócić do gdańskiego portu. Zamiar powiódł się nadspodziewanie. Korzystając z pomyślnego wiatru i manewrując ostrożnie, w istocie pod osłoną nocy, mimo ostrzeliwania, wszystkie okręty przedarły się przez linię okrętów szwedzkich i, nie straciwszy ani jednego człowieka, dnia 30 maja stanęły na swoim stanowisku pod Latarnią — ku nieopisanej radości towarzyszy i zdumieniu miasta.

Wiadomość o szczęśliwym powrocie floty do Gdańska niemniejszą radością napełniła i Koniecpolskiego. Dał temu zaraz wyraz w liście do króla. »Jako dnia dnia onegdajszego — pisał — okręty w. kr. mości mężnie się przez armatę nieprzyjacielską przebiły, z listu osobnego dostatecznie w. kr. mość wyrozumieć będziesz raczył. Często teraz wzdycham na to, o com i sam w Toruniu prosił i przez pisanie moje powtarzał, gdyby było w. kr. mości ze dwadzieścia dobrze armowanych okrętów, wieleby się niemi mogło być robić i ciężkoby było nieprzyjacielowi z portu swego wynieść, aczci i temi, które są, kiedy się oporządzą, będzie

się mogło za pomocą Bożą, a szczęściem w. kr. mości, nieprzyjacielowi jaki żart uczynić. Panowie komisarze do mnie często o pieniądzach tak na bosmany, jako i inne rzemieślniki i naprawę okrętów domagają się, których jaki jest dostatek, jeżeli ich jest co przy mnie, w. kr. mość raczysz dobrze wiedzieć. A iż z wielu miar życzę tego, aby te okręty gotowe były i marynarze zatrzymani, gdyż inaczej pewnieby się u nieprzyjaciela zostali. Przeważnie uniżenie proszę, racz nam ukazać, gdzie na nich pieniądze zaciągnąć, gdyż na przeszły i terażniejszy miesiąc na rzemieślniki wynijdzie kilkanaście tysięcy złotych.

Zygmunt III, zadowolony z czynów swej floty, a zarazem pobudzany i urgowany przez posłów habsburskich, żądających nieustannie wygotowania floty do wspólnej akcji przeciw Szwedom, uczynił zadość przedstawieniom hetmana. Pilna kwestja pieniędzy została pomyślnie załatwioną. Dzięki temu okręty, uszkodzone wskutek wypraw i bojów, zostały naprawione, inne przerabiała się z okrętów handlowych.

Przez całe lato — wobec przewagi nieprzyjaciela — flota królewska nie opuszczała swego portu, czekając na chwilę odpowiednią. Blokada była bardzo ścisłą, Gdańsk był prawie odcięty od świata handlowego.

Obok blokady próbowali Szwedzi kilkakrotnie wysadzić na ląd swe wojska w zatoce Puckiej. Podpływali to tu, to tam, ale bez skutku. Pragnęli zwłaszcza zawładnąć Oksywią, skąd i Puck i Gdańsk zagrożony mogli i gdzie, jak stwierdził Koniecpolski, »do wysiadania miejsce bardzo sposobne«. Aby do tego nie dopuścić, kazał Lanckoroński natychmiast wybudować tu redutę i obsadzić ją piechotą. W istocie piechota jego, rozłożona od Oliwy po Hel, strzegła bacznie tych brzegów i każdy szwedzki niweczyła plan. I słusznie można powiedzieć, że jak kresy wschodnie od Dzikich Pól miały swoich Pretwiczów, Chmieleckich, Zbrożków i wielu innych, którzy jak sępy stali na ich straży, takim strażnikiem brzegów polskiego morza był — Jan Bąk Lanckoroński. Nie zliczyć tu jego czynów, wysiłków, podstępów i trudów w tych czasach. Mimo najtrudniejszych warunków, braku zaopatrzenia i dowozu żywności, oddziały jego, choć obdarte i głodne, skazane często na karmienie się tylko rybą, lecz karną trzymane ręką, nieocenione oddały usługi w obronie tego całego pobrzeża. Koniecpolski nieustannie oddawał im pochwały i ciągle przypominał ich braki.

Dnia 19 sierpnia zjechał znowu do Gdańska Zygmunt III z królewiczem Władysławem i z nielicznym orszakiem dworzan. I tym razem, jak poprzednio, celem przybycia była wyłącznie sprawa floty. Po relacjach i obradach z komisarzami okrętowymi dnia 2 września wybrał się król do Latarni na jej przegląd. Towarzyszył mu królewicz Władysław i nuncjusz Santa Croce, przysłany przez papieża dla popierania zabiegów habsburskich o flotę polską.

»Okręty królewskie — pisze nuncjusz — stoją na rzece gotowe. Sześć z nich jest własnością króla. Są to okręty duże, dobrze uzbrojone. Każdy zaopatrzone jest w 20 dział, inne, choć wielkie, ale dla handlu, nie na cele wojenne zbudowane, nie dają się tak łatwo uzbroić i zaopatrzyć w artylerję, jak to mówił sam król... Z portu widać flotę szwedzką — dwanaście wielkich okrętów i cztery małe. Stoi na kotwicy i rusza się tylko na małą przestrzeń, ale nigdy nie zbliża się na strzał armatni ku portowi«.

Przegląd wypadł dobrze. Zadowolony król pochwalił i zatwierdził wszystkie zarządzenia komisarzy okrętowych, wyraził podziękowanie marynarzom za ich czyny i trudy i życzył im powodzenia w dalszych przedsięwzięciach.

Miesiąc za miesiącem mijał, a blokada szwedzka nie ustawała ani na chwilę. Mimo zbliżającej się zimy, bo listopad dobiegał już końca, mimo złej pogody, częstych burz i zwykłej w tym czasie mgły, flota szwedzka, pod dowództwem wiceadmirała Niklasa Stiernskjölda, jednego z najwybitniejszych wodzów Gustawa, zdobywcy Rygi, komendanta Piławy, nie myślała opuszczać swego stanowiska przed Gdańskiem. Tylko liczba okrętów zmniejszała się. Zostało ich sześć, ale »potężnych«, dobrze zbudowanych, każdy uzbrojony 30 działami. Widziano je stale na horyzoncie.

Stiernskjöld, pewny, że nikt go nie poważy się zaczepić, zaczął sobie lekceważyć przeciwnika i bez należytej ostrożności od czasu do czasu podpływał wyzywająco ku Latarni. Zawiódł się na tem nadspodziewanie i dotkliwie. Okręty królewskie, które tymczasem powiększyły się do liczby dziesięciu, wyekwipowane i uzbrojone nietylko do obrony, ale i do akcji zaczepnej, czekały wpogotowiu na sposobną chwilę, aby ją wyzyskać w całej pełni. Chwila taka nadarzyła się niebawem.

XII.

ZWYCIĘSTWO POD OLIWĄ.

Poranek niedzielny 28 listopada 1627 r. był jednym z tych, w których szara, jesienna mgła gęstą zasłoną otulała zatokę Gdańską i całą nadbrzeżną okolicę. Na okrętach królewskich, stojących — jak zawsze — spokojnie na kotwicy pod Latarnią, niezwykły od świtu wrzał ruch. Ledwie bowiem poranne ukończono modły i śpiewy nabożne, do wszystkich nagle wyszedł rozkaz admirała: gotować się do wyprawy na morze. Cel wyprawy był jasny: napaść pod osłoną mgły na flotę szwedzką, rozbić ją, znieść blokadę i dać nauczkę butnemu Szwedowi.

Sam nieprzyjaciel zdawał się ułatwiać powyższe zadanie. Okręty jego, — o czym otrzymano wiadomość, — które dnia poprzedniego znajdowały się niedaleko Helu, zmieniły stanowisko i, rozpuściwszy żagle, zbliżyły się ku lądowi. Dwa pierwsze z nich wysunęły się znacznie naprzód, cztery inne pozostały wtyle.

Z tej właśnie chwili postanowił skorzystać admirał polski i w walce spróbować szczęścia, zwłaszcza, że wiatr pomyślny, wiejący ku morzu, sprzyjał przedsięwzięciu.

Zegar na wieży gdańskiego ratusza wydzwonił właśnie godzinę ósmą. Szary mrok budzącego się dnia, potęgowany mgłą, zaciemniał jeszcze horyzont, gdy rozległ się strzał działowy i dalekiem odbił się echem. Był to znak dla załóg okrętowych, by podnieść kotwicę, rozpuścić żagle i ruszyć naprzód. Długą linją, pełnemi żaglami opuszczały okręty królewskie swój port. Na czele płynął *König Dawid*, który tej nocy pełnił straż. Dowodził nim kapitan Jakób Murrey, znany nam twórca całej floty. Tuż za nim następował okręt admirałski *Św. Fery* (*Ritter St. Georg*),

bo sam Dickmann znajdował się na nim. Następnie płynął *Biegnący Felen* (*Der fliegende Hirsch*), pod kapitanem Ellertem Appelmannem. Dalej *Panna Wodna* (*Meerweib*) z kapitanem Adolfem von Argen, *Wodnik* (*Meermann*) z kapitanem Hermanem Wittem, a za nimi dalszych pięć: *Arka Noego* (*Arche Noe*), *Syrca* (*Sirene*), *Tygrys* (*Tieger*), *Biały Pies* (*Wesse Hund*) i *Delfin* (*Delphin*). Wiatr powiewał rozwiniętymi banderami każdego okrętu. Piechota z bronią w ręku stała w pogotowiu na pokładach, puszkarze z zapalonymi lontami przy nabitych czekali działach.

Flota polska, wypadwszy na morze, zwróciła się w kierunku zatoki Puckiej. Tutaj, przed brzegami, między Brzoznem a Sopotami, mniej więcej naprzeciw Oliwy, rozegrał się niezwykły w dziejach Polski bój. Tutaj bowiem oba szwedzkie znalazły się okręty, a następne zbliżały się ku nim. Najdalej wysunął się duży, dobrze zbudowany okręt Stiernskjolda, którego nazwy nie podają źródła.

Na jego widok na polskim admirałskim okręcie pada donośny rozkaz Dickmanna: »W imię Boże! Naprzód ku Szwedowi! Musimy przybić do jego burty« (boku).

W myśl tego rozkazu *Św. Ferzy* wysunął się naprzód przed innymi okrętami polskimi i w chwil niewiele znalazł się w odległości strzału muszkietowego od szwedzkiego wiceadmirała. Obie strony ujrzały siebie dokładnie. Widziano z polskiej strony, jak dumny i ufny w powodzenie Szwed, z rapiere w dłoni, energiczne do walki wydawał rozkazy.

Flota polska rozpoczęła ją pierwsza.

Z polskiego okrętu zagrzmiała salwa z czterech dział, a za nią — jak następnie opowiadali jeńcy — dwa trupy i kilku rannych potoczyło się na szwedzkim pokładzie. W odpowiedzi zagrzmiały i szwedzkie działa. Pierwsza kula uszkodziła na *Św. Ferzym* część przodową okrętu, następne ubiły jednego żołnierza na pokładzie.

Po tem wstępem przywitaniu okręt polski, nie tracąc czasu, obrócił się przodem i w kilka chwil podpłynął pod prawą burtę szwedzkiego. Działa umilkły. Przez zetknięcie się obu okrętów walka odrazu gwałtowny przybrała charakter. Rezultat jej zależał teraz od tego, kto prędzej większą zdoła zadać drugiemu klęskę, kto silniej zasypie przeciwnika gradem pocisków, wedrze się na jego okręt, opanuje go lub podpali. Wśród wzajemnych ataków na pokłady nie działa, ale osobiste męstwo, przytomność umysłu, muszkiety, piki, halabardy, rapiery, ręczne granaty i płonące

wieńce smolne miały rozstrzygnąć o losie jednej lub drugiej strony.

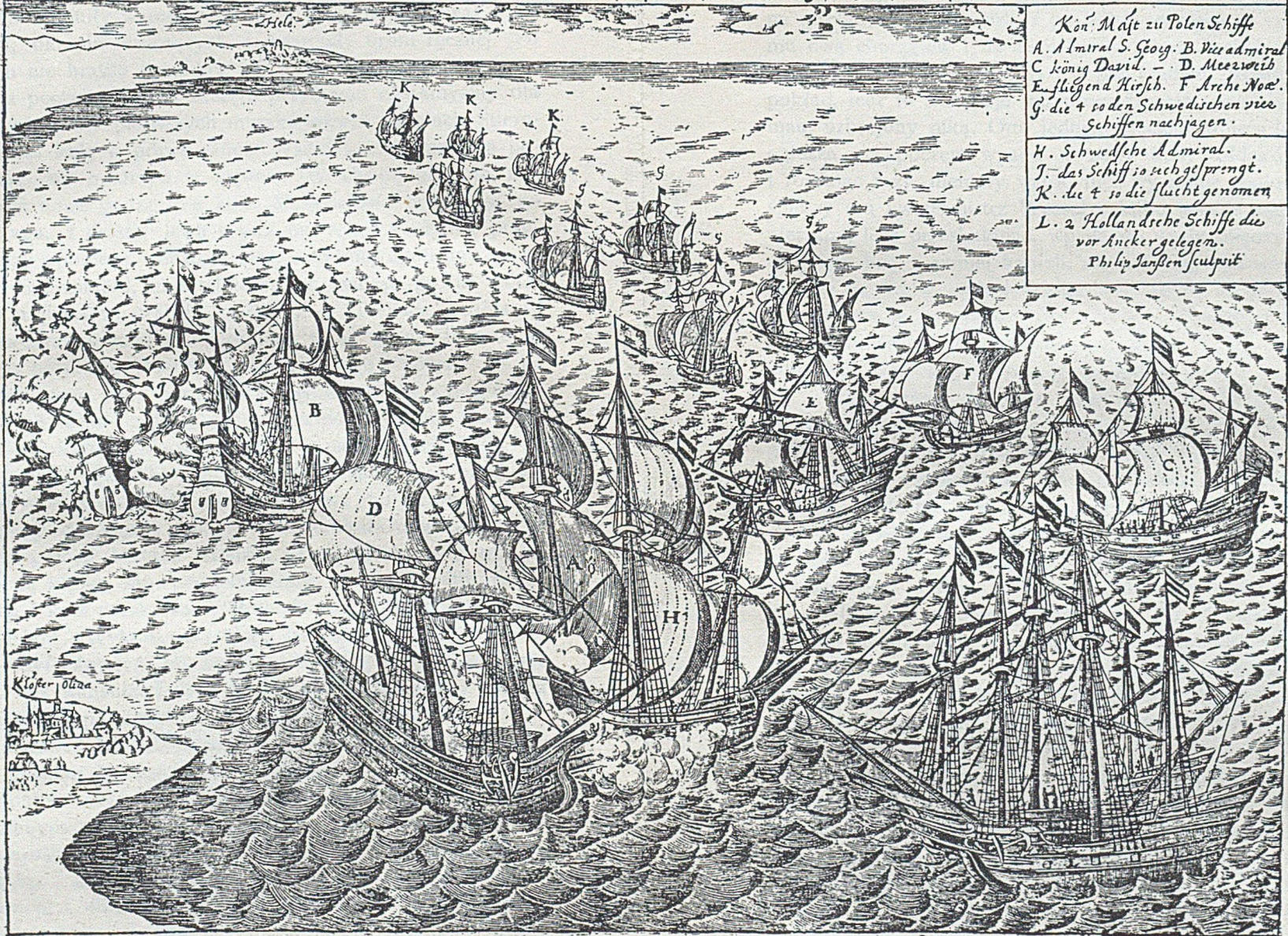
Na obu pokładach zacięty zawrzał bój. Od gęstych strzałów chmury dymu osłoniły walczące statki, z których dolatywał tylko szczek oręża, okrzyki walczących i wystrzały broni ręcznej. Po obu stronach nie brakło epizodów niezwykle tragicznych.

Zaraz z początku walka zaczęła przybierać niepomysłny dla Szwedów obrót. Przy pierwszych muszkietowych strzałach Stiernskjöld otrzymał kulę w prawe ramię. Wskutek tego opuszcza pokład, aby się dać opatryć w kajucie. W chwili, gdy do niej wchodzi, dwie nowe godzą weń kule. Muszkietowa przeszywa go nawylot, druga, z działa, lewą urywa mu rękę. Pachołek przyboczny śpieszy z pomocą wodzowi, lecz, sam kulą ugodzony, pada u jego nóg. Stiernskjöld, śmiertelnie ranny, widząc groźne położenie, każe trębaczowi trąbić »o pardon«. Trębacz, posłuszny rozkazowi, wyskakuje naprzód, przykładając trąbę do ust, lecz w tej chwili kula z polskiego muszkietu rani mu nogę i powala go na pokład. Obok niego pada porucznik okrętowej załogi, z pochodzenia Szkot — i kilku innych. Na ten widok admirał szwedzki ostatkiem sił rozkazuje chłopakowi okrętowemu wrzucić ogień do magazynu prochowego. Chłopak zapala lont, śpieszy do prochów, lecz nim do nich dotarł, kula armatnia urywa mu głowę.

W zastępstwie ciężko rannego wiceadmirała dowództwo nad flotą szwedzką objął kapitan Stouard. Ten, widząc tyle trupów i nieuniknioną klęskę, sam przytem ranny, ponawia ostatni rozkaz Stiernskjölda i każe puszkarzowi, Holendrowi rodem, spowodować wybuch prochów. Wykonanie takiego rozkazu — w razie ostatecznym — było świętym obowiązkiem każdego marynarza, więc i puszkarz bez wahania byłby go wypełnił, ale szyper okrętu w ostatniej chwili powstrzymał go od tego.

Załoga szwedzka, zdzięsiątkowana kulami i granatami, rzucającymi z gniazda bocianiego, pod pokładem szuka chwilowej ochrony. Korzysta z tego jeden z polskich marynarzy, Kaszub i postanawia zdobyć nieprzyjacielską banderę, powiewającą na *topie* (szczyt) najwyższego masztu. Z toporem w dłoni wskakuje na szwedzki okręt i drabiną sznurową wdziera się na górę. Dostrzeżony, otrzymuje z dołu dotkliwe pchnięcie pika. Nie traci jednak fantazji, lecz zakławszy srodze po kaszubsku, zeskakuje nadół, toporem powala tego, który go zranił, poczem znowu wdrapuje się na szczyt masztu i z triumfem zerwaną przynosi banderę.

Abbildung des harten Treffens zwischen Ih: Kön: Majestat Sigismundi tertii Königs z. Polen und Schweden
 den 10. Schiff Admirals und 6. Schwedischen Orlogschiffen auf der Reibe vorder Stadt Danzig Seeport, Westeln. inde/in welchem der
 Schwedische Admiral erobert, der Viceadmiral in desperatione sich mit Schiff und vielem Volck in die Luft gesprengt/die übrigen 4 Schiff
 aber in die flucht getrieben, und beiderseits viel umbfomen wie auch bey 1000 Schweden sein gefänglich eingezogen worden. den 28. Nouemb. 1627.



Kön: Mäst zu Polen Schiffe
 A. Admiral S. Geog. B. Viceadmiral
 C. König David. — D. Meerwirth
 E. fliegend Kirsch. F. Arche Noe.
 G. die 4 soden Schwedischen vice
 Schiffe nachjagen.
 H. Schwedische Admiral.
 I. das Schiff so sich gesprengt.
 K. die 4 so die flucht genommen
 L. 2 Hollandre Schiffe die
 vor Anker gelegen.
 Philip Jansen sculpsit

Ryc. 17. Bitwa pod Oliwą 1627 r. (sztych gdański).



Równocześnie prawie porucznik okrętowej piechoty *Św. Ferzego*, ujrawszy, że chorąży szwedzki, trzymający białą chorągiew ze złotą bramą i literami, zachęca do dalszej walki — przeskoczył na pokład nieprzyjacielski i po kilku pchnięciach rapieru wyrwał mu ową chorągiew i na swój uniósł okręt. Zachęcony tem starszy sternik, Jakób Otto, idzie za ich przykładem, wpada również na pokład, lecz tu zastępuje mu drogę kapitan szwedzki, Berndt Nieman, uzbrojony piką. Otto jednym cięciem rapiera łamie mu pikę, ogłusza go, poczem wpada w zbity tłum żołdaków koło steru i rozdając razy, niemały wśród nich wywołuje popłoch. Z pomocą śpieszy mu kwatermistrz Wessel z kilku jeszcze marynarzami żołnierzami, lecz przeskakując, wpada do wody między okręty. Wyciągnięty liną z zimnej kąpieli, nie cofa się, lecz zmoczony wpada między Szwedów, wołających pardon, zabiera im cały zapas lontów i przerzuca je na pokład *Św. Ferzego*. Następnie, wyszukawszy konstabla okrętowego, odbiera od niego klucze magazynu prochowego, zamyka go i staje przy nim na straży.

Wśród tego do walki wmieszał się drugi okręt polski, *Panna Wodna*, który, ustawivszy się bokiem do tyłu szwedzkiego okrętu i prażąc go strzałami, przyczynił się niemało, że nieprzyjaciel, mimo wysiłków, nietylko nie zdołał wdrzeć się na *Św. Ferzego*, lecz co chwila pod pokładem musiał szukać osłony. Próbował wprawdzie rzucaniem różnych płonących materiałów wywołać pożar na atakujących okrętach polskich, lecz daremnie, zawsze wczas zdołano je przygasić moczoną skórą.

Ale i po stronie polskiej, na *Św. Ferzym*, śmierć obfite zbierała żniwo. Jeden z pierwszych padł kapitan Storch, dowódca wszystkich żołnierzy okrętowych. Zachęcał ich właśnie do celnego strzelania, gdy sam kulą w oko trafiony, chwycił się za głowę, padł na kolana i, nie wyrzekłszy słowa, wyzionął ducha ku wielkiemu żalowi swoich żołnierzy.

Wobec niepomyślnego dla Szwedów przebiegu bitwy, Dickmann wzywa ich do poddania się i zaprzestania walki. Widząc ich wahanie, wysłał porucznika Olofsena do konającego Stiernskjölda, który ręką daje znak, że zgadza się na to. Dickmann przeto kazał wstrzymać dalszą strzelaninę i brać jeńców. Wszystko zapowiadało się jak najlepiej dla floty polskiej, gdyby nie fatalna omyłka Appelmanna, dowódcy okrętu *Biegnący Feleni*. Okręt ten, jak reszta innych, stał do tego czasu na uboczcu. Nagle, zmieniawszy stanowisko, pełnemi żaglami podpłynął ku walczącym i, wi-

docznie wskutek dymu lub mgły, nie rozróżniając należycie swoich od nieprzyjaciela, rozpoczął gwałtowny ogień prosto na oba własne okręty. Killkunastu rannych i zabitych zaległo ich pokłady. Dopiero na głośne wołanie porucznika Henryka Olofsena, że strzelają do swoich, wstrzymał ogień i teraz, zamiast ruszyć przeciw nadpływającym statkom szwedzkim, przybił bezmyślnie bokiem do *Panny Wodnej* i tak się swą kotwicą oplątał w jej *takel*, t. j. masztowe liny, że z miejsca narazie ruszyć się nie mógł.

