

**Bronisław Kortus**

*Institut Geografii i Gospodarki Przestrzennej  
Uniwersytet Jagielloński*

---

## **ROLA GEOGRAFII W KSZTAŁTOWANIU ŚWIADOMOŚCI MORSKIEJ POLAKÓW**

*„A więc Polska doszła do morza! po tylu wiekach!  
Gdy czytałem tę depeszę, drżały mi ręce ze wzruszenia”.*

Tadeusz Gustaw Jackowski <sup>1</sup>  
(Warszawa, luty 1920)

Na początku XX w., kiedy narastały przesłanki wybuchu wojny światowej i rysowały się możliwości odzyskania przez Polskę niepodległości, na porządku dziennym polityki europejskiej i dyskusji geopolitycznych stała się sprawa miejsca Polski w Europie i jej granic, a w tym i dostępu Polski do Bałtyku. W tej dyskusji brali również udział geografowie.

W niniejszym szkicu, dedykowanym memu Przyjacielowi Profesorowi Antoniemu Jackowskiemu, pragnę naświetlić rolę geografów polskich i piśmiennictwa geograficznego w kształtowaniu świadomości morskiej Polaków. Geografowie zawsze doceniali znaczenie morza w rozwoju kraju, toteż niepoślednia była i jest ich rola w krzewieniu świadomości morskiej w społeczeństwie. Spróbujemy skonfrontować tę tezę z faktami z nowszych dziejów geografii polskiej. Pominięta zostanie tu natomiast polska literatura piękna, w której obecne

---

<sup>1</sup> Tadeusz G. Jackowski (ojciec geografa Antoniego Jackowskiego), wybitny dyplomata II Rzeczypospolitej, w swej książce wspomnieniowej: *W walce o polskość* (Kraków 1972, Wydawnictwo Literackie, s. 283).

są nierzadko wątki morskie i która tym samym wpływała również na świadomość morską Polaków<sup>2</sup>.

Aczkolwiek Polska miała już od XI w. geograficznie i politycznie kontakt z Bałtykiem, jej dostęp do Bałtyku nie był w ciągu dziejów stabilny, a w 1793 r., w wyniku drugiego rozbioru Polski, został na dłuższy okres przerwany.

Czasowy zakres niniejszej analizy obejmie więc tylko wiek XX, w którym Bałtyk odgrywał istotną rolę w rozwoju kraju, i to zarówno w okresie po I wojnie światowej, jak i po II wojnie światowej.

## Bałtyk w świadomości i polityce polskiej od początku XX w. do II wojny światowej

Jeszcze przed odzyskaniem przez Polskę niepodległości szereg geografów polskich w swych publikacjach dotyczących geografii ziem polskich poddawało krytyce niewłaściwą politykę morską Polski historycznej. Jednym z pierwszych był Wacław Nałkowski, wytykając zaniedbania Polski w przeszłości w zakresie polityki i gospodarki morskiej i niewyzyskania dostępu do Bałtyku (Nałkowski 1887)<sup>3</sup>. Stanisław Pawłowski, gorący zwolennik Polski nadodrzańskiej i nadbałtyckiej, w wydanym w przeddzień odzyskania niepodległości podręczniku *Geografia Polski* osobny rozdział poświęcił Bałtykowi. Pisał tam m.in.: „w przeszłości Bałtyk nie uczynił z nas ludu morskiego, morze nie wywarło też wpływu na charakter i życie gospodarcze naszego narodu” (Pawłowski 1917, s. 119).

Krakowski geograf Ludomir Sawicki trzeźwo oceniał nasze historyczne położenie na tzw. międzymorzu (czy pomoście) bałtycko-czarnomorskim: „było to rozpraszanie sił ku północy i ku południowi, (...) kiedy osiągnęliśmy Bałtyk, nie dotarliśmy jeszcze do Morza Czarnego, kiedy tam dotarliśmy, traciłszy Bałtyk” (Witkowska, Sawicki 1920, s. 18)<sup>4</sup>.

Na mocy Traktatu Wersalskiego Polska uzyskała dostęp do Bałtyku na niewielkim odcinku 140 km, jednakże bez Gdańska, który otrzymał status wolnego miasta. Pretensje do werdyktu odnośnie Gdańska mieli zarówno Polacy

<sup>2</sup> Tak np. w *Panu Tadeuszu* Adama Mickiewicza (Księga czwarta) znajdziemy wypowiedź: „Miasto Gdańsk, niegdyś nasze, będzie znowu nasze”. Werset ten przytacza również geograf Jerzy Smoleński w swojej książce *Morze i Pomorze* (1926, s. 132). Przytacza go również w cytowanej na wstępie książce Tadeusz G. Jackowski (s.138). Również Stefan Żeromski, wielki miłośnik morza, przypomina nam w swej książce *Wiatr od morza* (1920) historyczne związki Polski z Bałtykiem. Z sentymentu dla geografii krakowskiej można jeszcze wspomnieć o Wincentym Polu, który w swych *Obrazach z życia i natury* (1870) zamieścił trzy geograficzno-literackie opisy ze swoich podróży nad Bałtyk.

<sup>3</sup> Niski poziom świadomości morskiej w okresie Polski szlacheckiej oddaje m.in. ówczesne powiedzenie: „Po co Polakowi morze, kiedy sieje i orze”.