Inne okręty szwedzkie, widząc krytyczne położenie swego wiceadmirala, starały się przybyć mu z pomocą. Udało się to tylko dwóm, reszta, to jest trzy, walcząc z przeciwnym wiatrem, daremnie usiłowały dotrzeć na plac boju. Pierwszym z owych dwóch szwedzkich okrętów, jaki nadpłynął, był *Pelikan* pod kapitanem Fritzem, drugi *Słońce* (*Sonne*) pod kapitanem Forratem. Polskie okręty, nie biorące dotąd udziału w boju, zastępują im drogę, a zwłaszcza *Król Dawid* zacięta z *Pelikaniem* uskutecznia wymianę strzałów. To jednak nie przeszkadza, że *Pelikan* podpływa pod prawy bok *Św. Ferdzego* i pali w niego całą linią swych bocznych strzelnic.

Admirał polski na widok niebezpieczeństwa odwołuje czem prędzej swych ludzi z szwedzkiego okrętu, gdzie rozbrawali i krępowali załogę, każe co rychlej nabić swe działa i również całym bokiem raz i drugi pali w *Pelikana*. Skutek był widoczny, bo można było słyszeć, — mówi relacja — jak ściany okrętowe zatrzęszczały, a ludzie, w nim znajdujący się, lamentować zaczęli.

Po takiej odprawie *Pelikan* nietylko że nie odważył się przybliżyć do *Św. Ferdzego*, lecz, bojąc się, aby dalszemi strzałami nie został zniszczony, co rychlej wszystkie zamyka strzelnice, zdejmuje przodowy maszt i wystawia białą chorągiew na znak, że się poddaje. Umilkły strzały. Korzysta z tego poddający się okręt i, nim inne okręty polskie mogły się doń zbliżyć, pełnemi żaglami uchodzi z placu boju. W znacznej odległości, pewny, że już go nikt nie dogoni, jakby na pożegnanie, z tylnej strzelnicy ostatni jeszcze posyła strzał ku *Św. Ferdzemu*. Kula jednak — zamiast w niego — trafia w okręt *Stiernskjöld*a, z rezultatem wprost tragicznym dla Polaków. Oto na pokładzie szwedzkiego statku stał właśnie *Dickmann*, który, zadowolony odparciem ataku *Pelikana*, kazał znowu swoim ludziom zająć się załogą szwedzką i czuwał nad wykonaniem rozkazu. W tej chwili godzi weń złowroga kula *Pelikana* i łamie mu obie nogi. Wszelki ratunek okazał się

niemożliwy. »Dobry, pobożny i dzielny admirał jego król. mości Zygmunta III« w kilka minut oddał ducha. Drogo więc trzeba było okupywać zwycięstwo. Wyrokiem opatrności trupy dowódców obu wrogich stron na jednym znalazły się statku.

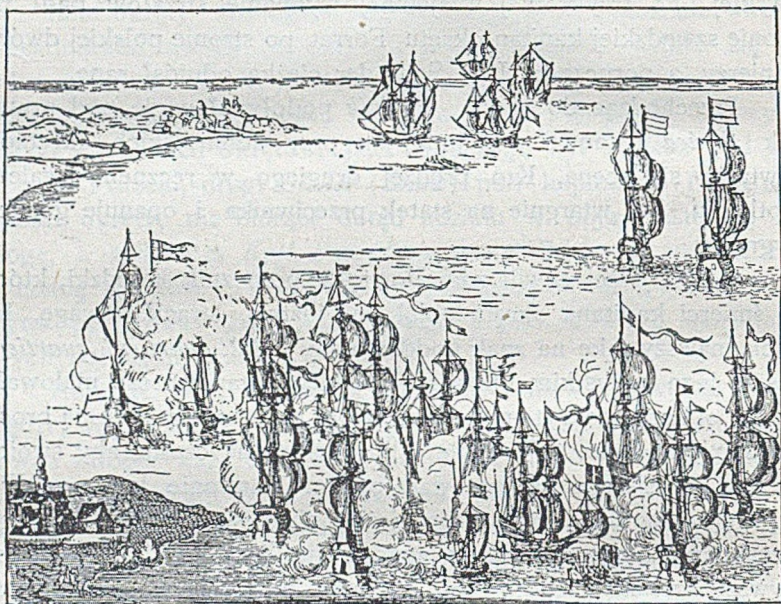
Wśród tego drugi statek szwedzki, *Słońce*, największy ze wszystkich, o 30 działach, nie dotarł do walczących, jak *Pelikan*. Wstrzymał go salwą dział okręt polski *Wodnik*, dowodzony przez kapitana, Hermana Witta, zarazem wiceadmirała floty królewskiej. Po trzykrotnej wzajemnej wymianie strzałów padł po stronie szwedzkiej kapitan okrętu, Forrat, po stronie polskiej dwóch żołnierzy, a porucznik Hans Schröder ciężką odniósł ranę.

Przechodząc do ataku, *Wodnik* podpłynął nagle pod prawy bok *Słońca* i znowu podobna, jak przy admirałskich okrętach, powtarza się scena. Kto prędzej drugiego w ręcznym zwalczy spotkaniu, kto wtargnie na statek przeciwnika i opanuje go, ten wygrywa.

W pierwszej chwili zdawało się, że porucznik szwedzki, który po śmierci kapitana okrętu objął dowództwo, stracił odwagę, bo wyciągnąwszy rękę na znak poddania się, wołał: *quartier! quartier!* Postać jego wszystkim utkwiała w pamięci. Stanowczość malowała się na obliczu, pokrytem szeroką, napół od prochów spaloną brodą i widocznem było, że pragnie tylko zyskać na czasie, aby swoich do tem silniejszego przygotować oporu. Daremnie kapitan Witt prosi go i wyciąga rękę, aby, jeżeli chce się poddać, na jego przeskoczył okręt. Porucznik zgadza się, lecz zwleka, aż zobaczywszy swoich już gotowych, odmawia poddania się. Na to rozgniewany Witt tnie go halabardą przez szyję, jeden z marynarzy piką przeszywa mu pierś i trup spada do wody.

Załoga szwedzka, mimo śmierci obu swych dowódców, nie tracąc ducha, zacięty stawiła opór. Dwa razy żołnierze Witta wdzierają się na pokład *Słońca*, dwa razy jednak muszą ustępować przed razami pik i ręcznych granatów. Trzeci atak, zdawało się, że pomyślny uwieńczy rezultat. Marynarz Piotr Simson, Duńczyk, wpadłszy z trzema towarzyszami, przeciął liny masztowe i żaglowe, przez co ubezwładnił nieprzyjacielski okręt. Witt z wszystkimi swemi ludźmi śpieszy im na pomoc. Z obu stron padają trupy i ranni, pokład krwią się czerwieni, opór Szwedów słabnie coraz bardziej. Wtem, w wirze walki, Witt dostrzega sternika szwedzkiego, jak z lontami i innemi palnemi materiajami skoczył w dół okrętu. Wiedząc, czem to grozi, daje znak swoim do odwrotu.

Większość umyka w popłochu i co tchu przeskakuje na swój okręt. Za nimi to samo czyni 32 Szwedów, rzuca zaraz broń i poddaje się. Chorąży szwedzki z chorągwią w dłoni idzie początkowo za ich przykładem, lecz rozważywszy, że szlachetniej zginąć razem z powierzonym znakiem niż poddać się, przeskakuje napowrót na swój statek. Sierżant okrętu polskiego śpieszy za nim i usiłuje wydrzeć mu chorągiew. Chorąży zamierza się weń muszkietem, lecz sierżant uprzedza cios, toporem rozwała mu



Ryc. 18. Bitwa pod Oliwą 1627 r. (Sztynch holenderski).

głowę. Zdobytą chorągiew z triumfem pokazuje swoim, a tymczasem przykład jego naśladuje chłopak okrętowy, Benedykt Schelf, któremu już przedtem udało się zdjąć z głównego masztu banderę nieprzyjacielską. Sądząc, że mu się uda zdjąć jeszcze drugą, powiewającą na przodzie okrętu, przeskoczył również na szwedzki okręt. Dla obu jednak nie starczyło już czasu na powrót. Bohaterski sternik szwedzki wykonał, co zamierzył: rzucił zapalony lont w magazyn prochowy swego okrętu.

Straszliwy huk i łomot wstrząsnął szwedzkim statkiem. Z wnętrza jego pod obłoki wyleciał olbrzymi słup ognia i dymu, z którego jak z chmury gradowej spadały tysiączne odłamy drzewa,

metal, broni, sprzętów i ciała ludzkie. W chwil niewiele z pięknego, wielkiego wojennego statku zostało tylko trochę pływających szczątków, trupy i ranni obu stron. Resztę bez śladu morską pochłonęła toń.

Oprócz sierżanta i wspomnianego chłopaka, wybuch prochów zaskoczył na szwedzkim pokładzie jeszcze 23 polskich żołnierzy, którzy, walcząc zawzięcie, nie zdążyli już ujsć. Trzech z nich, ciężko rannych, wyratowano następnie z morza, reszta zginęła. Nadto zaś 10-ciu jeszcze innych poległo przedtem w walce na statku. Ilu Szwedów uśmiercił wybuch, nie zdołano stwierdzić. Tylko 14-stu z nich wydobyto z wody jeszcze żywych.

Okręt polski sam w niemałym znalazł się niebezpieczeństwie. Dzięki temu atoli, że zdołał nieco odbić od *Słońca*, »które w południe zajęć miało«, jak żartobliwie później mawiano w Gdańsku, nie poniósł większej szkody.

Katastrofa, na którą z przerażeniem i podziwem patrzano, zakończyła zwycięską bitwę. Trwała ona około dwóch godzin. Były chwile, pisze świadek naoczny, że ziemia trzęsła się od wielkiego dział strzelania. Samych wystrzałów działowych naliczono w tym czasie w twierdzy Latarni przeszło 350. Z wybrzeży patrzano z niepokojem na niezwykle widowisko. Połowa polskich okrętów nie brała bezpośredniego udziału w bitwie, czekając w odwodzie lub ograniczając się na strzelaniu. Pozostałe okręty szwedzkie nie próbowały dalszego szczęścia, lecz znikły z horyzontu i uszły do Piławy.

Z »gorącej kąpieli« flota polska wyszła zwycięsko. Zwycięstwo okupiono wprawdzie drogo, bo stratą admirała, kapitana, 23 marynarzy i żołnierzy i wielu rannych, ale odniesiono je nad nieprzyjacielem, który dotąd uchodził za niezwyciężonego na morzu. Zdobyto piękny okręt admirałski, z całym uzbrojeniem, z 38 działami, z kasą, pochodzącą z ceł i z ważnemi papierami. Wzięto dwóch kapitanów, dwóch poruczników, pastora i 66 zdrowych jeńców, nie licząc rannych, a nadto dwie bandery i kilka chorągwi.

Z triumfem wracała flota polska do swojej przystani. Objawom radości nie było końca. Dziwili się zwycięstwu Gdańszczanie, lecz również starali się prześcigać w objawach radości.

Pogrzeb admirała Dickmanna i kapitana Storch'a odbył się z wielką uroczystością. Obok załóg wszystkich okrętów wzięło w nim udział całe miasto. Przed trumnami, które pochowano w kościele Panny Marji, niesiono zdobyte bandery i chorągwie, a za

niemi postępowało 33 par jeńców szwedzkich ze związanem rękami.

Wiadomość o morskiem zwycięstwie królewskiej floty szczególniejszą radość sprawiła Zygmunтови III. Dzieło jego zabiegów nie zawiodło pokładanych w niem nadziei. To też z wielką życzliwością przyjął komisarza okrętowego, Wolfa Oelsnitza, który specjalnie przybył do Warszawy, aby złożyć królowi szczegółowe sprawozdanie i wręczyć mu obie szwedzkie bandery i admirałski miecz Stiernskjölda.

Świadkiem krwawej rozprawy morskiej były dwa okręty holenderskie, na których wracali właśnie posłowie stanów holenderskich, jako pośrednicy pokoju między Polską a Szwecją. Sekretarzowi tego poselstwa, Abrahamowi Bootowi, zawdzięczamy jeden z opisów tej bitwy, a zarazem i jej rycinę, sztychowaną w Amsterdamie w 1632 r.

Komisarze okrętowi ze swej strony, dla uwiecznienia tego zwycięstwa, kazali ogłosić w Gdańsku drukiem dokładną relację w języku niemieckim p. t.:

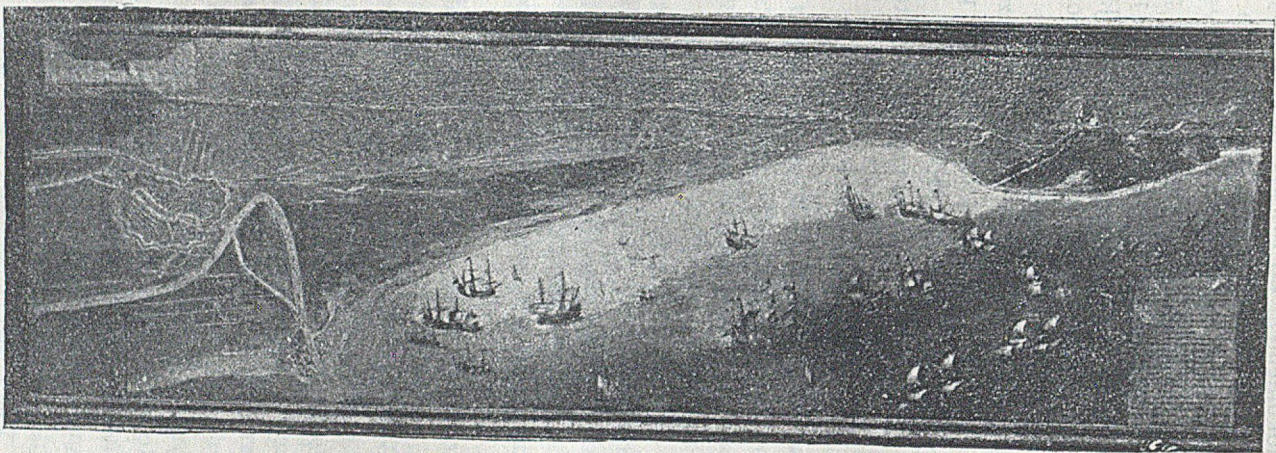
Wahrhaftiger vnd eigentlicher Verlauff Dess harten Treffens so zwischen Ihrer Königl. May: zu Polen vnd Schweden vnd Hertzogs Gustavi Adolphi auss Sudermanland Orlogs Schiffen vor der Dantziger Reide geschehen Im Fahr 1627 am ersten Sontag dess Advents. — Tandem bona causa triumphat — Gedruckt im Fahr 1628. 4^o kart nieliczb. 6.

Relacja ta, należąca do rzadkości bibliograficznych, dostarczyła nam wszystkich nieznanych dotąd szczegółów o przebiegu tej bitwy.

Staraniem również komisarzy okrętowych — sztycharz gdański, Filip Jansen, sporządził większą rycinę bitwy i opatrzył ją u góry następującym napisem:

Abbildung des harten Treffens zwischen Ihro Königl. Majestät. Sigismundi tertii Königs zu Polen und Schweden etc. Schiffs-armade und 6 schwedischen Orlogschiffen auf der Reide vor der Stadt Danzig Seeport (Weisselmuinde) in welchem der Schwedische Admiral erobert, der Viceadmiral in desperatione sich mit Schiff und vielem Volcke in die Luft gesprengt die übrigen 4 Schiffe aber in die Flucht getrieben und beiderseits viel unkommen wie auch bei 100 Schweden sein gefänglich eingezogen worden den 28 November 1627.

Rzadka ta i dotąd u nas zupełnie nieznaną ryciną, pod względem artystycznym nie przedstawia większej wartości, nato-



Ryc. 19. Bitwa pod Oliwą 1627 r. (Obraz olejny w ratuszu gdańskim).

miast pod względem historycznym jest nader cennym zabytkiem i wymownym dokumentem do dziejów naszej marynarki.

W starym, wspaniałym ratuszu gdańskim do dziś dnia wisi w ukryciu duży, olejny obraz (3 m długi 1 m wysoki) z r. 1650, pędzla malarza gdańskiego, Bartłomieja Milwitza, przedstawiający w perspektywie z lotu ptaka tak samą tę bitwę, jak i całe po-brzeże od ujścia Wisły i Gdańska po Kolebki. Jako źródło do oznaczenia miejsca, gdzie została stoczona, do poznania sytuacji bojowej, wyglądu okrętów i szczegółów ówczesnej topografji i po-brzeża morskiego, obraz ten należy do tych nielicznych zabytków naszej marynarki, które są dla niej dokumentem pierwszorzędnej wartości historycznej. Z tego względu powinien być wydobyty z zapomnienia i zająć godne miejsce w rzędzie pamiątek narodowych.

XIII.

SUKCESY I KLĘSKI.

Pierwsze to zwycięstwo floty polskiej nad szwedzką miało ogromne moralne znaczenie. Stwierdziło ono przede wszystkim, że flota nieprzyjacielska, chociaż liczniejsza i otoczona sławą mnogich zwycięstw na morzu, nie jest niezwyciężona i że okręty polskie mogą iść z nią w zawody, jeżeli są należycie wyekwipowane i uzbrojone. Wieść o zwycięstwie młodej floty polskiej zainteresowała całą Europę. Nabrała ona niezwykłego rozgłosu i od tej chwili wzrosła w opinii wartość bojowa tej floty, która tem bardziej stała się pożądaną dla Habsburgów do poparcia ich polityki na Bałtyku.

Bezpośrednim rezultatem zwycięstwa było złamanie blokady. Wolnym był odtąd przyjazd i wyjazd okrętów z Gdańska, wolnym był dowóz i wywóz towarów. Całe przyległe morze stało otworem, uwolnione od okrętów nieprzyjacielskich.

Okres kilku następnych miesięcy — to najpiękniejsza chwila w dziejach polskiej marynarki. Dzięki swemu zwycięstwu władała samodzielnie na wielkiej części Bałtyku, budząc respekt, ale zarazem i niezadowolenie zawistnych sąsiadów. Przez całą zimę »flota królewska była widzianą ciągle w kilka okrętów na morzu, mówi świadek współczesny, chwytiała dość wiele okrętów i miała się dosyć dobrze«. Trwało to niestety tylko do wiosny.

Dnia 29 kwietnia 1628, z przybyciem trzynastu okrętów szwedzkich, flota polska wobec przewagi znowu musiała się cofnąć do portu pod Latarnią. Gustaw Adolf znów osobiście zjawiał się na pruskim terenie walki. Klęska, jaką mu zadały okręty

polskie i śmierć zasłużonego Stiernskjölda nie dawała mu spokoju. Nie mogąc się zemścić na morzu, postanowił uczynić to od strony lądu. Zniszczyć za wszelką cenę flotę polską — było najgorętszym pragnieniem szwedzkiego króla. Ułożył więc plan, który, gdyby się w pełni powiódł, byłby rozstrzygnął los floty. Oto osobiście zbadał dokładnie nocą, gdzie i jak stoją królewskie okręty na Wiśle pod Latarnią. Na swoje nieszczęście stały one na kotwicy nie jak zwykle, pod osłoną dział warowni Latarni, ale poza obrębem jej strzałów, bliżej Gdańska.

To właśnie wyzyskał Gustaw. Świtem dnia 6 lipca 1628, wzięwszy pułk piechoty, kilkaset jazdy i 10 dział, dotarł niespostrzeżony do brzegów Wisły i koło gospody, zwanej Milchkrug, zaczął gwałtownie ostrzeliwać znajdujące się tam okręty królewskie. Położenie wszystkich okrętów, zaskoczonych nocnym napadem, od pierwszej chwili stało się bardzo groźne. Nim załogi okrętowe zerwały się ze snu do obrony, pocisk szwedzki trafił w magazyn prochowy pinki *Tygrys*. Nastąpił wybuch. Okręt wyleciał w powietrze, a z nim cała zginęła załoga i kapitan jego, Hiszpan, Venturos, którego tylko głowę wydobyto później z nurtów Wisły.

W największym niebezpieczeństwie znalazły się dwa główne polskie okręty, admirałski *Święty Jerzy* i *Król Dawid*. W oba przedewszystkiem godziły pociski szwedzkie. Jeden i drugi bronił się zacięciem, odpowiadając strzałami z swych dział. Kule jednak szwedzkie coraz liczniejsze w obu szczybiły otwory, woda zaczęła się wdzierać do ich wnętrza. Silnie uszkodzony okręt admirałski zaczął tonąć. Sternik jego i część załogi zginęła, reszta więc, widząc, że niema ratunku, opuściła go i na przeciwległy dostała się brzeg Wisły. Na okręcie równocześnie wybuchł ogień i wśród pożaru poszedł na dno.

Drugi okręt, *Król Dawid*, otrzymał przeszło 70 kul i również zajął się od palnych pocisków, lecz deszcz ulewny ugasił w porę pożar i to uratowało go od zniszczenia. Inne okręty, rozpiąwszy żagle, uszły szczęśliwie do Gdańska, który z swej strony wysłał znaczniejsze siły na pomoc. Gustaw, nie chcąc się narażać na niepewną walkę, cofnął się i, zadowolony z osiągniętego rezultatu, wrócił do obozu pod Głową (Haupt).

Strata była dotkliwą. Przepadł przedewszystkiem admirałski statek *Święty Jerzy*, który uchodził za najlepszy, a w ostatniej walce tak wybitną odegrał rolę. Padło lub zostało zranionych do

stu ludzi, lecz że na tem tylko się skończyło, można było mówić o szczęściu. Aby na przyszłość nie narażać się na podobne niespodzianki, na zarządzenie komisarzy, stanowisko floty dla jej bezpieczeństwa zostało przeniesione z pod Latarni do portu gdańskiego, który leżał, jak wiadomo, w obrębie fortyfikacyj tego miasta.

Dziwnym zbiegiem wypadków, sam los w krótkim czasie odpłacił Szwedom zniszczenie polskiego admirałskiego okrętu.

Lato 1628 r. było niezwykle ciężkie dla żeglugi bałtyckiej. Częste, bardzo gwałtówne burze, wyrządziły jej wielkie szkody. Mnóstwo okrętów uległo rozbiciu i zniszczeniu. W ich liczbie i flota szwedzka poważne poniosła straty, zwłaszcza przy brzegach polskich. Dnia 21 sierpnia rozbiły się dwa jej statki i zatonięły niedaleko Helu. Wkrótce potem, 6 września, dziesięć szwedzkich wojennych okrętów, płynących z Piławy do Stralsundu, zaskoczyła gwałtowna burza koło Helu. Największy i »najprzedniejszy« z tych okrętów, okręt admirałski *Christina*, mający na swoim pokładzie admirała Klausea Flemminga, kasę wojenną, 36 armat, bogaty ładunek broni i amunicji i liczną załogę, wskutek burzy »wpadł na hak« t. j. na mieliznę i osiadł na niej tuż przy brzegu koło Helu.

W tej chwili rzuciła się ku niemu na ratunek piechota i czeladź Lanckorońskiego, która w Helu pełniła straż nadmorską. On sam także w tym czasie znajdował się tutaj i list jego, pisany do hetmana Koniecpolskiego »na brzegu morskim pod Helem dnia 11 września 1628«, przekazał nam opis tego zdarzenia.

Inne okręty szwedzkie, w liczbie dziewięciu, pragnąc ratować swego admirała, starały się zbliżyć do niego. Ujrawszy piechotę polską na brzegu, wszystkie, a zwłaszcza »ten okręt, który zawiał«, skierowały na nią gwałtowny ogień swych dział i żadną miarą do niego przystąpić nie dały.

Lanckoroński swoje kazał wytoczyć działa i nocą sypał szańce coraz bliżej okrętu.

Tymczasem burza wzmagała się i »fala uderzyła taka, że się okręty owe żadną miarą na morzu ostać nie mogły«. Udało im się tylko z trudem ogromnym uratować Flemminga z czterema towarzyszami i z kasą wojenną, poczem, ratując się, wszystkie uszły na pełne morze. Okręt admirałski został na łasce losu razem ze swoją załogą. Ta, mimo krytycznego położenia, mimo fal,

groźących rozbiciem, ostrzeliwała dalej brzeg, nie pozwalając zbliżyć się ku sobie.

»Zaczem — pisał Lanckoroński do hetmana — tem lepiej począłem ich z działek i muszkietów strychować i bliżej się pod nie szańcować. A taką pogodęśmy mieli dobrą, że gdzie się towarzystwo do szanćów zawiodło i piechotę, tedy ledwie w piasku człowieka znać było, że po dziesięćkroć szańce wyrzucać musieli. Zwierzchu deszcz, a po wszystkie te dni ledwie skórę chleba który z nas ukąsił. Dla fali wielkiej ani morzem przebyć, a dla złej drogi wozem za trzy dni nie może, ile że siedem mil od Pucka, a do tego jużesmy i konie pomorzyli, gdyż tam na piaskach nic a nic trawy ani sian nie znajdzie«.

Gdy wszelkie usiłowania, aby załogę rozbitka zmusić do poddania się, spełżyły na niczem, Lanckoroński, któremu »taka bieda uprzykrzyła się«, użył fortelu. Kazał zatrąbić, »uwiązawszy chustkę swą«, żeby się poddali, bo będzie »ognistemi kulami palił, choć ich nie było«. Nadto, żeby zmylić nieprzyjaciela, że znacznemi rozporządza siłami, kazał swym ludziom jednym i tym samym po różnych ukazywać się wzgórzach.

Fortel udał się. Z okrętu rozległy się głosy: *Quartier! Quartier!* Szwedzi, straciwszy nadzieję ratunku, poddali się. Sprawa wysadzenia ich na ląd nie była łatwą. »Sam to Pan Bóg wie, jakim wielkiem utrapieniem była dla mnie — pisał Lanckoroński — i dla towarzystwa wszystkiego«. Burza nie ustawała, okręt wszystkie własne stracił czołna. »Kazałem ich baty swojemi wozić, gdzie przy wielkiej fali, która już kilka dni trwa, wielkiejśmy wszyscy pracy zażywali, niemal przez cały dzień, nie mogąc sznura od okrętu ich, który nam, przywiązawszy do drzewa, podawali, przejąć dla fali wielkiej, bo na morze niosła. Drugiego dnia sznur przejęliśmy z wielkim kłopotem i chłopów na łaskę Pańską na morze puścili. Toż dopiero do siebie linami przyciągać baty z ludem musieliśmy, których w liczbie dwieście i więcej być może, chłop w chłopa foremniejszy«.

Wszyscy zostali wzięci do niewoli razem z dwoma kapitanami, jednym okrętowym, drugim żołnierskim. Udało się również wydobyć 19 armat spiżowych i część zapasów rozbitego okrętu. Reszty nie można było uratować, bo okręty szwedzkie z ustaniem burzy pojawiły się znowu. Aby im nawzajem uniemożliwić wyładowanie pozostałych dział i zapasów, na rozkaz Lanckorońskiego

podpalono statek i w ten sposób zniszczono go doszczętnie. Całą zdobycz przewieziono do Pucka, gdzie przydała się bardzo, do wzmocnienia jego obrony i zaopatrzenia zbiedzonej załogi.

Staraniem komisarzy okrętowych, przy poparciu Zygmunta III, straty, wyrządzone przez napad Gustawa, zostały w porcie gdańskim naprawione i flota polska znowu odzyskała swą poprzednią wartość bojową. Niestety, dni jej były policzone. Posłowie habsburscy nie ustawiali w zabiegach, aby skłonić króla do wspólnej akcji przeciw Szwedom. Długo zwlekał Zygmunt III z stanowczą odpowiedzią, wymawiał się, że okręty nie są należycie zaopatrzone, że nie mają dostatecznej ilości armat i ludzi, że zbudowane są dla handlu przewozowego, aż wreszcie uległ. We wrześniu 1628 r. zdecydował się nieogłędnie wysłać całą swą flotę na pomoc flocie Wallensteina do Wismaru w Meklemburgji.

Komisarze okrętowi otrzymali polecenie przygotować okręty do wyjazdu, zaopatrzyć je we wszelkie przybory wojenne, w dostateczne załogi, a zwłaszcza w żywność.

Rozkazowi królewskiemu stało się zadość.

Dnia 22 grudnia z portu gdańskiego odplynęło pod Latarnię dziewięć okrętów, aby stąd przy pomyślnym wietrze w dalszą wyruszyć drogę. Tu jednak szereg niespodziewanych przeszkód zatrzymał je przez dni kilka. Okazało się, że blokada jeszcze trwała dalej. Przed portem krążyło sześć szwedzkich i cztery angielskie okręty, przysłane na ochronę statków kupców angielskich, z których dwa jeszcze w marcu zostały przez flotę polską skonfiskowane. Równocześnie załogi wszystkich okrętów oświadczyły, że nie ruszą się dalej, dopóki nie otrzymają żołdu. Gdy tę usunięto przeszkodę, tak gwałtowna kilkudniowa zerwała się burza, że o wypłynięciu z portu nie było mowy. Zarazem srogi chwycił mróz, który lodem pokrył ujście Wisły. Kra lodowa, pędzona wzburzonemi falami w górę rzeki, tak ścisnęła dwa mniejsze okręty, że załogi jej z trudem tylko zdołały uratować życie, same zaś okręty, rozbite krą, uległy zniszczeniu. Pozostało ich jeszcze siedem, a mianowicie: *Król Dawid, Panna Wodna, Wodnik, Arka Noego, Biały Pies, Św. Jakób, Delfin*.

W pierwszych dniach stycznia 1629 r. wyjazd okazał się możliwy, więc w myśl danego rozkazu wszystkie owe okręty, rozwiniawszy żagle, pożegnały polskie wybrzeża, aby ich już więcej nie ujrzeć.

Cała ta flota dopłynęła szczęśliwie do Wismaru, gdzie połączyła się z niewielką flotą cesarską, którą dowodził hr. Filip Mansfeld. Zrzuciła kotwicę w tamtejszym porcie — niestety — właśnie w chwili, kiedy rozwiały się plany Habsburgów, co do wspólnej akcji przeciw Szwecji. Przyjazd polskiej floty okazał się bezcelowy. Podrażnił natomiast króla duńskiego, Chrystjana IV, który zaczął wywierać różne represje na kupcach gdańskich w czasie przejazdu przez Sund. To znowu wywołało w Gdańsku ogólne rozgoryczenie na krok króla.

Na wieść o tym stanie rzeczy, Zygmunt natychmiast zaczął robić usilne zabiegi, aby wysłanej flocie pozwolono wrócić na-



Ryc. 20. Port w Wismarze na początku XVII w.

powrót. Łudząc się, że to nastąpi, kazał komisarzom okrętowym ekwipować dalsze trzy okręty, każdy po 150 ludzi załogi. Tymczasem wszystkie zabiegi, pisma, skargi okazały się daremne. Pomimo licznych obietnic i rozkazów dworu madryckiego — floty nie zwrócono.

Załogi okrętów, nie płacone, rozbiegły się rychło na wsze strony. Same okręty, zdane na łaskę losu, stały w obcym porcie opuszczone, skazane na łup lub zniszczenie. I tak się stało. Trzy lata później, gdy Wismar 22 stycznia 1632 r. przez Szwedów został zdobyty, okręty polskie wpadły w ich ręce jako łup, nato, aby szwedzką powiększyć flotę lub ulec zniszczeniu. Strata była niepowetowaną. Wszystkie starania, zabiegi, koszta i nadzieje Zygmunta i Polski, zostały zmarnowane jednym zamachem wskutek łatwowierności króla. Przepadły okręty, przepadł cały ich rynsztunek razem z 120 armatami, niszczał nieogłędnie poważny, z takim trudem stworzony związek narodowej floty.

Oto tragiczny epilog jednego z krótkich lecz pięknych okresów naszej marynarki!

Do ostatecznego jej podkopania za życia Zygmunta III i sparaliżowania całej jego polityki morskiej inne jeszcze przyczyniły się powody. Wojna z Szwecją nie trwała już długo. Gustaw, pragnąc mieć wolną rękę do działania w Niemczech, stojących w ogniu wojny trzydziestoletniej, zgodził się na rozejm z Polską. Zawarto go w Starej Wsi (Altmark), koło Sztumu, na warunkach dla Polski niekorzystnych i ubliżających. W Inflantach bowiem zatrzymał Gustaw wszystkie dotychczasowe zdobycze z wyjątkiem Mitawy. W Prusach zatrzymał Piławę, Brunsbergę, Tolkemit, Elbląg i zatokę Fryską. Malborg i Sztum dostał się w sekwestr elektorowi brandenburskiemu. Nadto zamiast kosztów wojennych żądał Gustaw przyznania mu cła morskiego przez czas rozejmu. Rzeczpospolita musiała przyjąć i ten warunek, który Szwecji olbrzymie zapewnił dochody.

Za pośrednictwem posła angielskiego, Tomasza Roe, zawarła Rada Gdańska odrębny układ co do przywrócenia wzajemnych stosunków handlowych i co do cła. Odtąd od wszystkich towarów, przywożonych morzem do Gdańska i do Piławy i stąd wywożonych, mieli kupcy opłacać $5\frac{1}{2}\%$ od wartości towarów, z czego $3\frac{1}{2}\%$ pobierał celnik szwedzki, 2% przypadało Gdańskowi. Dalszemi artykułami tego układu zobowiązali się Gdańszczanie, że w czasie rozejmu nie pozwolą nikomu, ktokolwiekby to był, na budowanie okrętów wojennych i ekwipowanie floty w porcie gdańskim, że nie wpuszczą do niego żadnej floty, a te okręty, któreby uzbroili do własnych handlowych celów, przed ukończeniem rozejmu sprzedadzą obcym kupcom.

Tym sposobem wymógł Gustaw na Gdańsku to, co mu się nie udało w r. 1623. Ukoronował tem swoje dzieło zwierzchnictwa na Bałtyku. Wobec Polski był to wyraźny zamach, który doreszty ubezwładnił zabiegi gasnącego Zygmunta o stworzenie nowej floty.

XIV.

PLANY MORSKIE WŁADYSŁAWA IV.

Po zgonie Zygmunta III jednomyślna elekcja (1632) oddała koronę jego najstarszemu synowi, Władysławowi. W przeciwieństwie do ojca, Rzeczpospolita zyskała w nim monarchę o wybitnej indywidualności, zarówno biegłego statystę i dyplomatę, jak wodza i strategika, a przede wszystkim Polaka. Był nim Władysław duszą i sercem, posiadał umysł bystry, wszechstronny i jasno patrzący.

W paktach konwentach, nowo obrany król, jako Władysław IV, zaprzysiągł narodowi odnośnie do spraw morskich następujące zobowiązanie:

a) »Puck w Prusiech, na którym wiele Rzeczypospolitej zależy, ufortyfikować« (art. 45).

b) »A iż na sposobieniu *classis maritimae* (floty morskiej) wiele Rzeczypospolitej zależy, tedy *inibimus rationes* (obmyślimy sposoby) z stanami koronnemi, jakoby *classis* (flota) jaka wedle potrzeby Rzeczypospolitej sposobiona być mogła«.

Wymienione zobowiązania przyjął Władysław tem chętniej, iż leżały one w jego własnym, skrzętnie ukrywanym interesie. Mimo wszystko bowiem, jako członek dynastji Wazów, nie porzucił myśli dynastycznej — odzyskania Szwecji. Drogę, która do tego prowadziła, widział przede wszystkim w pokojowym porozumieniu, a gdyby ta akcja nie doprowadziła do celu, w zbrojnym starciu.

Zabiegi o pokojowe załatwienie sprawy szwedzkiej rozpoczął jeszcze przed elekcją. Nawiązał zerwane przez ojca stosunki z Gustawem Adolfem, którego oręż niezwykle święcił w Niemczech

triumfy. Wysłał do niego nawet osobne poselstwo, lecz to, gdy przybyło do obozu króla szwedzkiego, zastało już tylko zimne zwłoki Gustawa po katastrofie pod Lützen.

Gustaw zostawił tylko córkę-jedynaczkę, Krystynę. Nadzieja Władysława co do zrealizowania planów dynastycznych wzmogła się chwilowo. Tymczasem za staraniem wszechwładnego kanclerza Oxenstierny zebrany w Sztokholmie sejm ogłosił Krystynę królową, a potomków Zygmunta wydziedziczył po wieczne czasy od prawa do tronu.

Władysław, niezrażony tem niepowodzeniem, nie zaniechał zamiaru dalszego dochodzenia swych praw innemi środkami. Wszak zbliżał się koniec polsko-szwedzkiego rozejmu. Sprawy obu państw miały być na nowo uregulowane, przyczem i starcie orężne nie było wykluczone. Narazie wszystkie sprawy dynastyczne musiały zejść na drugi plan. Grożące widmo wojny moskiewskiej i bezpośrednio z nią związanej wojny tureckiej zawisło całym ciężarem nad Rzeczpospolitą.

Już w czasie bezkrólewia zerwał car Michał Fiedorowicz rozejm. Stutysięczna armja moskiewska pod Szeinem wkroczyła w granice polskie i obległa Smoleńsk (4 listop. 1632). Nieliczna załoga polska broniła go zacięcie, czekając odsieczy. Dopiero po ośmiu miesiącach, we wrześniu 1633, przybył z nią Władysław, prowadząc 25-tysięczną armję. Zniósł nietylko oblężenie, ale całą armję Szeina zmusił do haniebnej kapitulacji (14 lutego 1634) i olbrzymie na niej zdobył łupy. Ten świetny czyn wojenny zmusił cara do zawarcia pokoju w Polanowie, którym zrzekł się na rzecz Polski wszelkich roszczeń do ziem zadnieprzańskich, a nadto do Inflant, Estonji i Kurlandji.

Równocześnie w lecie 1633 Turcja zerwała pokój z Rzeczpospolitą. Wyprawieni naprzód Tatarzy wtargnęli na Podole i złupili okolicę Kamieńca Podolskiego. Wślad za nimi wkroczyła armja turecka pod dowództwem Abazy paszy. Zwycięstwo, odniesione przez hetmana St. Koniecpolskiego pod Paniowcami, zmusiło go do odwrotu. W kwietniu 1634 sam sułtan Amurat na czele wielkiej armji ruszył na Polskę. W czasie pochodu otrzymał wieść o klęsce Moskwy, kapitulacji Szeina i zawartym pokoju, co oziębiło jego zapał wojenny. Wysłany do Polski poseł otrzymał instrukcje pojednawczego działania.

Władysław, opromieniony sławą pogromcy Moskwy, nie spozął na laurach, lecz dalej baczną zwracał uwagę nietylko na

Turcję, ale i na Szwecję, którą ogół w Polsce uważał za najgroźniejszego ze wszystkich wrogów. Pragnąc na wszelki wypadek wcześniej przygotować się przeciw niemu, w lecie 1634 wysłał najdzielniejszych swoich przybocznych »inżynierów i architektów wojennych«, aby zbadali nie tylko stan fortec polskich w Prusach Królewskich, ale obmyślili sposoby wzmocnienia obrony wybrzeża. Zadania tego podjęli się: Fryderyk Getkant, Jan Pleitner i Eljasz Arciszewski, wszyscy biegli w swoim zawodzie i oddani swemu królowi.

Pierwszy z nich, F. Getkant, Niemiec z nad Renu, przybywszy do Polski, przylgnął do niej całą duszą i uznał ją za drugą swoją ojczyznę. Dla niej lat wiele pracował z pożytkiem i umarł ok. 1663 we Lwowie jako cejkmistrz król. arsenału lwowskiego. Współcześni wyrażali się o nim z najwyższem uznaniem, wysławiając jego znajomość sztuki fortyfikacyjnej i artylerzyckiej, biegłość w naukach matematycznych i w mechanice. Dla licznych wynalazków i pomysłów w dziedzinie fortyfikacji i sporządzania dział uzyskał taką sławę, że zwano go »polskim Archimedesem«. On to między innymi był twórcą słynnego Kudaku na Ukrainie, wzmacniał warownie Lwowa, budował twierdze, urządził arsenały i ludwisarnie i magazyny wojenne. Król cenił go wysoko i ważne powierzał mu zadania. I teraz kazał mu zdjąć i narysować szczegółową mapę Pucka z okolicą. Zadanie to wykonał Getkant we wrześniu wspomnianego roku, a wkrótce potem, przebrany za dziada, dotarł do Piławy i zdjął ukradkiem nowo zbudowane fortyfikacje szwedzkie. Następnie sporządzał plany Tczewa, Grudziądza i Gniewu pod względem położenia i środków obronnych. Całość tych swoich prac, wykonanych bardzo starannie, zebranych w atlasie na 15 dużych kartach pergaminowych, poświęcił królowi Władysławowi. Atlas ten, będący niezwykle cennym, dotąd zupełnie nieznanym zabytkiem naszej starej topografii, przechowywał się na zamku warszawskim. Zrabowany przez Szwedów w r. 1655, przechowuje się dziś w Król. Archiwum Wojny w Sztokholmie, jako jedna z jego ozdób*).

Towarzysz Getkanta, Jan Pleitner, Belgijczyk, sprowadzony przez króla do Polski, chociaż młody jeszcze, złożył dowody wielkiego talentu w czasie odsieczy Smoleńska i oblężenia obozu

*) Zawiera między innymi plany sytuacyjne: Tczewa, Grudziądza, Królewca, Lwowa, Malborka, Gniewu, Piławy, Kudaku, Pucka i t. d.

Szeina, odegrał wybitną rolę jako znakomity architekt wojenny. Ziemne roboty oblężnicze, które pod Smoleńskiem projektował i kierował ich wykonaniem, budziły podziw i olbrzymie oddały usługi. Jemu też zawdzięczamy ogromny plan »Smoleńskiego triumfu«, najcenniejszy ze wszystkich naszych tego rodzaju zabytków wojennych. Wspaniały ten pomnik sławy Władysława IV i niewyczerpane źródło do studjów wykonał Pleitner niezwykle szczegółowo, wiernie i artystycznie, a rylcem uwiecznił go (1636) współczesny, słynny sztycharz gdański, Wilhelm Hondius, na 16-tu miedzianych płytach, które do roku 1917 znajdowały się w zbiorach Archiwum Sztabu Wojennego w Petersburgu. Władysław, świadom niezwyklej zdolności Pleitnera, posłał go teraz do Prus, aby zbadał położenie całej zatoki Puckiej, obmyślił sposoby i po- dał projekt jej obrony.

Trzeci zrzędu, Eljasz Arciszewski, brat słynnego Krzysztofa, który w tym czasie w służbie holenderskiej zdobywał Brazylię na Hiszpanach, był pułkownikiem wojska królewskiego. Jako taki — pod Smoleńskiem również odznaczył się wybitnie. Przebywając długo w Holandji, Niemczech i Danji, posiadał specjalne wiadomości co do »monstr cudzoziemskich« a zwłaszcza żeglugi, budowy okrętów i mostów. Wyzyskując te jego zdolności, kazał mu król teraz zbadać i przygotować obronę Wisły niżej Grudziądza, zbudować przez nią mosty na »mostołodziach« (pontonach) i wzmocnić je redutami.

Myśląc o przygotowaniach przeciw Szwecji, pragnął Władysław toczącą się wojnę turecką zakończyć jak najrychlej, pokojem lub orężem. W tym celu 26 września 1634 przyjechał do Lwowa, aby być bliżej jej teatru i porozumieć się z hetmanem w. kor. St. Koniecpolskim. Stąd miał ruszyć do jego obozu pod Kamieńcem. Tymczasem w trzy dni po przybyciu przysła wiadomość od hetmana, że pokój z Turcją, korzystny dla Rzeczypospolitej, »bez rozlania krwi«, został już zawarty. Wieść tę, obwieszczoną miastu hukiem dział, przyjęto w kraju z wielką radością. Cieszył się w pierwszym rządzie król, bo drugi ubywał już wróg, a tem samem możność wystąpienia przeciw trzeciemu, to jest Szwecji, zyskiwała na sile.

Pragnąc w tym względzie bezzwłocznie »wziąć gruntowne *consilia*«, zaniechał dalszej drogi do hetmana, a natomiast wezwał go, aby w najbliższych dniach przybył do Lwowa. Wskutek nagłej choroby nie mógł Koniecpolski zadośćuczynić wezwaniu

i przyjechał dopiero 24 października, witany uroczyście. Król, który czekał cierpliwie, przyjął go z oznakami niezwykłej łaski. Wyszedł na spotkanie hetmana do sieni swojej siedziby w Korniaktowskiej kamienicy (Rynek 6), gdzie zaraz nazajutrz odbył z nim długą poufną naradę. Po sprawozdaniu, jakie hetman złożył o zakończonej szczęśliwie wojnie tureckiej, następnie o sprawach tatarskich i kozackich, król poruszył, jako sprawę najważniejszą, kwestję pokoju lub wojny z Szwecją, potrzebę przygotowania się do niej i sposoby, jak to czynić należy. Koniecpolski, doskonały znawca spraw polsko-szwedzkich i ziem nadmorskich, bo walcząc z Gustawem Adolfem, miał możność poznać je dokładnie, zgadzał się w zupełności ze stanowiskiem, zajętem przez króla. Ze swej strony radził szczerze i z własnego doświadczenia, aby bez względu na pokój, którego sam bardzo pragnął, przygotować się do wojny. Rezultatem narady było postanowienie: ściągnąć wcześniej wojska nad Wisłę między Toruniem a Tczewem, gromadzić tam zapasy broni, amunicji i żywności, wzmacniać wszystkie tamtejsze zamki i miasta, a zarazem starać się o zabezpieczenie *dominium maris* na przyległym morzu przez wystawienie floty, złożonej przynajmniej z dwunastu okrętów i dla floty tej przeznaczyć własny port, niezależny od Gdańska. Jako miejsce najodpowiedniejsze ku temu wskazywał hetman Oksywię. Radził również, aby do walki morskiej wprowadzić kozaków zaporskich i przysposobić dla nich czółna w zatoce Fryskiej.

Wszystkie te uchwały lwowskiej narady stały się dla Władysława nietylko podstawą i wytyczną do rozwinięcia energicznej akcji w kierunku przygotowań, ale i bodźcem do daleko sięgających planów. Po zażegnaniu niebezpieczeństwa od wschodu cała jego uwaga zwróciła się wyłącznie ku Szwecji. Chęć odzyskania dziedzictwa Wazów górowała nad wszystkim innym. Cel ten oparował istotną treść wszelkich zamiarów króla.

W programie przygotowań wojennych, projekt skryształizowany we Lwowie, aby wystawić, zorganizować i utrzymać własną flotę i przy jej pomocy odzyskać *dominium maris*, szczególnie ważną odegrał rolę. Wznowienie polityki morskiej, oparcie jej na trwalszych niż dotąd podstawach, stało się odtąd przez szereg lat ulubionym przedmiotem myśli i marzeń Władysława. Na nim głównie budował nietylko swoje dynastyczne zamiary, ale widział w nim zarazem potężną dźwignię do podniesienia znaczenia i po-

wagi Rzeczypospolitej na północy i dzięki temu akcja, jaką w tym względzie rozpoczął, nie pozostała bez rezultatu.

Szczęście, jakie sprzyjało Władysławowi w uspokojeniu granic wschodnich, napawało go otuchą, że i z Szwecją da sobie radę. Wiele okoliczności zdawało się temu sprzyjać. Dzielnym i groźnym Gustaw Adolf już nie żył. Szwecja, pod rządami małoletniej królowej, wskutek nieurodzajów, upadku kopalń i wojny, prowadzonej w Niemczech, była finansowo wyczerpana. Klęska pod Nördlingen (1634) uczyniła położenie jej armji w Niemczech bardzo ciężkiem. Wszystko to pobudzało Władysława do wojny. Pragnął jej i parł do niej, a zachęcał go do tego cesarz Ferdynand III, który tą drogą, tanim kosztem, chciał się pozbyć armji szwedzkiej z Niemiec i przerzucić ją na teren polski.

Wojna — zdaniem króla — była nieunikniona. Z całym przeto zapałem, »nie folgując ani zdrowiu ani wczasom«, zabrał się do pracy, aby »do obrony wszystko było przygotowane a nieprzyjacielskim zamysłem wstręt był gotowy«. Nad wszystkim pragnął czuwać osobiście, aby wykonać projekty, ułożone w naradzie lwowskiej. W tym celu, »mając wielkie i poważne przyczyny«, mimo katastrofy rodzinnej, jaką był dla niego nagły zgon dwóch ukochanych braci, królewiczów Aleksandra i Jana Alberta — wyjechał do Gdańska. Przybył do niego 19 grudnia 1634. A że ten przyjazd był pierwszym od chwili wstąpienia na tron, więc miasto witało go nader uroczyście, nietylko jako swego nowego władcę, ale sławą opromienionego zwycięzcę. Wśród przyjęć i hołdów, wierny celowi, dla którego tu przybył, zaczął pracę przygotowawczą, aby »miejsca, impetom nieprzyjacielskim przyległe, potrzebne miały wczas do obrony opatrzenie«. W tym celu zasięgał zdania różnych miejscowych ludzi, odbywał z nimi narady, chętnie przyjmował udzielane mu wskazówki. Każdy z wysłanych w lecie inżynierów musiał składać mu sprawozdanie z swych czynności. Każdy z nich miał się czem pochwalić. Szczególniejsze zajęcie króla obudził »Opis i delineacja portu puckiego« sporządzona przez Getkanta, a jeszcze bardziej projekty Pleitnera co do obrony zatoki Puckiej i stworzenia nowego niezależnego od Gdańska portu dla przyszłej floty królewskiej.

Getkant w swoim planie, czyli delinacji, zachowanym dotąd szczęśliwie, przedstawił królowi wcale dokładnie położenie nietylko Pucka, ale i jego najbliższej okolicy, dał mu obraz co do spo-

Gdańska aż po Hel, pomierzył jej głębokość i doszedł do przekonania, że Puck, cofnięty w kącie zatoki, przedstawia wprawdzie ważne strategiczne znaczenie, ale jako port nie może odgrywać wielkiej roli, jest bowiem niedostępny dla większych okrętów z powodu olbrzymich ławic, tworzących jakby podwodny wał przez całą szerokość zatoki, od Rewy do Kusfeldu. Wobec tego uważał za konieczne port ów przenieść gdzie indziej, gdzie i dojazd nie byłby utrudniony, i obrona jego łatwiejsza. Miejsc ku temu odpowiednich znalazł tylko dwa. Jedno przy brzegu między Gdynią a Oksywią, drugie po przeciwnej stronie zatoki, przy półwyspie Helskim, który, jakby wyciągnięte ramię, wąską, piaszczystą smugą, daleko wysunęło się ku morzu. Tutaj, mniej więcej naprzeciw Pucka, brzeg półwyspu tworzył półkolistą zatokę, która zamykała jakby kocioł, głęboki na 12 do 16 stóp. Dostęp przez ławice był do niego o wiele łatwiejszy niż do Pucka, co więcej, dla dużych nawet okrętów możliwy.

Za portem między Oksywią a Gdynią wiele przemawiało względów, ale bliskie sąsiedztwo Gdańska, który, we własnym interesie, założonemu tu portowi różne mógł wyrządzać przykrości i utrudnienia, budziło obawy i było powodem, że król ów drugi projekt uznał za lepszy i zgodził się na jego bezzwłoczne wykonanie. Dla ochrony tego przyszłego portu, a zarazem wzmocnienia obrony Pucka, projektował Pleitner, aby wybudować przy nim warowny fort w kształcie wielkiego szańca, a w pewnej odległości od niego drugi, mniejszy, jako czołowe wzmocnienie. Od Pleitnera niewątpliwie wyszła też i zgodę króla otrzymała myśl, aby większą warownię ochrzcić na jego cześć mianem Władysławowa (*Vladislaopolis*), drugą, na cześć jego brata Kazimierza — Kazimierzowem (*Casimiropolis*). Na ich wykonanie król z własnej szkatuły zaliczył Pleitnerowi znaczniejszą kwotę. Roboty postanowiono rozpocząć zaraz z nastaniem wiosny, a tymczasem przez zimę miały być robione wszelkie do niej przygotowania.

Załatwiwszy sprawę przyszłego, niezależnego od Gdańska portu, zajął się król gorliwie obmyśleniem sposobu, jak mogłby wystawić i wyekwipować flotę, przyrzeczoną Rzeczypospolitej, a złożoną narazie przynajmniej z dwunastu wojennych okrętów. Na rozpoczęcie jej budowy czas był już zbyt krótki, aby do upływu rozejmu mogły być skończone. Poparcie tego zadania ze strony Gdańska, związanego układem z Szwecją, było wykluczone. Kon-

fiskata okrętów obcych kupców w porcie gdańskim, aby je potem przerobić na wojenne, spowodowałyby zatarg nietylko z Gdańskiem, ale i z różnemi państwami, a tem samem powiększyłaby liczbę popleczników szwedzkich. Sprawa była niełatwą do wykonania. Sam już projekt przerażał Gdańszczan i różne budził u nich podejrzenia. Wobec tego rodzaju trudności zamiary króla zdawały się narazie niewykonalne. Martwiło go to wielce, ale nie tracił nadziei i rzeczywiście, szczęśliwym zbiegiem okoliczności, znalazł wśród Gdańszczan człowieka, który sam zgłosił gotowość, że podejmie się na koszt królewski nietylko wyszukać i dostarczyć żądanej ilości okrętów, ale przerobić je do celów wojennych, wyekwipować, uzbroić i zaopatrzyć w marynarzy. Był nim bogaty i przedsiębiorczy kupiec, Jerzy Hewel. W domu jego król właśnie zamieszkał, przez co miał możność stykać się z nim i bliższe nawiązać stosunki. Ujęty względami i łaskawem obejściem króla, wielką ku niemu zapalił się Hewel miłością i, dowiedziawszy się o jego kłopotach co do zamierzonej floty, ofiarował mu swoje usługi. Więc najpierw dwa własne odstąpił mu okręty, inne proponował nabyć pod swoją firmą pozornie dla siebie, aby uniknąć przedwczesnego rozgłosu i niepożądanych przeszkód ze strony miasta.

Z szczerą radością zgodził się Władysław na upragnioną propozycję usłużnego kupca, zrobił go swoim pełnomocnikiem (faktorem) i upoważnił do natychmiastowego działania i czynienia wszelkich wydatków na rachunek kasy królewskiej, a dając mu dowody swej wdzięczności, spędził święta w jego gronie rodzinnem, czem jeszcze więcej ujął go sobie.

Do kierowania sprawami floty postanowił król, podobnie jak Zygmunt III, utworzyć «Komisję Okrętów Królewskich» czyli Admiralicję; wstrzymał się z tem jednak do chwili ukończenia przez Hewla jego głównego zadania, t. j. nabycia potrzebnej liczby okrętów.

Zadowolony z rezultatu pobytu w Gdańsku, opuścił go Władysław 4 stycznia 1635. Wracał przekonany, że traktaty ze Szwedami muszą się skończyć wojną, czego gorąco pragnął. Wojna jednak nie zależała od chęci króla, ale od uchwał sejmu. Zbyt drogo kosztowała już ona Rzeczpospolitą, aby znowu można było ją rozpocząć, nie spróbowawszy układów. Armją szwedzką nie dowodził już wprawdzie Gustaw, ale pozostali znakomici generałowie z jego szkoły, a żołnierz, wyćwiczony w długoletnich bojach,

uchodził za najlepszego w Europie. Na mocy rozejmu trzymali Szwedzi, Inflanty i Prusy, prowincje, stojące najwyżej pod względem oświaty i niesłychanie ważne dla handlu morskiego. W nich trzymali załogi w licznych twierdzach i zamkach, obwarowali je silnie i pokazali Polakom, jakie korzyści z Prus ciągnąć można. Z portu w Piławie strzegli na statkach wojennych całego wybrzeża aż do Gdańska, tak, że żaden obcy okręt kupiecki nie mógł nigdzie zawinąć bez ich wiedzy, nie zapłaciwszy kontrybucji w postaci cła, które im rocznie przeszło trzy miliony zł. przynosiło dochodu i opłacało nie tylko koszta okupacji, ale i pozwalało wojnę w Niemczech prowadzić. Druga twierdza, w widłach ujść Wisły, zwana Głowa (Haupt), zamykała przystęp polskim galarom i szkutom, płynącym do Gdańska.

Obie te prowincje mogła Rzeczpospolita odzyskać po długiej wojnie, ciężkiej dla siebie, a nierównie łatwiejszej dla nieprzyjaciela. Trzeba było wystawić dwie armje: jedną w Prusach, drugą w Inflantach i zdobywać tam mnóstwo warownych miejsc, trzeba się było przygotować na ogromne wydatki krwi i mienia. Szwedzi potrzebowali trzymać się tylko obronnie, aby wycieńczyć siły polskie i całą wojnę mogli opłacić kosztem zajętego kraju. W danym zaś razie mogli, działając zaczepnie, wtargnąć głęboko w ziemie polskie i rozszerzyć swe zabory. Z tych względów sejm nie chciał wojny z Szwecją, ale godził się chętnie na traktaty z nią, aby tą drogą odzyskać Prusy i Inflanty. Gorącym popiecznikiem pokoju z Szwecją był kanclerz w. kor., biskup Jakób Zadzik.

Wśród tego rodzaju nastroju sejm, aby Szwedów zastraszyć i uczynić skłonnymi do ustępstw, uchwalił zgodnie »poparcie wojny z Szwedami«, którzy pragną zyskać na czasie, aby »nas niegotowych przywieść do niesłusznych kondycyj«. Wybrano wprawdzie »komisarzy do traktatów«, ale dla »gotowości wojny« uchwalono pobór łanowy, pospolite ruszenie i formowanie nowych pułków. Obawiając się przytem, by Władysław na własną rękę nie wszczął walki, zastrzeżono, »żeby wojsko, zaciągnięone i płacone przez stany, im tylko było podległe«. Był to cios przeciw królowi, który czuł się tem bardzo dotknięty, nie tracił jednak nadziei, że mimo wszystko orężem zmusi Szwedów do uległości. Postanowił przeto wytrwać na zajętem stanowisku i rozwijać dalej wszechstronną działalność w przygotowaniach wojennych.

Zgodnie z uchwałą sejmu, przygotowania te, dzięki jego zabiegom, przybrały wielkie rozmiary. Wszystko zapowiadało się

pomyślnie. Z końcem marca 1635 nadeszła wiadomość od Hewła, że od różnych gdańskich i obcych kupców nabył szczęśliwie potrzebną liczbę okrętów, przeważnie mniejszych rozmiarów, ale nadających się do celów wojennych i że czekają gotowe, aby je odpowiednio przerobić i wyekwipować. Ponieważ w Gdańsku



Ryc. 22. Gerard Dönhoff (Naczelný komisarz Admiralicji królewskiej).

było to niemożliwym, więc, w myśl powziętego zgóry postanowienia, wszystkie roboty miały być wykonane w nowym porcie »pod Puckiem«, t. j. przy zaprojektowanej przez Pleitnera warowni, nazwanej Władysławowem. Zadanie było trudne. Wymagało nietylko znacznych kosztów, ale wiele pracy, zabiegów i pośpiechu. W myśl życzenia króla podzieliło się niem kilku ludzi, szczerze tej sprawie oddanych. Hewel zobowiązywał się dostarczyć rzemieślników, narzędzi i przyborów. Najęcia potrzebnej liczby »czeladzi do okrętów«, t. j. marynarzy, podjął się dawny, doświadczony komisarz okrętowy Zygmunta III, Chrystjan Stro-

bandt, a zaopatrzenia w »armatę wojenną«, t. j. dostarczenia dział i amunicji — Wilhelm Wolfersein. Czekano tylko wiosny, aby nacychmiast rozpocząć roboty.

Nie tracąc czasu, powołał Władysław do życia projektowaną w grudniu »Komisję Okrętów Królewskich« czyli Admiralicję, złożoną z Gerarda Dönhoffa, Zygmunta Guldensterna, Konstantego Ferbera, Mikołaja Bodecka, Mikołaja Zandera i Jerzego Hewła. Na czele postawił Gerarda Dönhoffa, starostę kościelżyńskiego i rzutkiego zarządcę ekonomji malborskiej. Osobna instrukcja określiła obowiązki Komisji, która miała za zadanie czuwać nad całą organizacją floty królewskiej i jej wszystkimi sprawami, nie robiąc przytem nic takiego, co by się sprzeciwiało przywilejom miasta.

Dnia 28 marca 1635 wyszły z kancelarji królewskiej energiczne uniwersały do starosty puckiego (Jana Działyńskiego), do wszystkich innych starostów, dzierżawców dóbr królewskich i obywateli około Pucka, zawiadamiające ich, że »pod Puckiem staną

okręty królewskie, aby zamysły nieprzyjacielskie wstręt wzięły i że do okrętów tych komisarze, do nich naznaczeni, potrzebować będą różnego drzewa, żywności, powozów, podwód i ludzi. Nakażywał przeto król staroście puckiemu obmyśleć skutecznie, »żeby na zbóż różnych zwiezienie i składanie miejsca sposobne były upatrzone i naznaczone, także aby piekarze i piwowarowie pewni byli do tego obrócenii, którzyby i chleb wedle potrzeby wygotowywali i piwa robili«. Nadto, aby »w lasach i puszczech puckich drzewa, co jeno do okrętów będzie potrzeba, nie bronił, ani wywozić przeszkadzał i owszem do wywozu jak najbardziej dopomógł i we wszystkich innych rzeczach, które komisarze na potrzebę Rzeczypospolitej będą rekwirowali, aby był pomocny. Wszyscy okoliczni starostowie, dzierżawcy i właściciele dóbr mieli »ku potrzebie powszechnej« na żądanie komisarzy »wygodzić im« poddanymi i podwodami »na zwiezienie żywności do Pucka, drew i drzewa różnego do okrętów z lasów puckich i innych poblizszych«.

W następstwie tych zarządzeń, z nastaniem wiosny 1635 r., na pustej helskiej wydmie, szerokiej od morza do morza na jakie tysiąc kroków, gorączkowe nagle zawrzało życie. Na miejscu, gdzie dzisiaj rybacka rozsiadła się wioska Cejnowa, architekt wojenny j. król. mości, Fleitner, wytyczył linje fortyfikacji przyszłej warowni. Setki rąk wzięły się do pracy. Liczna rzesza żołnierzy i poddanych starostwa puckiego kopała w piaskach rowy, sypała wały i bastjony. Na ich oszkarpowanie i wzmocnienie zwoziła kłody drzew, ustawiała palisady, budowała dom dla komendanta, chałupy i szałaszy dla żołnierzy. Robota postępowała szybko, czas naglił do pośpiechu.

Zaraz obok, w zatoce, obranej na przystań, niemniej ożywiony rozwinął się ruch. Cała flota Hewła, złożona z dwunastu okrętów, zawinęła tutaj, aby zdala od zawiści i podejrzeń Gdańszczan przekształcić swój wygląd kupiecki. Pod okiem komisarzy każdy okręt przerabiano na wojenny galeon. W tym celu wzmocniano ich pokłady i boki, urządzano miejsca na działa, robiono dla nich otwory strzelnicze, zaopatrywano w magazyny na amunicję. Hewel, Strobandt i Wolfersein dokładali starań, aby wykonać przyjęte na się zobowiązania. Na ich ręce kasa królewska wypłacała wszelkie wydatki. Dzięki temu flota tworzyła się szybko. Admirałem jej mianował król Aleksandra Betena, jego zaś zastępcą Klause Beckera. O obu — niestety — nie posiadamy bliższych wiadomości.

Z Pucka, morzem i lądem, otrzymywali pracujący żywność i wszelkie potrzeby. Równocześnie i w innych miejscach pośpieszne rozpoczęły się roboty i przygotowania wojenne. Getkant wzmacniał i uzupełniał fortyfikacje Pucka, Arciszewski »rzucił szzańce potężne nad Wisłą i niejedną dobrą sztukę wyrządził między Gniewem a Tczewem«.

W miarę jak zbliżał się koniec rozejmu (11 lipca), obie strony gorączkowo czyniły przygotowania. Do Prus coraz nowe przybywały zastępy. Od moskiewskich i tureckich granic ciągnęły wojska, nowo uzupełnione i wyekwipowane. Dążyły świetne pułki gwardji królewskiej; zbierały się chorągwie jezdne i piesze możnych panów i pospolitego ruszenia; jedne stawały załogą po miastach i miasteczkach, inne gromadziły się w obozie pod Grudziądzem. Tutaj Wisłą nadchodziły działa, amunicja, żywność i wszelkie przybory. Litwa od strony Inflant, w Kurlandji, zbierała swe siły. Nie brakowało i kozaków. Konstanty Wołk, pułkownik wojska zaporoskiego, otrzymał nakaz zaciągnąć tysiąc pięćset kozaków, »dobrych i wiadomych morza mołodców« i dążył z nimi do Jurborga nad Niemnem, gdzie gotowano dla nich czajki do wypraw na Bałtyk. Słowem, przygotowania postępowały rażno, systematycznie i celowo.

Nie próżnowali i Szwedzi, lecz również znaczne ściągali siły i zapasy z Niemiec, wzmacniali fortyfikacje zajmowanych miast i zamków, wznosili liczne szzańce. Silna ich flota krążyła wzdłuż brzegów.

W obliczu dwu gotujących się do boju armij rozpoczęły się układy pokojowe w Sztumskiej Wsi (Stumsdorf) koło Sztumu. Zjechali się nietylko komisarze obu stron, ale i posłowie państw ościennych jako pośrednicy. Z Anglii przybył kawaler Jerzy Douglas, z Francji hr. de Memes d' Avaux, a nadto przedstawiciele Holandji, Danji i Brandenburgji. Początkowo ani Polacy ani Szwedzi nie zjeżdżali się wspólnie. Wszystkie sprawy załatwiali pośrednicy. Gdy szwedzcy komisarze upierali się przy swoich warunkach, poseł angielski zagroził, że Anglja dostarczy Polsce pomocy. Agent angielski w Gdańsku, Franciszek Gordon, podjął się jej sprowadzenia. Na ten cel, na koszt przewozu wojska i najem okrętów, król kazał mu wypłacić 28.700 zł., lecz Polska nie ujrzała ani pomocy angielskiej, ani zwrotu pieniędzy. Poseł holenderski popierał stanowisko Anglii, francuski zaś zajął rolę roz-

jemcy. Z drugiej strony poseł cesarski, przy boku króla bawiący, pracował usilnie, aby doprowadzić do wojny.

Szwedzi byli gotowi zwrócić Prusy, ale o oddaniu Inflant słyszeć nie chcieli. Między innymi warunkami domagali się, aby Polacy w czasie przyszłego rozejmu »żadnej floty nie mieli«. Komisarze polscy odrzucili ten warunek, mówiąc, »że i owszem flotę przez te lata gotować chcemy, żebyśmy potem wojnę tem lepiej wieść mogli«. Wśród wzajemnych targów układy natrafiały na wielkie trudności.

W pierwszych dniach czerwca Władysław opuścił Warszawę i Wisłą przybył do Torunia, aby obecnością swoją przyspieszać zbrojenia. Za nim zjechali liczni senatorowie. Przybył również i hetman St. Koniecpolski i założył wielki obóz pod Czerwonym Dworem, koło Kwidzyna. Zebrane w Prusach siły polskie wzrosły do 25 tysięcy ludzi. Dorównywały liczebnie szwedzkim i przedstawiały się okazale, »tak dobrze jako dawno nie bywało«, zarówno jazda jak piechota. Karność panowała niezwykła. »Hetman — pisze współczesny — wojsko w grozie trzyma. O najmniejsze źdźbło żyta wieszać każe, z grosza tylko żyją«. Na wszystko przytem dawał bacność, objeżdżał i lustrował różne miejsca, wzmacniał okopy, ustawiał baterje.

Układy, kilkakrotnie przerywane i przedłużane poza termin ukończonego rozejmu, weszły w stadjum krytyczne w sierpniu. Rozdrażnienie obu stron było wielkie. Każda chwila groziła zerwaniem. Wielkie oburzenie u Polaków wywołał fakt, jaki zdarzył się 14 lipca. Oto przyszła wiadomość, że Szwedzi mimo przedłużonego rozejmu »wzięli w arrest« wojenny okręt królewski i wprowadzili wraz z załogą do Piławy pod pozorem, że nie chciał pozwolić na rewizję swej zawartości. Okręt ów, dobrze uzbrojony, nosił nazwę *Czarny Orzeł* i był jednym z pierwszych, jakie wypłynęły z warsztatu, założonego w porcie Władysławowa. Wiózł posła królewskiego, Forbesa w ważnej misji do Danji i dla zmylenia czujności nieprzyjaciela wywiesił na masztach banderę holenderską. Fortel nie udał się, flota szwedzka, krążąca przy brzegach polskich, dobre miała informacje. Mimo to Władysław natychmiast energicznie polecił komisarzom polskim żądać zwrotu okrętu, jako swojej własności, zajętej bezprawnie. W przeciwnym razie groził zerwaniem układów. Szwedzi tłumaczyli się, że uczynili to dlatego, iż okręt ów uważali za własność Hewla, którego

podejrzana działalność »bardzo ich irytuje«. Wypuścili narazie posła, przyrzekając sprawę rozpatrzyć i uczynić zadość żądaniu króla. Nim to nastąpiło, Hewel, w miejsce zabranego *Czarnego Orła*, nabył inny okręt w Danji za 80 tysięcy zł. nazwany *Święty Piotr*, a Szwedzi podobną, ale dotkliwszą jeszcze, ponieśli stratę na morzu.

Z początkiem sierpnia przybył Wołk z swoimi zaporozcami do Królewca, gdzie czekały na nich czajki, sprowadzone z Jurborga — i czółna, zarekwirowane na miejscu, zaopatrzone kosztem króla w działka, kompasy, latarnie i inne przybory morskie. Wojowniczy synowie stepu, żądni łupów i sławy, nie czekali na rezultat układów, lecz na widok morza wsiedli zaraz na czółna i czajki i wypłynęli na Haf, t. j. na zatokę Fryską. »Nocą — mówi współczesny pamiętnikarz — stanęli pod Piławą. Gdy dzień zajaśniał, zdumieli się początkowo Szwedzi, obaczywszy niespodzianych gości. Najpierw przywitali ich z armat, lecz nic im nie szkodziło dla odległości miejsca. Potem przez posłów pytali, co by za ludzie byli, za czym mandatem i poco przyszli? Odpowiedzieli, że są kozacy zaporoscy, przyszli na wezwanie królewskie i jego rozkazu czekają. I wnet po Hafie pływać zaczęli i na okręt szwedzki rzuciwszy się, wzięli go, ładowny, pełen amunicji i prowiantu żołnierskiego, czem wielce Szwedów przestraszyli. Po dośściu traktatu okręt wprawdzie zwrócić musieli, ale cokolwiek do jedzenia i picia było, już to wszystko byli pożarli. Jakoż podziwienienia rzecz godna, jako oni czajkami swemi, a to trzcina oplecionemi, na fale morskie odważnie rzucają się. Gdy wskutek wiatru morze się burzy, to oni z falami się unoszą, temi plecionemi wiązkami ochronieni, gdy zaś woda spokojnie stoi, oni, wiosłami robiąc, jako chcą pływają. Doznała tego w samej rzeczy Piława i swojemi oczami widziała, gdy burza w jednym prawie momencie rozniosła ich bez żadnej szkody, poczem znowu swoim szykiem przeciwko portowi stanęli«.

Napad opisany, wykonany na własną rękę, zganił król ostro, chociaż w głębi duszy był z niego zadowolony. Wojna bowiem była jego pragnieniem, do niej był przygotowany i dążył wszelkimi siłami. Pragnąc zerwania układów, liczył, że wskutek owego napadu sami uczynią to Szwedzi. Stało się jednak przeciwnie. Szwedzi, zaniepokojeni nowym, niezwykłym przeciwnikiem, stali się skłonniejsi do ustępstw, chociaż pozornie nie zanosilo się na to. Z końcem sierpnia układy stawały się coraz burzliwsze. Dnia 27

sierpnia zerwanie ich nietylko wisało na włosku, ale oddziały, asystujące obu stronom, rzuciły się na siebie. Obcy posłowie z trudem zdołali rozdzielić walczących. Szwedzi zażądali dalszych obrad, chociaż równocześnie nadchodziły wiadomości, że hetman w. lit., Krzysztof Radziwiłł, nie zważając na układy, uderzył na Inflanty i zabrał Szwedom kilka zamków. Najdrażliwszym punktem była sprawa religji katolickiej w Inflantach, które miały przypaść Szwecji. Polacy domagali się dla niej pełnej wolności, na co Szwedzi nie chcieli się zgodzić. Władysław polecił komisarzom nie odstępować od tego żądania, choćby miało spowodować zerwanie układów i był przekonany, że do tego dojść musi.

Licząc na pewne, że wojna rozpocznie się do kilku dni, postanowił wyzyskać ten czas i objechać pobrzeże morskie, zbadać osobiście stan wystawionej floty, wszystkie przygotowania wojenne i roboty fortyfikacyjne Pleitnera i Getkanta. Wycieczka zabrała sześć dni. Z nielicznym orszakiem 1 września opuścił król obóz i nazajutrz wieczorem przybył do Oliwy. Tu przenocował i następnego dnia wyjechał do Pucka. Obejrzawszy go szczegółowo, ruszył dalej brzegiem morza, do głównego celu wycieczki, t. j. do Władysławowa i Kazimierzowa.

Niedawne pustkowie inny teraz przedstawiało obraz. Obie warownie stały już wykończone i obsadzone załogami. Z wałów wyglądały ku morzu otwory dział. Gwar i ruch wojskowy mieszał się z szumem fal. Z wielkiem zajęciem badał Władysław stan fortyfikacyj, w każdy wglądał szczegół, rozważał wartość strategiczną wykonanego dzieła, na które wyłożył znaczną na owe czasy kwotę, bo prawie 24 tysięcy zł. Pod wałami twierdzy, w naturalnym porcie, stało na kotwicach 12 okrętów, przerobionych już do celów wojennych, opatrzonych w wszelki rynsztunek, w marynarzy i załogi, które wpogotowiu czekały na rozkazy. Z zadowoleniem oglądał król swą »armatę wodną«, skromną wprawdzie co do liczby i rozmiarów okrętów, ale przedstawiającą się wcale okazale. Wśród powitalnych strzałów nie szczędził jej pochwał i zachęty do bliskiej już akcji bojowej.

Widok własnej floty, własnego niezależnego portu i warowni, patrzących wprost na przestwory »wielkiego morza«, silnie zrobił na królu wrażenie. Jego zapalny, gorący umysł widział w dokonaniem dziele podwalinę nowych zwycięstw, widział początek do odzyskania dla Rzeczypospolitej utraconego *dominium maris*. Pod tym wpływem do wielkiej zapalił się myśli i śmiało snuł plany.

Rąbék ich odsłonił nam uczestnik tej wycieczki, Janusz Radziwiłł, który, donosząc ojcu o nowym »porcie puckim«, stwierdzał z zachwytem, że »j. król. mość bardzo dobrze go opatrzył i szanc potężny, Władysław nazwany, na szyi, na której Hel leży między dwoma morzami, zbudował tak wielki, że dobrej osady miasto w nim być może i nam urzędnikom swym place podzielił i chce, żeby tam nowa Genua była. Jakoż *haf* (port) bardzo dobry, tak, że wszystkie okręta, które z Sundu idą, o szanc ocierać się i zwyczajną rewerencję czynić muszą, oprócz jednego holenderskiego, który minąć chciał, ale go dobrze z dział przywitano. I on też *szarf* odpowiedział, ale duńskie, hamburskie kłaniają się i Holendrowie, kiedy przyzwyczajają się, będą musieli. Ale to miejsce bardzo Gdańszczan boli i nie wiedzą, co z tem czynić, właśnie im jest jako ołtarz przeciw ołtarzowi«.

Pełen najlepszych myśli wracał Władysław z nad morskiej wycieczki i dnia 6 września wieczorem przybył do Gdańska. Tutaj rozczarował się rychło. Z kraju doszła go przykra wiadomość, »że województwa żadną miarą podatków na przyszłą ćwierć (roku) dać nie chcą«, czyli, że nie życzą sobie wojny. Równocześnie komisarze donosili, że Szwedzi odstąpili od swych żądań i że rozejm jest pewny. Obie te wiadomości jednym zamachem niszczyły wszystkie jego zabiegi, plany i nadzieje. Pod ich wrażeniem »pan omal nie oszaleje«, pisał Janusz Radziwiłł o królu, który rozgoryczony »kłał kanclerza, hetmana i wszystkich doradców«, że nie działali po jego myśli. Mimo to w ostatniej chwili, pragnąc ratować jeszcze sytuację, wezwał z Królewca Jerzego Ossolińskiego, swego zaufanego, »żeby fortelem jakim doprowadził do zerwania«. Zanim Ossoliński zdążył przybyć, dnia 12 września, rozejm został zawarty na 26 lat. Szwedzi zwracali Prusy, zatrzymywali Inflanty. Między warunkami traktat zastrzegł, że cła będą w takim stanie zachowane, w jakim były przed wojną i że flota polska w czasie rozejmu nie będzie używana przeciw Szwecji. Prawa dynastyczne króla zostały w zawieszeniu. Zabranym okrętem, *Czarny Orzeł*, został zwrócony. Z ciężkim sercem musiał Władysław pogodzić się z faktem i podpisać traktat, zawarty wbrew jego woli, a zarazem musiał udawać, że wszystko to z jego stało się wiedzą. O wojnie nie było już mowy. Chcąc przed rozpuszczeniem wojska zaimponować wodzom szwedzkim, zaprosił ich 15 września »na generalny popis« pod Kwidzynie. Popis wypadł wspaniale. Zdumieli się Szwedzi doborem i stanem armji królewskiej, zwłaszcza piechoty,

którą zwykli byli sobie lekceważyć. Teraz nie szczędzili jej pochwał, zadowoleni, że z tej strony niczego już nie potrzebują się obawiać. Zebrane wojska rozchodziły się do domów z żalem, że sprawa taki wzięła obrót. »Pożal się Boże, — mówiono — dobra była okazja na Szwedy. Bóg nas jakoś zaślepił«.

Posłowie, zebrani na sejmie w listopadzie 1635, ucieszeni wolnym spławem na Wiśle, zatwierdzili zgodnie zawarty rozejm. Nadto sejm zastanawiał się szczegółowo nad sposobem zabezpieczenia Prus od nowego w przyszłości najeźdu. Podnosiły się wymowne głosy, żeby w tym celu dbać o dobry stan fortyfikacyj Piławy, Elbląga, Mal-

borga i Pucka, obsadzić całe pobrzeże licznymi załogami, a na morzu z dochodów starostwa puckiego utrzymywać znaczniejszą flotę, budować dalej okręty i na stałe ich stanowisko przeznaczyć »port pucki« w Władysławowie. Pozytywnej jednak uchwały nie powzięto. Milczeniem również pominięto żądanie króla o zwrócenie mu z skarbu państwa kwoty 692 tysięcy zł., które wyłożył na przygotowania wojenne przeciw Szwedom. Z wymienionej kwoty znaczna część użyta została na wystawienie floty. W szczególności kupno 13 okrętów kosztowało 405 tysięcy zł., ich przerabianie 80 tysięcy, uzbrojenie 46.548, zaciągi marynarzy 12 tysięcy, płaca admirała 2.400, wiceadmirałowi na różne wydatki 14 tysięcy, płaca oficera straży nocnej 600 zł. Nadto z kwoty



Ryc. 23. Jerzy Ossoliński, wojewoda sandomierski.

owej pokrył król koszta robót fortyfikacyjnych Władysławowa i Kazimierzowa, żołd kozaków, wyekwipowanie ich czółen i t. d.

Ratyfikacja rozejmu rozwiązała doreszty wojenne projekty Władysława, a niewdzięczność posłów pobudziła go do łez.

W myśl zawartego rozejmu Szwedzi ustąpili z Prus i oddali wszystkie miasta. Z pięknej armji królewskiej pozostało w Prusach tylko 4 tysiące ludzi, przeznaczonych do strzeżenia całej nadmorskiej prowincji i jej pobrzeża. W ich liczbie Puck, Władysławowo i Kazimierzowo obsadził swoim dragońskim pułkiem Jakób Weyher i odtąd jak sęp przez lat dwadzieścia stał tu na straży bezpieczeństwa polskiego morza.

Zaraz na wstępie, zaledwie rozgościł się w warowniach, z których za najważniejszą uważano Władysławowo, kapryśny los niespodzianie znaczną oddał mu przysługę. Jesień 1635 r. była bardzo niekorzystna dla żeglugi bałtyckiej. Gwałtowne burze ogromne wyrządziły jej szkody i wiele pochłoneły ofiar. Liczne okręty uległy rozbiciu i zatoneły. Między niemi los ten spotkał przy brzegach polskich szereg szwedzkich okrętów, odwożących wojsko i materiał wojenny z Prus do Szwecji. »Tutejsze morze Bałtyckie — pisał Janusz Radziwiłł — znacznie się chce wybić z jarzma szwedzkiego i z tego panowania, które oni sobie przywłaszczają, bo po zawarciu paktów już do kilkunastu okrętów porozbijało się na naszych brzegach. Ale osobliwie p. Weyher, co na Władysławie leży, ma z tego pożytek i wielką zdobycz, bo w oczach jego te okręty giną, działa i inszych rzeczy siła (z nich) ratują«. Dzięki temu powiększyły się zasoby nadmorskiej warowni, ale równocześnie i flota królewska poniosła stratę. Jeden z jej okrętów, ów *Czarny Orzeł*, niedawno przez Szwedów zwrócony, został właśnie w tym czasie wyprawiony z gońcem do Hiszpanji i niedaleko Helu, »zaskoczony burzą«, zatonął. Inne okręty królewskie, skupione w porcie pod Władysławowem, bezpieczne miały schronienie. Załogi ich jednak ze względu na koszta utrzymania zostały rozpuszczone. Stały więc osamotnione na kotwicach, czekając napróżno na dalsze rozkazy i zarządzenia.

XV.

ZABIEGI O UTRZYMANIE FLOTY.

Mimo rozejmu sztumdorfskiego, mimo zawodu i rozgoryczenia, Władysław nie ostygl w swoich pragnieniach i planach odzyskania tronu szwedzkiego. Wierzył silnie, że sposobność ku temu łatwo może się nadarzyć, że zawarty rozejm prędzej lub później uda się zerwać, chciał więc aby ta chwila zastała go przygotowanym do przyszłej walki. Jej pomyślny wynik widział przede wszystkim w zapewnieniu sobie panowania na morzu i niedopuszczeniu, aby z takim wysiłkiem utworzona już flota i jej nowy port zmarniały przed czasem. Zajmowała go ciągle myśl, skąd wziąć środki nietylko na dalsze utrzymanie tej floty, ale na systematyczne jej powiększanie i organizowanie, gdyż prywatny skarb królewski nie mógł podołać zadaniu, które było obowiązkiem państwa.

Wobec odmownego stanowiska, zajętego w tej sprawie przez sejm, który nie zatwierdził nawet zwrotu wydatków, poniesionych na przygotowania wojenne, postanowił Władysław na własną rękę otworzyć sobie to samo źródło dochodu, z którego tak hojnie tyle lat czerpali Szwedzi. Źródłem tem miały być cła morskie, pobierane w portach pruskich. Wprawdzie rozejm sztumdorfski zastrzegał, że Rzeczpospolita ceł morskich ani nakładać ani wybierać nie będzie i Władysław na ten warunek, ograniczający prawa, jakie przysługiwały Rzeczypospolitej na morzu i na własnych wybrzeżach, zgodził się zasadniczo, jednak żądał, aby pozwolono mu przynajmniej przez kilka lat takie cła pobierać. Posłowie szwedzcy i mocarstw pośredniczących, Anglii i Francji, zgodzili się, że może to czynić, ale tylko przez dwa lata, w wy-

sokości przez Szwedów pobieranej i tą drogą pokryć wydatki wojenne. Poza tym terminem cła miały być zachowane takie, jakie były przed wojną. Osobny artykuł zabezpieczał wolny handel między Polską a Szwecją. Pełnomocnik jej ostrzegał Gdańsk osobnym pismem, aby nigdy nie rościł sobie praw do cła, przez Szwedów ustanowionego, ani nie pozwalał na nie królowi, boby to wywołało nowe nieporozumienia i nowe zatargi między obu państwami.

Na podstawie tego upoważnienia w Sztumdorfie, Władysław zaraz po sejmie wysłał do Prus uniwersał, że w portach: gdańskim, piławskim, libawskim i kłajpedzkim zaprowadza na dwa lata cło od wszystkich przychodzących i odchodzących towarów w wysokości $4\frac{1}{2}\%$ i że poborcą został Jerzy Hewel.

Aby osobiście »powagą królewską« dopilnować wprowadzenia owego cła, przybył do Gdańska w połowie stycznia 1637 i przez komisarzy z Jerzym Ossolińskim na czele kazał miastu oświadczyć, że *ius maritimum*, t. j. prawo otwierania i zamykania morza, należało i należy do króla, że komendant Latarni nietylko miastu, ale królowi i Rzeczypospolitej musi przysięgać, że miasto nie może mieć większych korzyści z cła od statków obcych niż król. »Nie do smaku magistratowi« były te zarządzenia i żądania króla, prosił więc »o deliberację«, w nadziei, że różnemi zabiegami zdoła zmienić jego postanowienie. Widząc atoli, że tego nie dopnie, uznał za korzystniejsze okupić się ryczałtową kwotą, niż zgodzić się na owe cło. Po kilkudniowych układach i targach porozumienie doszło do skutku. Władysław, potrzebując pieniędzy, zgodził się na 800 tysięcy zł., które mu zaraz zostały wypłacone, przyczem zatwierdził miastu wszystkie jego prawa i przywileje. Projektowane cła nietylko w Gdańsku, ale i w innych portach, nie weszły w życie. Cała jednak sprawa nie poszła w zapomnienie i wkrótce z tem większą odżyła siłą.

Władysław, wyjechawszy dla odpoczynku na czas dłuższy do Wilna, nie ustawał w dalszych zabiegach o realizację swych dynastycznych planów. Interes kazał mu szukać dla nich sojusznika, na którego poparcie możnaby liczyć. Poparcia takiego mógł mu udzielić tylko ten, który sam walczył ożecznie ze Szwedami, a tym był cesarz Ferdynand III. Na tej też drodze, w tym właśnie roku, w polityce króla następuje stanowczy zwrot. Wbrew interesom Francji, przy pomocy oddanych doradców, a zwłaszcza Jerzego Ossolińskiego, dochodzi do skutku unja polsko-austrjacka,

utwierdzona następnie małżeństwem Władysława z Cecylją Renatą, arcyksiężniczką austriacką. Cesarz Ferdynand III zobowiązywał się pomagać Władysławowi radą i czynem do odzyskania Szwecji i w wojnie z Turcją.

Sprawa morza przycichła chwilowo. Flota stała dalej bezczynnie pod wałami Władysławowa, król jednak wierzył, że uzyska możność i środki do jej uruchomienia i urzeczywistnienia swych planów. Interesowały one szczególnie ziemian i miasta pruskie. Wywołując wśród nich różnorodne nastroje, żywym odezwały się echem na sejmie prowincjonalnym pruskim, obradującym w Grudziądzu 1636 r. Sejm ten, przewidując, że najbliższy sejm koronny zajmie się sprawą floty, uchwalił dla swoich delegatów następujące w tym względzie żądania: 1. Gdyby na utrzymanie floty chciano oddać dochody starostwa puckiego, obecny starosta ma otrzymać inne starostwo z podobnymi dochodami. 2. Admirałem floty ma zostać szlachcic z Prus Królewskich, posiadający w nich dobra. 3. Osobna konstytucja powinna zabezpieczyć, że flota owa nigdy nie będzie używana na szkodę praw i wolności ziem i miast pruskich.

Przewidywanie było słuszne. Władysław przemyślał nieustannie, jak najłatwiej mógłby zyskać od stanów Królestwa środki na flotę. Jedyne ich źródłem mogło być tylko cło morskie. Na jego doniosłość dla skarbu państwowego wskazywali mu nieustannie bracia Spiringowie, którzy byli poborcami ceł szwedzkich, znali wszystkie ich tajniki, a teraz, zostawszy w Polsce, ofiarowywali jej swe usługi i zachęcali usilnie do nałożenia podobnych ceł.

Korzyści, przemawiające za tym projektem, były zbyt silne i nęcące, aby można było przejść nad nim do porządku. Dwa lata ceł, pozwolone w Sztumdorfie, miały. Król potrzebował pieniędzy do swych planów, mocarstwa morskie, zajęte wojną z domem austriackim, miały ręce skrępowane i nie mogły wystąpić przeciw tego rodzaju zarządzeniom. Przymierze z Austrią poręczało ewentualną pomoc. Flota polska stała bezczynnie w porcie puckim, a uruchomiona na nowo, z łatwością mogła być użytą do wprowadzenia przyszłych ceł. Dochody, uzyskane z nich dla Rzeczypospolitej, podniosłyby niewątpliwie powagę królewską, dałyby możność utrzymania polskiej floty wojennej i utrwalenia panowania na Bałtyku. Należało tylko tę sprawę przeprowadzić rozważnie i legalnie, przekonać szlachtę o korzyściach i rozchwiać

obawę, jakoby król działał w celach osobistych i dochody z ceł zamierzał zagarnąć do własnej kasy.

W porozumieniu z królem, rolę głównego rzecznika tej sprawy przyjął na siebie Jerzy Ossoliński, wojewoda sandomierski, jeden z najznakomitszych współczesnych mężów stanu. Poruszył ją w maju 1637 na posiedzeniu senatu, zebranego przed sejmem, który miał się zacząć 3 czerwca. Działając sprytnie i rozważnie, wojewoda wypowiedział mowę wprost niezwykłą, piękną co do formy, przekonywującą co do treści :

•W doskonałych ojczyzny naszej szczęśliwościach, — mówił — które na fundamencie wolności zasadziła, innego defektu upatrzeć nie mogę, tylko ten, że nie ma proporcjonalnego i bez ucisku ubogiego pospółstwa, sposobu opodatkowania na obronę całości swojej, nietylko w nadzwyczajnych niebezpieczeństwach, ale i w samej potocznej obronie...

Należy tedy pod sumieniem każdemu dobremu synowi tej ojczyzny, a pogotowiu senatorowi przysięgiemu, obmyśliwać sposoby, jakiemiby temu zabezpieczyć się mogło. O czem, gdy myślę, obaczyłem, że nam sam Pan Bóg (w szczególnej opatrności Swej ojczyznę naszą piastując) przez ręce najszkodliwszego nieprzyjaciela naszego otworzył oczy i sposoby podał nietylko do zapobieżenia obojgu złemu, ale i do poznania sił swoich, za którymby sposobem wszystkim najpotężniejszym sąsiadom straszną w oczach stanęła Rzeczpospolita. A te są: cła morskie, od Gustawa przeszłych lat przed portami naszymi wzniecone, z takim jego pożytkiem, że niemi nietylko wielkie wojska na nas samych chował i pobrane zamki, miasta, prowincje, zatrzymywał, ale i cesarstwo niemieckie zwojował. Co tedy nieprzyjacielowi naszemu przeciwko nam służyło, co za racja, że my zażyć nie chcemy przeciwko nieprzyjaciołom naszym, z uprzątnieniem wszystkich ciężarów i wszelakich kontrybucyj tych ubogich rybaków, dosyć powinnościami panów swoich obciążonych. Jeśli bowiem półczwarta zł. od sta biorąc, półtorą miljonu ten dochód pachnie, jako to ci sami pokazują, którzy tem u nieboszczyka Gustawa rządzili, snadnie Rzeczpospolita osądzić może, jaką, znizywszy procent cokolwiek, może mieć na potoczną obronę pomoc, a podniósłszy go wedle potęgi i wielkości nieprzyjaciół, jaki niepochylny *nervum belli*, nie potrzebując skarbu publicznego, do którego, z obawy najazdu, nigdy nie chcieli przystąpić ani przodkowie nasi, ani terażniejsze wieki. Tu zaś bez żadnego depozytu, najazdom, albo rabunkowi podległego,

mielibyśmy pieniądze gotowe zawsze do podniesienia, że ile razyby Rzeczpospolita chciała i potrzebowała dla następujących niebezpieczeństw uchwalić cło na morzu, tyle razy miałyby tyle, ileby sama sobie naznaczyła, a prędko i bez żadnej trudności. Tak, że gdyby naprzykład w najcięższym razie chciała do czternastu zł. podskoczyć, miałyby 6 milionów na rok i więcej, czego ledwie która flota indyjska naraz królowi hiszpańskiemu przynosiła. Aleć o pożytku tej propozycji żaden nie wątpi i nie zaprzecza, zaczem przyjdzie raczej odpowiedzieć na niektóre skrupuły, które ludzie mieć pokazują około ceł wybierania.

Pierwszy ten jest, że to przecież my płacić będziemy, bo tam swoje towary sprzedawać i drożej zamorskie kupować musimy. Na to łączna odpowiedź z doświadczenia samego, że gdy Gustaw największe cła wybierał w r. 1631, sprzedawaliśmy zboża nasze po półtrzecia sta zł., a tych lat, gdy cła ustały, ledwie po stu. Stąd naocznie się pokazuje, że nie cła odmianę ceny towarów czynią, ale drogość albo taniość zamorska.

Drugi skrupuł jest około samego wybierania, żeby nie było ze szkodą i z przesądzeniem praw cudzych, a zatem zaciągnięcie Rzeczypospolitej po nowe jakie kłopoty, trudności i wojny. I na to snadnie odpowiedzieć. Pretensji niktby sobie rościć nie mógł, tylko ci, którzy mają prawa do ceł. Naprzykład prawa, Gdańskowi przez królów dla panów naszych pozwolone, do portu są przywiązane i do niego się ściągają, a nie do morza. Zaczem jako panowanie nad morzem samej tylko Rzeczypospolitej się należy, tak i na niem wszelki i rząd i cła, które ani zniosą, ani przeszkodzą prawom, ani cłom portowym. Nie może tedy Gdańsk, ani kto inny pretendować sobie krzywdy, jakoż jej nie pretenduje, kiedy na komorach pogranicznych cła koronne od nich samych wybierają. Jako to bowiem na lądzie przy samej granicy, na mocy praw majestatu do Rzeczypospolitej należy, tak i na morzu tak daleko rozciągać się ma, jako jej moc i potęga zatrzymać może.

Trzecie, wątpliwość niektórzy mają, żeby to poszło na pożytek komu innemu. I to bezpodstawna obawa, bo jako czopowego i podymnego nikt wybierać nie może i nikt go nie da, aż za powszechną uchwałą, a skoro ta runie, nikt go przedłużyć nie może, tylko powszechna zgoda, tak i to cło sejmbly stanowił, a stanowił do czasu od siebie zamierzonego. Ten skoroby wyszedł i okręty Rzeczypospolitej, które teraz bez pożytku i z wielkim

kosztem w Pucku gniją, sprowadzone były z morza, niktby ani brać nie mógł, ani dawać pewnie chciał.

Te wątpliwości tak uprzątąwszy, naostatek, aby dowieść, że to nie jest rzecz bez podstawy, ale istotna i w zwyczaju — oto po dziś dzień kurfirst z Piławy wybiera cło i Gdańszczanie pod rozmaitą nazwą: *culagów*, *anlagów* i inszych. Co jeżeli bez wiedzy Rzeczypospolitej oni czynią i nikt się o to nie skarży, jako daleko więcej Rzeczypospolitej wolno za zgodą powszechną korzystać z prawa swego i na swem morzu to postanowić, co nie dla wygody jednego, ale dla wszystkich i owszem do publicznego dobra całego narodu należy*.

Mowa Ossolińskiego zrobiła na senatorach wrażenie przekonujące. Projekt podobał się ogólnie, ale wątpiono, aby król mógł go tak prędko przeprowadzić na sejmie, jak sobie tego życzył. Król był innego zdania. Postanowił niespodzianie zaskoczyć posłów i zdobyć ich dla tego projektu za pierwszym zaraz rozmachem. W tym celu według planu Ossolińskiego i Adama Kazanowskiego, kasztelana sandomierskiego, rozdzielono role i postanowiono wystąpić nagle w odpowiedniej chwili.

Dnia 13 czerwca, kiedy posłowie, radząc o wypłacie żołdu dla wojska, na ciężkie narzekali podatki, wystąpił Koryciński, chorąży sandomierski, zażywający wielkiej powagi, z propozycją zaradzenia temu przez ustanowienie ceł morskich. Za przykład stawiał Gustawa Adolfa, któremu cła pruskie przeszło 3 miliony przynosiły i dowodził, że mając takie dochody, Rzeczpospolita mogłaby wystawić potężną flotę, panowanie na morzu odzyskać i inne wydatki pokryć.

Projekt podobał się. Poparło go kilku posłów, a zwłaszcza Ostroróg, podczaszy kor., który wykazywał, że Rzeczpospolita ma takie same prawo nakładać cła u siebie, jak i inni monarchowie. Jeśli elektorowi, lennikowi Polski, wolno nakładać cła, tem więcej wolno Koronie, która tylko tym sposobem może swój ubogi skarb bez nakładania podatków napełnić i mieć w nim zawsze gotówkę.

Posłowie koronni postawioną propozycję podali marszałkowi izby Janowi Stanisławowi Jabłonowskiemu pod rozagę izby, ale litewscy i pruscy posłowie zaprotestowali, domagając się, aby rzecz całą zatrzymać do przyszłego sejmu, gdyż musi najpierw przejść przez sejmiki. Na tem narazie stanęło.

Tymczasem przy końcu sejmu, marszałek, odczytując uchwały posłów, odczytał gotową konstytucję, zaprowadzającą cła morskie.

»Takiej konstytucji izba nie uchwaliła!« krzyknęli litewscy i pruscy posłowie i wszczęli gorący spór o to. Litwini zaczęli wreszcie ustępować, gdy król dał im zapewnienie, że Rzeczpospolita z powodu ceł żadnych kłopotów mieć nie będzie. Posłowie jednak pruscy wystąpili w obronie swych przywilejów. Ossoliński żądał ich przedłożenia. Odczytano ustęp wielkiego przywileju, że Prusy od wszelkich ceł na lądzie i na wodzie zostały uwolnione. Artykuł wielki obudził niepokój. Przywileje Prusaków wydawały się nienaruszalne.

»Na wodzie, — przerwał nagle Ossoliński — to znaczy na Wiśle, ale nie na morzu.«

Sprytne odezwanie się wojewody zbiło Prusaków z tropu. Zaczęli teraz dowodzić, że w morzu jest także woda, co ogólną obudziło wesołość. Po długiej burzliwej dyskusji zgodzono się wreszcie na wspólny projekt i stanęła konstytucja pod tyt.: »Cła morskie«, w następującem brzmieniu:

»Chcąc przywieść do skutku pożytki z ceł morskich, które nam i Rzeczypospolitej *ex dominio maris* należą, za zgodą wszech stanów mamy jak najgruntowniejsze *inire modos et rationes*, jakoby takowe cła do swego mogły przyjść porządku. Nie derogując w tem poddanym naszym, tak z stanu szlacheckiego jako i miast naszych, którzyby słuszne jakie swoje, *ratione* praw jakich od przodków naszych nadanych, pokazały nam ekscepcje i wolności.«

Konstytucja stwierdziła, że cła morskie do Rzeczypospolitej należą i że przywileje szlachty i miast uwzględnione być muszą, a dalsze jej brzmienie można było różnie tłumaczyć. Posłowie pruscy rozumieli, że król ma jedynie obmyśleć i wynaleźć środki, jakiemiby najwygodniej cła zaprowadzić można i że czekać będzie na pozwolenie województw litewskich i pruskich. Król i oddani mu doradcy w słowach: *inire modos* widzieli upoważnienie wprowadzenia sprawy w życie odpowiednimi środkami.

Pod wpływem uchwalonej konstytucji wszystkie marzenia królewskie z przed rozejmu nie tylko odżyły w całej pełni, ale widział je już spełnione. Własna stała flota, mająca zabezpieczone utrzymanie, własny niezależny port, panowanie na Bałtyku, a w przyszłości zwycięska wojna z Szwecją i odzyskanie jej korony wydały mu się rzeczą pewną. Wierząc w to, postanowił na czele

tej floty postawić męża, którego rozgłos po całej rozchodził się Europie. Był nim słynny Krzysztof Arciszewski, walczący właśnie w Brazylii. Za pośrednictwem stanów holenderskich przesłał mu tam z początkiem 1637 r. list, wzywający do powrotu i objęcia »admiralstwa na morzu«. Ten jednak, jako arjanin, zrażony wiadomościami o prześladowaniu swych współwyznawców w Polsce, odmówił narazie zaszczytnemu wezwaniu. Pozatem myśl stworzenia z Władysławowa nietylko portu, ale wolnego handlowego miasta, niezależnego od Gdańska, górowała nad wszystkim. Aby to wykonać, projektował król oddać go przedsiębiorczym Holendrom za cenę rozległych przywilejów.

Wśród takiego nastroju, zamiast odłożyć sprawę ceł do zgody Litwinów i Prusaków, zamiast czekać aż przyszedł sejm rozważy, czy obrane sposoby są stosowne i czy nie naruszają czyich przywilejów — postanowił król natychmiast wprowadzić cła i wytłumaczyć się na przyszłym sejmie potrzebą i dobrem pospolitem. Gdyby wówczas stany zażądały zniesienia zaprowadzonych ceł, miał na to środek, zerwać sejm i wybierać cła bez pozwolenia, dopóki czas nie ułagodziłby przeciwników.

Nie zwlekając z swem postanowieniem, zaraz po uroczystościach zaślubin z Cecylją Renatą wydał Władysław szereg poufnych zarządzeń, aby konstytucję wprowadzić w życie. Na głównych jej wykonawców wybrał mężów, sobie oddanych: Jerzego Ossolińskiego, wojewodę sandomierskiego — i Gerarda Dönhoffa, starostę kościelżyńskiego, piastującego dotąd godność »naczelnego komisarza Admiralicji królewskiej«. Do pomocy im obu przeznaczył braci Spiringów. Jerzy Hewel otrzymał polecenie, aby do dnia 1 października przygotował pięć okrętów i zaopatrzył je w dostateczne załogi. Pragnąc nadto mieć dokładny obraz okolic, które miały się stać terenem oparcia i działania floty, kazał Getkantowi zdjąć szczegółową mapę całej zatoki Puckiej, pomierzyć jej mielizny i oznaczyć na niej wszystko, co z żeglugą stało w łączności.

Po otrzymaniu wiadomości od Hewla, że żądane okręty czekają już gotowe, dnia 1 października wszyscy, wyznaczeni do dzieła: Ossoliński, Dönhoff, Jan Mikołaj Daniłowicz, podskarbi koronny, Izak i Arend Spiringowie, zebrali się w Tczewie. Przybył i Hewel, potwierdzając, że okręty czekają na rozkazy: jeden przed ujściem Wisły, cztery pod Kolebkami. Wobec tego, komisarze, omijając Gdańsk, który dopiero o dokonany miał się dowiedzieć

fakcie, dnia 3 października, »prosto górami od Pruszcza«, przybyli do klasztoru w Oliwie. Tutaj wręczyli opatowi pismo królewskie, zawiadamiające o zadaniu Komisji i wzywające go, aby był jej pomocnym, a w szczególności, aby na gruncie klasztornym przy ujściu Wisły pozwolił na wystawienie celnej komory. Opat Jan Grabiński, gorący patrijota, chociaż wiedział, na co się naraża ze strony Gdańska, z całą gotowością natychmiast zgodził się na to, zostawiając komisarzom dowolny wybór miejsca, a nadto przyrzekł wszelkie z swej strony poparcie.

Dnia następnego wszyscy razem, otoczeni orszakami rajtarów, wyjechali do Kolebek, dla porozumienia się z kapitanami wspomnianych okrętów. Wezwali ich tutaj do siebie i uświadomili, o co chodzi. Ci, dowiedziawszy się, że mają stanąć na straży przed portem gdańskim, zaczęli się wymawiać od tego rodzaju »niepożytecznej« służby. Komisarze »niemałego zażyli kłopotu, przywodząc ich do przedsięwziętej j. kr. mości usługi«. Wszyscy zgodnie podnosili, że najęto ich do Hiszpanji i innych portów, gdzie spodziewali się zarobić, niektórzy znowu obawiali się, żeby jako mieszkańcy Gdańska nie narazili się swemu miastu i »tem samem wielkiego karania i szkodom nie podpadli«. Wiele trzeba było trudu, próśb i gróźb, żeby ich wreszcie skłonić do tego, że »trzy i cztery niedziele obiecali być cierpliwymi«. Oddano ich pod rozkazy Arenda Spiringa i razem z nim wyprawiono zpowrotem na okręty. Trzy z nich były większe, a czwarty mały (pinka), który »niedawno z Hiszpanji przypłynął«.

Tego jeszcze dnia wszystkie okręty podniosły kotwice i stanęły »ku wieczorowi« przed portem gdańskim. Tutaj zastano siedem czy osiem okrętów kupieckich, które nazajutrz miały wpływać do portu. Spiring kazał im »pozdejmować wszelkie znaki i proporce«, poczem okręty królewskie, pod swojemi banderami, zagrodziły wejście do portu tak, że żaden okręt ani do niego wjechać, ani wyjechać nie mógł.

Dnia 5 października komisarze razem z opatem Grabińskim, Hewlem i Izakiem Spiringem wyruszyli sześciorozami do ujścia Wisły. Tutaj, po lewym jej brzegu, tuż nad morzem, w pobliżu t. zw. *Wester-Schanzu*, na gruncie klasztornym, upatrzyli »miejsce, sposobne na zbudowanie colbudy«. Odebrawszy ów grunt imieniem króla, kazali zaraz na znak »fundowanej jurysdykcji na morzu«, ustawić wysoki maszt i zaciągnąć na nim białą chorągiew. W chwili, gdy to się stało, zagrzmiały działa okrętów królew-

skich, stojących naprzeciw i trzykrotną powitały ją salwą. Wszyscy odkryli głowy. Ossoliński przemówił gorąco, ogłaszając uroczyste objęcie »*dominium maris* j. kr. mości i *potestatem*, zleconą wybierania ceł morskich«. Potem, podając rękę Spiringowi, mianował go ich generalnym poborcą i życzył powodzenia.

Niezwykła ta chwila, mogąca się stać przełomową w morskiej polityce polskiej, pozostała niestety tylko pięknym epizodem, który zabłysnął jak meteor i zgasł przedwcześnie.

Spiringowie zabrali się zaraz do dzieła. Wszystkie okręty, jakie zastano w zatoce Gdańskiej i te, które po nich przybyły, bez wahania zapłaciły swą należność. Pierwszy, który to uczynił, był okręt szwedzki z Goeteborgu. Nałożone cło nie wywołało żadnych objawów niezadowolenia u kupców. Inaczej jednak zachował się Gdańsk.

Ossoliński natychmiast zawiadomił Radę w Gdańsku o dokonanym fakcie i przesłał niemiecki drukowany uniwersał z żądaniem, aby go ogłoszono i rozlepiono. Uniwersał nakazywał wszystkim okrętom opłacać cło pod nazwą culaży, aby w ten sposób uniknąć protestów państw ościennych. Na wieść o tem zarządzeniu w mieście zawrzało jak w ulu. »Oburzyły się mózgi gdańskie, rozmaite wydawając koncepty... jednym słowem zdali się być podobni psu wściekłemu, na którego gdy z wysokiego okna ktokolwiek kamieniem rzuci, kamień do czasu kasa«. Nie dawszy narazie żadnej odpowiedzi, od pierwszej chwili wrogie zajęły stanowisko przeciw rozpoczętej akcji celnej.

Komisarze cały ów dzień zabawili nad morzem, gdzie Tesmer, sekretarz królewski, przyprowadził im dla wzmocnienia załóg okrętowych 60 knechtów z kilku oficerami z Władysławowa. Wygląd tych żołnierzy był opłakany, świadczył o wielkim niedostatku w umundurowaniu tak, że wszyscy dziwili się, jak tym ludziom »w ostatniej nagości nietylko na okręty wsiadać, ale i żyć się chciało, atoli niebożęta posłuszni byli« i zaraz do okrętów przydzieleni zostali.

Zrobiwszy początek z poborem cła pod Gdańskiem, tego jeszcze dnia polecili komisarze Arendowi Spiringowi, aby z dwoma okrętami popłynął nocą do Piławy, portu księcia pruskiego i lennika Polski, następnie do zatoki Fryskiej i tam to samo wykonał zadanie, sami zaś wrócili do Oliwy. O północy jednak przybieżał do nich goniec od Spiringa, dając znać, że marynarze okrętów, które miały odpłynąć, buntują się i w niczem nie chcą

go słuchać. Nazajutrz więc znowu wszystkich szyprów wezwano na ląd, aby ich przekonać, ułagodzić i zmusić do pełnienia przyjętej na się służby. W tym względzie »praca i trudność z takimi ludźmi« była olbrzymia. Ostatecznie jednak udało się »ukołysać morskie grube humory i z zupełnem upewnieniem powinno posłuszeństwa« odesłać na okręty. Oba okręty odpłynęły w oznaczonym kierunku, a komisarze lądem ruszyli do Elbląga.

Dnia 9 października przybył Arend Spiring z swoim okrętem pod Piławę. Udając kupca, kazał zamknąć strzelnice, wywiesić banderę holenderską i w ten sposób wpłynął do portu. Tutaj, stanąwszy przed komorą książęcą, wywiesił banderę królewską, odsłonił strzelnice dwudziestu armat i dał znać komendantowi Piławy, że przybył, aby z rozkazu króla nałożyć i wybierać cło. Komendant, stosownie do otrzymanych zgóry poleceń, oświadczył, że nie uważa tego okrętu za królewski, ale za korsarski, należący do dwóch magnatów, którzy na własną rękę chcą wybierać cło. Grożąc, że okręt z dział rozbije, zabronił wysiadać z niego i odciął mu dowóz żywności. Drażliwej sytuacji nie poprawił uniwersał króla, przysłany przez komisarzy, bawiących w Brunsberdze. Po sześciu dniach Spiring, widząc, że ani groźbami ani obietnicami niczego nie dopnie, odpłynął ku Królewcowi. Na wieść o tem ustała żegluga w zatoce, bo każdy okręt starał się uniknąć opłaty cła. Było widocznem, że dzieje się to z nakazu księcia i że bez jego zgody sprawa będzie trudna do wykonania.

Równocześnie zachowanie się Gdańska stawało się coraz drastyczniejsze. W odpowiedzi na zarządzenia komisarzy miasto już dnia 6 października przerwało wszelki handel morski i zabroniło, tak swoim, jak obcym okrętom, wjeżdżać i wyjeżdżać z portu. Wysłało listy do króla z oświadczeniem, że nałożone cło sprzeciwia się jego przywilejom, od których ono odstąpić nie może. Zarazem zaczęło się zbroić i wzmacniać zewnętrzne fortyfikacje. Wysłało posłów do Francji, Anglii, Danji, Holandji i miast hanzeatyckich, donosząc o tem, co się stało i prosząc o wstawienie się za niem do króla. Rozpisało listy do rozmaitych senatorów, a księcia pruskiego prosiło, aby nie przyjmował w swych portach okrętów, które zapłaciły culangę. Dla przeszkadzania jej poborowi wysłało żołnierzy, którzy siłą zajęli grunt, przez komisarzy na komorę obrany i obsadzili całe pobraże placówkami aż do Brzozna.

Tak to butnie i bezwzględnie krzyżował Gdańsk plany królewskie. Najniebezpieczniejszym jednak dla nich był zakaz do-

starczenia okrętom jakiejkolwiek żywności i ogłoszenie, że »jeżeliby którykolwiek szyper albo żołnierz był miejskim synem gdańskim albo mieszczaninem, jeżeli się z okrętów j. kr. mości nie powróci we trzech dniach, za nieprzyjaciela miasta ma być miany, a dobro jego skonfiskowane«.

Ogłoszenie to, teroryzując załogi okrętów, pozbawiało je potrzebnych marynarzy i zaraz w początkach najbardziej utrudniło Spiringom ich zadanie. Spełniali je dalej, ale z wielkim tylko wysiłkiem, ufni, że przy pomocy komisarzy i króla opór tak Gdańska, jak księcia pruskiego, ostatecznie złamany zostanie.

W istocie komisarze nie szczędzili w tym względzie zabiegów i gróźb i poruszyli wszelkie sprężyny, aby upokorzyć przedewszystkiem Gdańsk. Król z swej strony surowe posyłał mu mandaty, słał listy i posłów do mocarstw morskich z wyjaśnieniem swoich zarządzeń, księcia pruskiego pociągnął do odpowiedzialności. Mimo to wrażenie z ustanowionego cła było zagranicą dla Polski nieprzychylnie. Anglicy i Holendrzy widzieli w niem naruszenie wolnego handlu, a Szwecja intrygę habsburską i prowokację do przyszłej wojny. Danja przez zamknięcie portu gdańskiego traciła znacznie na dochodach z swojej komory celnej w Sundzie. Przytem nazwisko i zbyt gwałtowne postępowanie znienawidzonych Spiringów drażniło wszystkich i ustanowienie ich poborcami ceł było ze strony króla niewątpliwie taktycznym błędem, który rychło doprowadził do katastrofy.

Król duński, Chrystjan IV, nie życzył sobie, aby poza Sundem było jeszcze inne cło na Bałtyku, siłą przeto postanowił wystąpić przeciw Spiringom i uwolnić od nich port gdański.

Dnia 1 grudnia, wśród pięknej, księżycowej nocy, admirał duński Kork z czterema wojennymi okrętami przybył niespodzianie do zatoki Gdańskiej, w której cztery okręty polskie, stojąc na kotwicach, pełniły straż przed wejściem do portu. Dowodził niemi wiceadmirał Klaus Becker.

Na widok zbliżającej się obcej floty, Izak Spiring, zamiast wytrwać na stanowisku, zabrał pośpiesznie kasę z ceł, wsiadł na łódź i kazał się wysadzić na brzeg, skąd uszedł do Oliwy. To wywołało popłoch wśród załóg okrętowych. Poobcinano natychmiast kotwice, podniesiono żagle, aby ujść do Władysławowa. Duńczycy, zobaczywszy, co się dzieje, puścili się w pogoń. »Nasi—dopadnięci — kilka godzin mężnie się bronili. Dwa okręta z nich

wzięto, trzeci zatopiono«. Czwarty, z wiceadmirałem, uszedł szczęśliwie do Władysławowa.

Na wziętych okrętach »chorągwie i herby j. kr. mości zaraz zdarto, a duńskie postawiono«. Żołnierze zostali puszczeni na ląd, marynarze zaś uwięzieni. Przed portem, w miejscu okrętów polskich, stanęły okręty duńskie, »wpuszczając i wypuszczając wszystkie okręta cudzoziemskie« ku wielkiej radości Gdańszczan. Gdańsk był wolny, cło zniesione, bo zaraz nazajutrz admirał duński wprowadził przeszło 40 ładownych okrętów kupieckich pod Latarnią bez żadnego cła, częstowany hojnie przez miasto jako sprzymierzeniec i obrońca.

Wiadomość o haniebnym wypadku i o zniewadze przyjął Władysław z udanym spokojem, bo »cóż mogły dokazać polskie kopje na morzu w braku okrętów«, mówi współczesny pamiętnikarz.

Admirał duński przesłał mu list, w którym grzecznie i sprytnie usprawiedliwiał się, że zrobił to z polecenia swego króla, aby uwolnić Rzeczpospolitą od Spiringa, który, nazywając siebie »obrońcą morza Bałtyckiego«, bezprawnych dopuszczał się czynów, ciągle groził Danji i chciał powaśnić obu królów.

Sprawa stała się głośną w kraju, ale — niestety — mało kto brał ją za obrazę króla i Rzeczypospolitej. Uważano ją za słuszne następstwo samowolnego i nieprawego postępowania. Ganili je najpoważniejsi ludzie, a szlachta, zamiast na króla duńskiego, sarkała na swego monarchę, przyjmując chętnie rzucane oszczerstwa i podejrzenia, że cło i flota wojenna to »koncepty hiszpańskie«, które w rękę króla będą środkiem do ukrócenia wolności szlacheckiej.

Władysław, w obronie powagi Rzeczypospolitej i własnej, postanowił nie puścić płazem zniewagi. W instrukcjach, jakie wysłał na sejmiki, żądał, aby Rzeczpospolita broniła swego panowania na Bałtyku i zabezpieczyła wybrzeże morskie. Domagał się wręcz wojny z Gdańskiem i Danją, w nadziei, że tylko taka wojna ułatwi mu wprowadzenie ceł morskich i zorganizowanie floty. Licząc w tym względzie na poparcie senatorów, polecił Hewlowi, aby ją przygotowywał w dalszym ciągu, Gdańsk zaś kazał pozwać przed sąd sejmowy o zdradę stanu i zbrodnię obrazy majestatu.

Zagrożone miasto rozpisało listy do wszystkich senatorów i do wszystkich sejmików i dołączyło do nich drukowane wy-

wody przeciw cłom. Król kazał je zbijać swemi wywodami i żądał obrony praw państwa. Rozpoczęła się wojna na pióra. Posypały się z jednej i drugiej strony liczne pisma ulotne, otwarte listy i polemiczne broszury w polskim, łacińskim i niemieckim języku, z których każdy szlachcic był dokładnie poinformowany o całej sprawie. Najważniejszą z nich był *Dyskurs potrzebny*, pióra Ossolińskiego. Jasno i dobitnie wykazywał w nim wojewoda, że tylko przez cła morskie Królestwo Polskie i cała Rzeczpospolita własność i panowanie morza odzyska.

Również rząd duński zabrał głos i wydał broszurę p. t. *Mare Balthicum*. Różnemi argumentami starał się w niej dowodzić, że Polska nie ma żadnego prawa do panowania na Bałtyku, bo klucz do niego, Sund i Bełty, są w rękach Danji, więc jej tylko przysługuje tradycyjne prawo wyłącznego władania tem morzem.

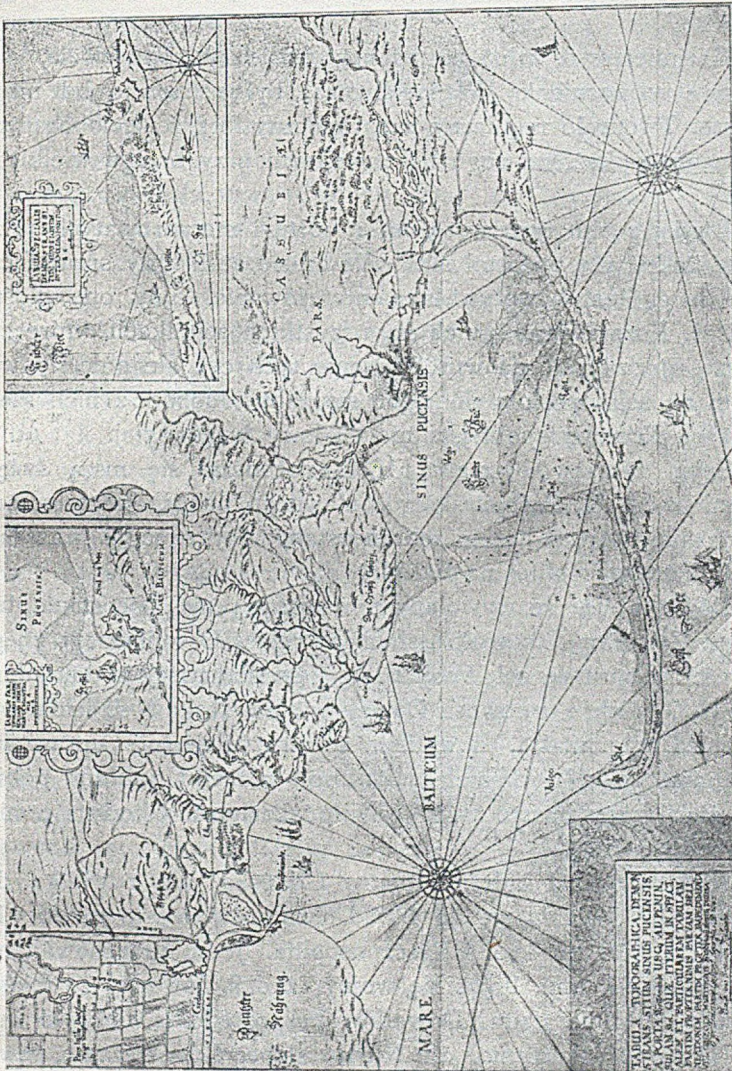
Ze strony polskiej odpowiedziano na to broszurą *Antimare Balthicum*, dowodząc, że każde państwo ma prawo do władania morzem, które do jego granic przytyka. Czyż naprzykład Ryga, Rewel, Stralsund, Szczecin nie są właścicielami swych portów, a nikt im tego nie kwestjonuje. Dlaczego Polska ma być wyjątkiem. Posiadanie Sundu nie upoważnia i nie zabezpiecza jeszcze wyłącznego władania Bałtykiem.

Najcenniejszą jednak pamiątką morskich zabiegów Władysława pozostanie mapa zatoki Puckiej (*Tabula Geographica demonstrans situm sinus Pucensis*), zdjęta i nakreślona bardzo starannie przez Getkanta w r. 1637 w jego wspomnianym już wyżej atlasie sztokholmskim. Jest to, zdaje się, jedyna polska mapa morska, która do poznania ówczesnego stanu tej zatoki, układu jej porbrzeża i wykonanych na niem robót fortyfikacyjnych, dostarcza bardzo ważnych i dotąd nieznanych szczegółów. Z niej dopiero rozjaśnia się nam zagadka, gdzie dokładnie leżały obie zaginione warownie Władysławowo i Kazimierzowo, jak były założone, w jakim celu i jak zostały ufortyfikowane.

Mapa ta dowodzi, że przerw, dzielących cały półwysep Helski na kilka wysp, w tym czasie już nie było. Były tylko moczarowate przepusty, dość nisko położone, które w czasie wielkich burz zalewały fale i chwilowo łączyły oba morza, żaden jednak statek, a nawet łódź, nie mogły przez nie przepływać. Późniejsza mapa szwedzka (z r. 1655), nakreślona przez pułkownika Dahlberga, niewątpliwie na podstawie mapy Getkanta, podaje wprawdzie wyraźnie istnienie takich tu przerw, ale stało się to

widocznie tylko z winy rytownika, który w dostarczonym mu rysunku przepusty wziął za przerwy i tak je uwiecznił.

Nad takim właśnie przepustem, ciągnącym się między »wielkiem morzem« a nowym portem floty królewskiej, leżało Włady-



Ryc. 24 Mapa zatoki Puckiej z r. 1637.

sławowo. Fortyfikacje jego tworzyły obszerny, podłużny i nieregularny wielobok, dotykający z jednej i z drugiej strony brzegów morza. Kątów wieloboku na sposób holenderski broniły wy-

skakujące bastjony różnego układu. Jedną tylko bramą, od strony portu, można się było dostać do wnętrza. W obrębie fortyfikacyj, których największa długość wynosiła przeszło tysiąc stóp reń., a szerokość około pięciuset, mieścił się dom dla komendanta, dalej długi budynek dla załogi, różne budy i zabudowania gospodarcze.

Kazimierzowo, założone tuż przy dzisiejszym Kusefeldzie, jako przodowe wzmocnienie Władysławowa, było znacznie od niego mniejsze. Tworzyło regularny czworoboczny fort, z pięciobocznymi bastjonami na każdym rogu i z rawelinem przy brzegu wielkiego morza.

Dzisiaj z obu tych warowni, z portu i moczarowatych przepustów, żaden nie pozostał ślad. W czasie atoli, gdy sprawa ceł morskich ogólne wywoływała zainteresowanie, były one głośne w Polsce. Rozprawiano o nich na wszystkich sejmikach, które zasadniczo zgodziły się na wprowadzenie tych ceł, ale poleciły wybrany na sejm posłom domagać się, aby dochód z nich szedł do skarbu Rzeczypospolitej, a nie do kasy królewskiej.

Sejm, zebrany 10 marca 1638, rozpoczął się mszą świętą i kazaniem ks. M. Sarbiewskiego, sławnego poety, który gorąco i wymownie wzywał licznie zebrane stany, aby strzegły praw Korony i Rzeczypospolitej na Bałtyku.

Zdawało się, że wywołany tem nastrój nie pozostanie bez wpływu. Z wielką ciekawością słuchano relacji Ossolińskiego z jego czynności w sprawie ceł. Wojewoda, przedstawivszy ją dokładnie, oskarżył Gdańsk o znowę z Danją, wielbił łaskawość króla odnośnie do tego miasta, dowodził, że przywileje nie uprawniają Gdańszczan do ceł morskich, jakie pod różnemi tytułami pobierają i żądał, aby miasto wynagrodziło skarbowi szkody i poniosło zasłużoną karę.

Król rozpoczął sądenie spraw Gdańska, ale z wielką dla się zgryzotą. Okazało się, że wśród senatorów miasto miało więcej zwolenników niż król i Rzeczpospolita. Jedni przyznawali mu zgóry słusność, inni, bojąc się wojny, żądali dowodu, że miasto popełniło zbrodnię stanu. Dowodów bezpośrednich nie było żadnych. Ułożono oskarżenie, ale bardzo słabe. Gdańszczanie, pewni swego, nietylko stali upornie przy swoich przywilejach, ale sztucznie nie pozwolili się sądzić o zdradę stanu. Senatorowie zawiedli. Król, chory z irytacji, zerwał z nimi.

Wśród wzajemnego rozdrażnienia doszła do skutku konstytucja co do ceł, ale jakże odmienna od tej, jakiej król pragnął. Wyznaczono aż trzydziestu dziewięciu komisarzów, którzy wraz z nim, według uchwalonej instrukcji, mieli uradzić sposób wybierania i egzekwowania ceł tylko dla skarbu Rzeczypospolitej, ale z uwzględnieniem wszelakich praw i przywilejów trzecich stron.

W ten sposób pokrzyżowano wszystkie plany króla, bo odebrano zgóry spodziewane dochody, które miały mu dać właśnie możliwość do zrealizowania tych planów.

Ożywiona korespondencja między dworem polskim a duńskim doprowadziła wprawdzie do tego, że Chrystjan IV zwrócił Władysławowi w r. 1639 oba zabrane okręty, ale wybrana komisja do ceł, chociaż zebrała się w Tczewie, nie osiągnęła w targowaniu się z Gdańskiem żadnego rezultatu. Gdańczanie do samego zwrócili się króla, który żądania ograniczył tylko do części culaży. Wskutek zerwania sejmu 1639 r. sprawa w dalszą poszła odwołkę. Szlachta, mimo konstytucji, coraz nieżyczliwiej odnosiła się do ceł, bojąc się, aby one nie obniżyły cen sprzedaży jej zboża. Z zadowoleniem dowiadywała się, że przed portem gdańskim krąży flota duńska i pilnuje, aby cła nie zostały wprowadzone. Nowa komisja, z Ossolińskim na czele, po długich targach spuściła z żądań królewskich tak dalece, że culażę i wolność ceł zapewniła miastu i przystała na sześćset tysięcy zł. tytułem daru. Ugody tej nie ratyfikował ani król ani Rzeczpospolita, ale wyczerpana kasa królewska przyjęła milczkiem ów dar.

Gdańsk dopiął swego nie pierwszy ni ostatni raz. Zadał stanowczy cios banderze polskiej na Bałtyku, a zarazem Rzeczypospolitej. Odsłonił jej słabość wewnętrzną, a nazewnątrz podkopał jej znaczenie i powagę króla. Ustępliwość wobec egoistycznych interesów tego miasta fatalne za sobą pociągnęła skutki.

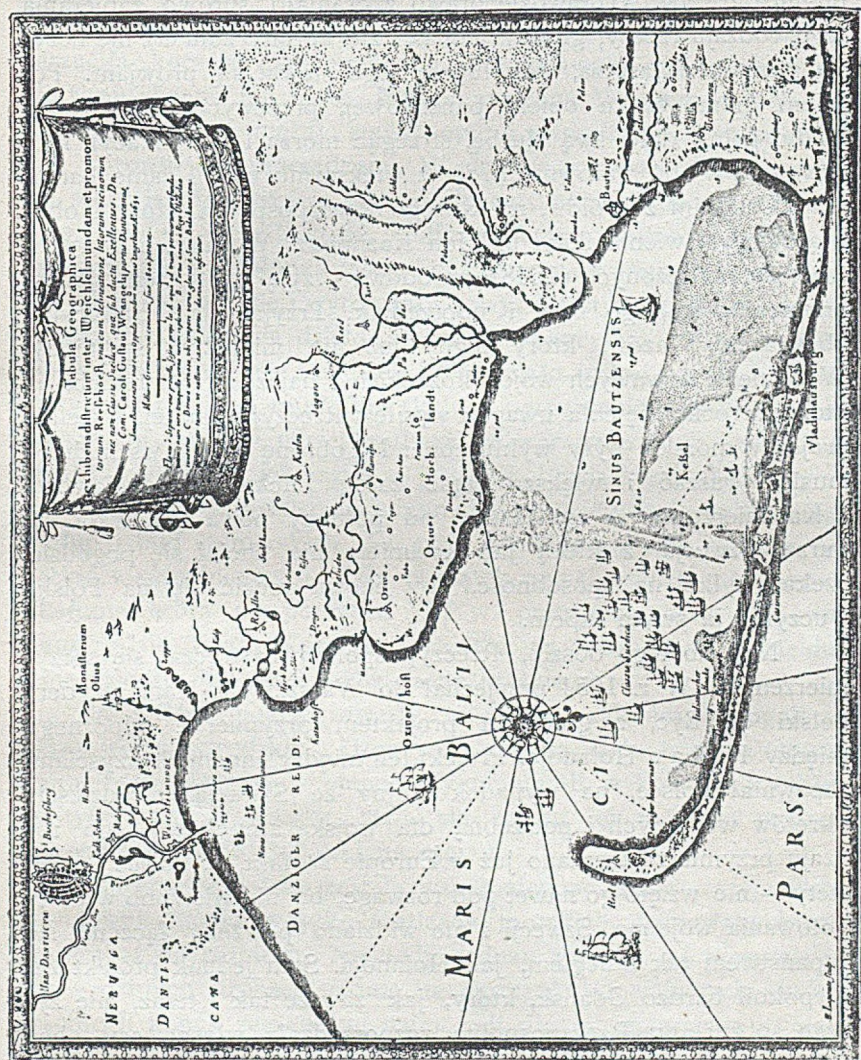
XVI.

ZANIK POLITYKI MORSKIEJ.

Przegrana króla w sprawie cel morskich rozviała wszystkie marzenia o flocie i o panowaniu na morzu. Była klęską nietylko jego dynastycznej polityki, ale pogrzebem morskiej polityki państwa. Odtąd Władysław przestał zajmować się kwestją szwedzką i myślą o *dominium maris*. Umysł jego inny zajął projekt: wielka wyprawa na Turcję i wypędzenie Tatarów z Krymu.

Utworzona flota poszła w zapomnienie. Część okrętów, nie-naprawiana, zniszczała w martwym już teraz porcie, inne napowrót do kupieckiej wróciły roli. Pozostały natomiast obie warownie, Władysławowo i Kazimierzowo. Przy braku floty, rozwój ich po myśli Władysława IV był niemożliwy. Jeżeli się przytem zważy, na jak ograniczonym leżały terenie i jak trudny był do nich dostęp od strony lądu, to i warunków nie miały ku temu. Pozostały do czasu nadmorskimi tylko strażnicami, w których »dla bezpieczeństwa całej prowincji pruskiej«, stała dalej załoga polska. Tworzył ją wspomniany pułk Jakóba Weyhera, kasztelana chełmińskiego, a następnie wojewody malborskiego, złożony z 400 do 500 ludzi. Większość ich stała w Pucku. Reszta strzegła »szan-ców« Władysławowa i Kazimierzowa, gdzie pierwszym, długoletnim ich komendantem był kapitan Janic. Wojewoda, rozumiejąc doniosłość tych placówek, często z własnych funduszów pokrywał żołd swych żołnierzy. Wypłata bowiem żołdu zalegała stale całemi miesiącami. Prawie co rok musiano się o nią upominać na sejmach pruskich i koronnych i dopiero pod naciskiem ich uchwał zjeżdżali osobni komisarze z pieniędzmi do Pucka i wypłacali za-ległości.

Obowiązek załóg polegał na utrzymywaniu stałej straży nad »stradami« obu mórz, od Wielkiej Wsi aż po granicę gdańskiego terytorjum Helu, za Jastarnią. Pełnił ją żołnierz w najcięższych warunkach, źle zaopatrzony, nieubrany, wiecznie głodny i nieregu-



Ryc. 25. Mapa szwedzka zatoki Puckiej 1637 r.

larnie opłacany. Życie na bezludziu, wśród piasków i wód, nie należało do przyjemności. Upływało monotonnie, jak monotonne było całe otoczenie wśród wiecznie huczącego morza. Brak pierwszych potrzeb zmuszał załogi do wypraw w głąb kraju, do cią-

głych rekwizycji w sąsiednich wioskach starościńskich i szlacheckich, które przeciw temu nieustannie zносиły protesty i skargi. Wśród trosk o byt, upragnionym dla każdej załogi był wypadek, gdy po wielkiej burzy morze wyrzucało na brzeg zawartości rozbitych okrętów. Wprawdzie prawo zabraniało surowo zabierania tego rodzaju rzeczy, głodny jednak i źle ubrany żołnierz nie liczył się z niem, zwłaszcza, gdy łupem jego stawał się prowiant. Poza tem, mimo braku opieki państwowej, przyzwyczajwszy się do biedy, pełnił dalej swą służbę, strzegąc morza i fortyfikacyj, których stan w obu warowniach coraz większemu ulegał zaniedbaniu.

Ostatnim z królów, na którego Rzeczpospolita włożyła obowiązek wystawienia floty, był Jan Kazimierz. W paktach konwentach, zaprzysiężonych (1648) narodowi, przyjął go w tem samym brzmieniu, co jego brat i poprzednik. Przyjął jako tradycyjny obowiązek Wazów, który nigdy już nie miał być spełniony. W odmęcie krwawych wojen kozackich i najazdów tatarskich, na które zwróciła się cała uwaga i wysiłek Rzeczypospolitej, wszelkie projekty morskie były wykluczone. Na obronę granic wschodnich musiała ruszać i większa część załóg Pucka, Władysławowa i Kazimierzowa. A tymczasem od północy nowa gotowała się burza. Szwecja, z którą Jan Kazimierz nie chciał się pogodzić, czekała tylko na sposobność, aby znowu rzucić się na Polskę i uczynić ją swym łupem.

Nim do tego doszło, Rzeczypospolitej nastręczał się sprzymierzeniec. W r. 1654 przyjechał do Warszawy z Hagi rezydent polski de Byc, z gotowym projektem przymierza odpornego między Polską a Holandją. Projekt ten między innymi korzyściami zapewniał Polsce, na wypadek wojny ze Szwecją, dwadzieścia okrętów wojennych i potrzebną dla wojska amunicję. Tego rodzaju przymierze uważano już w Europie za fakt, w Polsce — niestety — nie wzięto go nawet pod rozwagę, bo nie wierzono w przygotowania wojenne Szwecji i nie widziano potrzeby łączenia się z państwem tak odległym, jak Holandja. Sam jednak projekt zaniepokoił bardzo Gdańsk, który, jak zawsze tak i teraz, nie życząc sobie, aby Rzeczpospolita rozporządzała własną czy obcą flotą, przesłał natychmiast do stanów holenderskich wyjaśnienie, że projektowane przymierze w żaden sposób nie może być zawarte.

»To przymierze — pisał ironicznie sekretarz Rady gdańskiej Chemnitz — tak jest prawdopodobne, jak gdyby ptaki z rybami umawiały się o pomoc dla siebie. Naród polski nie ma nic wspól-

nego z rybołówstwem i wolnością mórz! Co do nas, tylko przemocą zmuszeni, przystąpilibyśmy do tego przymierza.

Projekt olbrzymiej doniosłości w zarodku został pogrzebany. Polska została ptakiem, który unikał morza. Pomściło się to srodcze, gdy król szwedzki, Karol Gustaw, bez trudu opanował połowę Polski, a olbrzymia flota szwedzka pod admirałem Wranglem zarzuciła kotwice pod szaniami Władysławowa i Kazimierzowa. Nikt nie bronił ich teraz. Nieliczna załoga Weyhera cofnęła się do Pucka, który mężny stawiał opór i obronił się. Los tamtych obu warowni był przesądzony. W ciągu wojny szwedzkiej, trwającej sześć lat, fortyfikacje ich zostały zniszczone bądź przez Szwedów, bądź też przez ludność okoliczną, która rozebrała drewniane oszkarpowania. Wskutek tego rozluźnione wały i bastjony, usypane z piasku, rozlały się i wyrównały rowy. Reszty dopełniły deszcze i burze i kunsztowne dzieło sztuki fortyfikacyjnej, z którym tyle łączyło się projektów i nadziei, które miało być dźwignią i osłoną marynarki polskiej, znikło bez śladu, a port zamuliły piaski. Razem z nazwami zaginęła nawet tradycja, że warownie takie istniały tu kiedyś. Przywrócić ich nazwy — jest dziś obowiązkiem narodowym. Na miejscu Władysławowa utrzymało się pierwotnie tylko kilka chałup i bud żołnierskich. W nich osiedliły się trzy rodziny rybackie z sąsiednich wsi i dały początek nowej osadzie pod nazwą Chałupy, którą na początku XIX w. przemieniono na Cejnowa. Tam, gdzie leżało Kazimierzowo, tuż na wschód od Kusfeldu, lotne zaległy dziś piaski, obsadzone krzewami.

W r. 1660 pokój, zawarty w Oliwie, zakończył długoletni okres wojen szwedzkich. Dziwnym zbiegiem losów ta sama Oliwa, która była pierwszym etapem Zygmunta III w Polsce i kolebką polityki morskiej Wazów, stała się znowu jej ostatnim etapem i grobem przyszłości Polski na morzu.

Marynarka polska została wspomnieniem. Bandera jej znikła z widowni. Znano ją tylko z atlasów morskich, wydawanych za granicą aż do rozbioru. Niekiedy jednak zjawiała się niespodzianie w różnych stronach świata na okrętach konwojowych, które przebiegli kupcy zagraniczni najmowali dla zabezpieczenia swoich ładunków i uniknięcia różnych kolizyj. Było to nadużycie, połączone nieraz ze zniewagą bandery i państwa. Polska wobec tych faktów była bezsilna. Jej kosztem natomiast Gdańsk zbierał wszystkie korzyści swojej bezwzględnej, egoistycznej polityki morskiej.

* * *

Historja powtarza się. Po latach rozdarcia i niewoli, zjednoczona Polska oparła się znowu o brzeg swego, polskiego morza, gdzie każdy krok budzi wspomnienia z naszych dziejów, gdzie licznie zachowane pamiątki polskie przemawiają żywo do uczuć



Ryc. 26. Okręt konwojowy (hamburski?) pod banderą polską (z połowy XVII w.).

narodowych i przypominają naszą tylowiekową przeszłość, gdzie do dziś żyją nasze stare tradycje, żyje duch polski i rozbrzmiewa mowa ojczysta, uratowana przez kaszubskiego chłopca. Opatrzność wróciła nam 130 km tych samych brzegów, których nie umieliśmy wyzyskać, aby stworzyć własną potęgę morską, posiadać własny niezależny port i utrwalić panowanie na morzu. Na marne szły wszystkie zabiegi jednostek, gdy ogół ich nie rozumiał i nie popierał, a Gdańsk paraliżował skutecznie. Dziś podobną chce odgrywać rolę. Niech więc błędy i braki ubiegłych wieków będą przestrogą i wskazówką, czego unikać, do czego dążyć i jak postępować należy.

Przyszłość najżywotniejszych interesów Polski zależy: od morza.

ŹRÓDŁA.

A). Rękopiśmienne, znajdujące się :

W Berlinie (Muzeum Marynarki), w Gdańsku (Archiwum Państwowe, Biblioteka M.), w Krakowie (Biblioteka Jagiellońska, Bibl. ks. Czartoryskich), w Królewcu (Archiwum Państw.), w Lwowie (Bibl. Ossolińskich, Bibl. Baworowskich, Zbiór autora), w Petersburgu (b. Bibl. Cesarska), w Sztokholmie (Król. Archiwum Wojny, Archiwum Oxenstiernów), w Warszawie (Archiwum Główne, Bibl. Ord. Krasickich, Bibl. Ord. Zamojskich).

B). Drukowane :

Archiwum Komisji Historycznej Akad. Um. Kraków, 1880, t. II.
Askenazy Szymon : Gdańsk a Polska. Warszawa, 1919.
Baasch Ernst : Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899.
Baltische Studien herausg. von der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde. 40. Jahrgang. Stettin, 1890.
Bartoszewicz Juljan : Polska marynarka w Encyklopedji Powszechnej, Warszawa 1865, tom XXI, str. 125—136.
Bielski Marcin : Kronika polska. Sanok 1856.
Bock M. F. S. : Grundriss von dem Leben des Herzog Albrecht des Älteren. Königsberg 1715.
Boot Abraham : Journal van de Legatie gedaen in dem jaeren 1627. Amsterdam, 1632.
Chrzanowski Bernard : Z wybrzeża o wybrzeżu. Poznań, 1917.
Curicke R. : Der Stadt Danzig historische Beschreibung. Amsterdam u. Danzig, 1688.

- Czermak Wiktor: Przyczynki do dziejów XVII w. z archiwów prywatnych (Kwart. Hist. t. XI.).
- Długosz Joannes: *Historiae Polonicae libri XII*. Cracoviae, 1873.
- Dziewnik lublinskiego sejma, 1569 goda. St.-Petersburg, 1869.
- Forsten G. W.: Akty i pisma kistorii bałtijskago woprosa w XVI i XVII w. S.-Petersburg, 1889.
- Bałtijskij wopros w XVI i XVII stolietijach. S.-Petersburg, 1893.
- Borba izza gospodstwa na Bałtijskom morie w XV i XVI w. S.-Petersburg, 1884.
- Friedewald M.: *Accusatio criminalis contra rebelles... Gedanenses...* Cracoviae, 1569.
- Furtenbach Jos.: *Architectura navalis*. Ulm, 1629.
- Gindely Anton dr.: *Die maritimen Pläne der Habsburger 1627—1629*. Wien, 1890.
- Gołębiowski Hieronim, ks.: *Obrazki rybackie z półwyspy Helu*. Pelplin, 1910.
- Gołębiowski Łukasz: *O marynarce polskiej*. Przegląd Naukowy. Warszawa 1843, t. I i II.
- Górski Konstanty: *Historja artylerji polskiej*. Warszawa, 1902.
- *Wojna Rzeczypospolitej ze Szwecją 1621 — 1629*. Warszawa, 1888.
- Grabowski Ambroży: *Ojczyste spominki*. Kraków, 1845.
- *Władysława IV króla polskiego... listy*. Kraków, 1845.
- Gralath Daniel: *Versuch einer Geschichte Danzigs*. Königsberg, 1790.
- Grochowski Stanisław ks.: *August Jagiełło*. Kraków, 1608.
- Gwagnin Aleksander: *Z kroniki Sarmacji europejskiej*. Kraków, 1860.
- Hagedorn Bernhard: *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins XIX Jahrhundert*. Berlin, 1914.
- Heidenstein Rajnold: *Dzieje Polski 1572 — 1594*. Petersburg, 1857.
- Hoppe Israel: *Geschichte des ersten schwedisch-polnischen Krieges in Preussen*. Leipzig, 1887.
- Kamieński B.: *Negocjacje ze Szwecją o pokój*. Czas. Dodatek miesięczny. Kraków, 1857.
- Karnkowski St.: *Relacja spraw gdańskich na sejmie walnym warszawskim*. Kraków, 1570.
- Karwowski Stanisław: *Wcielenie Inflant do Polski i Litwy 1558—1561*. Poznań, 1873.

- Kleczkowski Adam, dr.: Rejestr budowy galeony 1572. Kraków, 1915.
- Klonowicz S. F.: Flis, to jest spuszczenie statków Wisłą. Gdańsk, 1829.
- Kotłubaj Edward: Życie Janusza Radziwiłła. Wilno, 1859.
- Kraśnińskiego Franciszka: Akta podkanclerskie 1569—1573. (Bibl. Ord. Kraśnińskich) Warszawa, 1869—1871.
- Kraśniński Władysław: Przyczynek do historii dyplomacji w Polsce 1566—1572. Kraków, 1872.
- Kruszyński Tadeusz: Stary Gdańsk i historia jego sztuki. Kraków, 1913.
- Kubala Ludwik dr.: Jerzy Ossoliński. Lwów, 1883.
- Kwiatkowski Kajetan: Dzieje narodu polskiego za panowania Władysława IV. Warszawa, 1823.
- Leidig E.: Die Beziehungen Gustav Adolfs zu Danzig. (Zeitsch. des Westpr. Geschv. Heft XIV.).
- Lengnich Gottfried: Geschichte der Preussischen Lande Koenigl. Poln. Anteils. Danzig, 1722, tom I—IV.
— Jus publicum civitatis Gedanensis. Danzig, 1900.
- Łubieński Stanisław: Droga do Szwecji r. 1593 (Pisma pośmiertne). Petersburg, 1855.
- Menckenius I. B.: Sigismundi Augusti epistolae, legationes et responsa. Lipsiae, 1703.
- Naruszewicz A.: Historia J. K. Chodkiewicza. Lipsk, 1837. 2 t.
- Niemcewicz J. U.: Dzieje panowania Zygmunta III. Warszawa, 1819.
- Orzelski Świętosław: Dzieje Polski od zgonu Zygmunta Augusta 1572—1576. Petersburg, 1858.
- Pawiński Adolf: Akta metryki koronnej z czasów Stefana Batorego 1576—1586. Warszawa, 1882.
— Księgi podskarbińskie z czasów Stefana Batorego 1576—1586. Warszawa, 1881.
— Początki panowania w Polsce Stefana Batorego 1575—1577. Warszawa, 1877.
— Skarbowość w Polsce i jej dzieje za Stefana Batorego. Warszawa, 1881.
— Stefan Batory pod Gdańskiem 1576—77. Warszawa, 1877.
— Zniewaga flagi polskiej na wodach Gangesu 1730 r.
- Piasecki Paweł: Chronica gestorum in Europa singularium. Kraków, 1648.

- Polkowski Ignacy, ks.: Sprawy wojenne króla Stefana Batoryego. Kraków, 1887.
- Prutz Hans dr.: Geschichte des Kreises Neustadt in Westpreussen. Danzig, 1872.
- Przyłęcki Stanisław: Pamiętniki o Koniecpolskich. Lwów, 1842.
- Pufendorf Samuel: De rebus a Carolo Gustavo gestis. Norimbergae, 1696.
- Radziwiłł Albrecht Stanisław: Pamiętniki (1632—1653). Poznań, 1839.
- Relacje nuncjuszów apostolskich o Polsce (1548—1690). Berlin, 1864.
- Romanowski J. N., dr.: Wojna Zygmunta Augusta z zakonem inflanckim r. 1557 (Rocz. Tow. Przyj. N. I. t. I.).
- Schäfer Dietrich: Die deutsche Hanse. Bielefeld, 1903.
- Schultz Franz, dr.: Geschichte der Kreise Neustadt und Putzig. Danzig, 1907.
- Schwarz P. G.: Die Haltung Danzigs im nordischen Kriege 1563—1573. (Zeitsch. des Westpr. Geschv. Heft XLIX).
- Schwarz Tjard: Die Entwicklung des Kriegsschiffbaues. Leipzig, 1909.
- Siemionowicz Casimirus: Artis magnae artilleriae pars prima. Amsterodami, 1650.
- Simson Paul dr.: Geschichte der Stadt Danzig. Danzig, 1918.
- Westpreussens u. Danzigs Kampf gegen die polnischen Unionsbestrebungen. (Zeitsch. des Westpr. Geschv. Heft XXXVII).
- Ślaski Bolesław: Materjały i przyczynki do dziejów nadmorskiego miasta Pucka. Warszawa, 1916.
- Spław i spławnicy na Wiśle. Warszawa, 1916.
- Z dziejów marynarki polskiej. Poznań, 1920.
- Sommerfeldt Gustav dr.: Zur Geschichte des Pommerellischen Woiwoden Grafen Gerhard von Doenhoff. (Zeitschrift des Westpreus. Geschichtsvereines. Heft XLIII. S. 219—265. Danzig, 1901).
- Speck E.: Seehandel und Seemacht. Leipzig, 1900.
- Święcki Tomasz: Historyczna wiadomość o ziemi pomorskiej, mieście Gdańsku oraz żegludze i panowaniu Polaków na morzu Bałtyckiem. Warszawa, 1811.

- Szelągowski Adam: O ujście Wisły. Wielka wojna pruska
Warszawa, 1905.
- Rozkład Rzeszy i Polska za panowania Władysława IV.
Kraków, 1907.
 - Walka o Bałtyk. Lwów, 1904.
 - Z dziejów współzawodnictwa Anglii i Niemiec, Rosji i Polski.
Lwów, 1910.
- Szujski J.: Diarjusze sejmów koronnych. Kraków, 1872.
- Volumina legum. Petersburg, 1859, wyd. Ohryzki, t. II i III.
- Wassenberg Everhard: Gesta Vladislai IV. Polon. Regis.
Gedani, 1643.
- Zaruski Marjusz: Współczesna żegluga morska. Warszawa,
1920.
- Zbylitowski Andrzej i Piotr: Niektóre poezje (Droga do
Szwecji 1594). Kraków, 1860.
- Źródłopisma do dziejów Unji. Poznań, 1856.
-

RYCINY I MAPY.

| | Str. |
|--|------|
| 1. Gdańsk w XVI w. | 16 |
| 2. Zygmunt August | 26 |
| 3. Okręt bałtycki w połowie XVI w. | 35 |
| 4. Bandera polska | 42 |
| 5. Stanisław Karnkowski | 57 |
| 6. Michał Friedewald | 61 |
| 7. Ratusz gdański | 68 |
| 8. Dymitr Solikowski | 72 |
| 9. Latarnia od strony Gdańska | 89 |
| 10. Port gdański na początku XVII w. | 101 |
| 11. Okręty bałtyckie na początku XVII w. | 109 |
| 12. Plan ujścia Wisły i Latarni na początku XVII w. | 117 |
| 13. Budowa okrętu (sztych S. della Belli). | 120 |
| 14. Widok na ujście Wisły i Latarnię | 122 |
| 15. Flota szwedzka przed portem gdańskim w r. 1626. | 126 |
| 16. Stanisław Koniecpolski | 131 |
| 17. Bitwa pod Oliwą 1627 r. (sztych gdański). między 138 a | 139 |
| 18. Bitwa pod Oliwą 1627 r. (sztych holenderski) | 142 |
| 19. Bitwa pod Oliwą 1627 r. (obraz olejny w ratuszu gdańskim) | 145 |
| 20. Port w Wismarze na początku XVII w. | 152 |
| 21. Mapa Pucka i okolicy z r. 1635. | 160 |
| 22. Gerard Dönhoff (Naczelnny komisarz Admiralicji królewskiej) | 164 |
| 23. Jerzy Ossoliński, wojewoda sandomierski | 171 |
| 24. Mapa zatoki Puckiej z r. 1637 | 187 |
| 25. Mapa szwedzka zatoki Puckiej z r. 1655. | 191 |
| 26. Okręt konwojowy (hamburski?) pod banderą polską z połowy XVII w. | 194 |

TREŚĆ

| | Str |
|---|-----|
| Od autora | 3 |
| I Polska i morze | 4 |
| II. Oko Korony Polskiej na świat | 14 |
| III. Walka o Inflanty | 23 |
| IV. Strażnicy morza | 30 |
| V. Zatarg z Gdańskiem | 44 |
| VI. Komisja Karnkowskiego | 56 |
| VII. Upadek obrony morskiej | 65 |
| VIII. Sprawy morskie Stefana Batorego | 82 |
| IX. Wyprawy Zygmunta III do Szwecji | 99 |
| X. Zawiązki floty | 113 |
| XI. Bandera polska na Bałtyku | 129 |
| XII. Zwycięstwo pod Oliwą | 136 |
| XIII. Sukcesy i klęski | 147 |
| XIV. Plany morskie Władysława IV | 154 |
| XV. Zabiegi o utrzymanie floty | 173 |
| XVI. Zanik polityki morskiej | 190 |
| Źródła | 195 |
| Ryciny i mapy | 200 |

BIBLIOTEKA
Państwowego Liceum Pedagogicznego
w GLIWICACH

Nr



1993-01-18

05.05.1999

2009-09-02

2011-04-07

2013-09-17

17443

WYDAWNICTWO ZAKŁADU NARODOWEGO IMIENIA OSSOLIŃSKICH

LWÓW, GŁÓWNA EKSPEDYCJA WYDAWNICTW, KALECZA 5. TEL. 85. — KRAKÓW, FILJA ul. św. ANNY 11. TEL. 3527. — WARSZAWA, KSIĘGARNIA WŁASNA ul. NOWY ŚWIAT 69. TEL. 198—81. — POZNAŃ, SKŁAD :: GŁÓWNY W KSIĘGARNI św. WOJCIECHA. ::

Poleca następujące wydawnictwa:

- ALBUM sylwetek portretowych z czasów Stanisława Augusta, z wstępem Stanisława Wasylewskiego i Mieczysława Tretera. Wydanie wytworne w numerowanych egzemplarzach.
- BERNACKI L.: Pierwsza książka polska. Studium bibliograficzne.
- BRÜCKNER A.: Historia literatury rosyjskiej. T. I. 987—1825.
- CHŁĘDOWSKI K.: Siena.
- DREXLER I.: Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej. Wyd. II. 100 rycin.
- GUBRYNOWICZ Br.: Antoni Malecki (1821—1913).
- FISCHER A.: Zwyczaje pogrzebowe ludu polskiego.
- GRZEGORZEWSKI J.: Albanja i Albańczycy.
- HIRSCHBERG ALEKSANDER: Pamiętnik St. Niemojewskiego (1606—1608).
- JANUSZ W.: Słownik polsko-francuski i francusko-polski, 2 tomy.
- KIESZKOWSKI J.: Artyści obcy w służbie polskiej.
- KRECHOWIECKI A.: Zygmunt Kaczkowski i jego czasy.
- ŁOŚ J.: Gramatyka języka polskiego.
 - Początki piśmiennictwa polskiego.
- MICKIEWICZ ADAM: Pan Tadeusz. Wydanie J. Kallenbacha i J. Łosia.
 - Grażyna. Wydanie W. Bruchnałskiego.
 - Konrad Wallenrod wyd. W. Bruchnałskiego.
- PASSENDORFER A.: Zasady pisowni polskiej ze słowniczkiem.
- PIGOŃ ST.: Do podstaw wychowania narodowego. Ze słowem wstępnym Ignacego Chrzanowskiego. Wydanie II.
 - Z epoki Mickiewicza. Studja i szkice.
- SIENKIEWICZ H.: W pustyni i w puszczy.
 - Krzyżacy.
 - Pisma zapomniane i niewydane.
 - Zagłoba swatem.
- SŁOWACKI J.: Dzieła wszystkie pod redakcją Juljusza Kleinera (w druku).
- SZYMAŃSKI ADAM: Szkice. Ze wstępem A. Grzymały Siedleckiego. Treść:
 - Srul z Lubartowa. — Pan Jędrzej Krawczykowski. — Maciej Mazur. — Stolarz Kowalski. — Przewoźnik. — Hanusia. — Dwie modlitwy. — Pan Antoni. — Uroczysta wigilja. — Łzy.
- WOJCIECHOWSKI K.: Ignacy Krasicki.