<sup>4</sup> Tenże profesor Sawicki poprowadził już w maju 1920 r. (bodajże pierwszą) wycieczkę studentów geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego i Uniwersytetu Warszawskiego na polskie wybrzeże.

jak i Niemcy. Ubolewał nad tym również Eugeniusz Romer, który jako członek delegacji polskiej na konferencji w Wersalu usilnie zabiegał o przyznanie Polsce Gdańska. Nadal jednak argumentował racjami geograficzno-historycznymi i ekonomicznymi prawa Polski do Gdańska i nieskrępowanego dostępu do Bałtyku. W *Przedmowie* do książki Sławskiego *Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich* przywołuje m.in. wypowiedź Napoleona z 8 czerwca 1812 r. w Gdańsku o Gdańsku: „*Je connais trop son importance. Elle est l'embouchure de la Vistule et le débouché de la Pologne*”, poczym rozwija i uzasadnia wzajemne związki geopolityczne Wisły, Polski i Gdańska (Romer 1925).

W podręczniku *Polska współczesna* Stanisław Pawłowski przekonywał: „*W położeniu politycznym i geopolitycznym Polski najważniejszy jest dostęp do morza, (...) morze dzieli wprawdzie kontynenty, ale łączy ludzkość*”. Poza znaczeniem ekonomicznym, autor podkreśla też wychowawczą rolę morza w twardej walce ludzi z żywiołem, przyczyniając się do wykształcenia „*kultury morskiej*” w społeczeństwie (Pawłowski, Bystrzeń, Peretiakowicz 1928, s.15).

W pierwszych latach okresu międzywojennego szeroko informowano społeczeństwo o polskim morzu. M.in. jeden z zeszytów miesięcznika krajoznawczego „*Ziemia*” (nr 8-9, 1924) poświęcony był w całości problematyce polskiego morza i gospodarki morskiej z czołowym artykułem Stanisława Pawłowskiego pt. *Znaczenie Bałtyku*, w którym m.in. proponował utworzenie Instytutu Morskiego.

Mając na uwadze konieczność głębokiego zaszczepienia w umysłach Polaków spraw morza, Jerzy Smoleński, członek afiliowanej przy Lidze Narodów Komisji Bałtyckiej w Kopenhadze, w pięknie napisanej książce *Morze i Pomorze* wywodził: „*Miejsce entuzjazmu, jaki od symbolicznych zaślubin Polski z morzem objął cały naród<sup>5</sup>, zajęta systematyczna praca, która cały świat zadziwia. Streszcza się ona w jednym wyrazie – Gdynia!*” (Smoleński 1928, 1932).

W cytowanych podręcznikach geografii jak i w innych publikacjach znajdujemy informacje o rozwoju portu gdańskiego, który z lokalnego portu przed I wojną światową awansował po I wojnie do rzędu czołowych portów bałtyckich, kiedy jego zapleczem stał się cały obszar Polski. Równocześnie ukazany jest imponujący rozwój portu w Gdyni, który w 1934 r. zdystansował w obrotach port gdański. Potwierdziła się tym samym celowość budowy nowego portu w Gdyni. Zasadnicze znaczenie miało tu wybudowanie „magistrali węglowej” Górny Śląsk – Gdynia (otwartej w 1934 r.). Ponadto rozpoczęto budowę kanału Warta–Gopło jako odcinka przyszłej drogi wodnej łączącej Śląsk z portami.

W związku z tym szereg autorów wyrażało pogląd, iż głównym kierunkiem rozwoju gospodarczego Polski winna być oś Górny Śląsk – Bałtyk (Bągiński 1927; Pawłowski, Bystrzeń, Peretiakowicz 1928; Srokowski 1931, 1939; Miłobędzki 1937).

Zadbano również o rozwój zaplecza naukowo-badawczego w zakresie problematyki bałtyckiej i gospodarki morskiej. Był to przede wszystkim nowopowstały Uniwersytet Poznański, w którym doniosłą rolę odegrała „szkoła

<sup>5</sup> Przypomnijmy, zaślubin tych dokonał generał Józef Haller w dniu 10 II 1920 r. w Pucku.

geograficzna” Stanisława Pawłowskiego. Znaczna część prowadzonych w Instytucie Geograficznym UP badań dotyczyła polskiego morza i Pomorza. Niektóre ich wyniki były m.in. prezentowane na Międzynarodowym Kongresie Geograficznym w Warszawie w 1934 r. (łącznie z jedną z wycieczek kongresowych na polskie wybrzeże), co znalazło żywy rezonans za granicą.

Ponadto do badań i obrony polskich interesów nad Bałtykiem włączył się powstały w 1926 r. Instytut Bałtycki w Toruniu, z późniejszym oddziałem w Gdyni. Jednym z jego założycieli i pierwszym dyrektorem był geograf Stanisław Srokowski, w latach 1920-1921 konsul RP w Królewcu. Przedmiotem zainteresowań Instytutu były zagadnienia historyczne, geograficzne i gospodarcze szeroko pojętego regionu bałtyckiego. Instytut ten wykazał się imponującym dorobkiem publikacyjnym. W zakresie geografii dorobek ten scharakteryzował Antoni Wrzosek (1935). Z geografów w pracach Instytutu brali ponadto udział S. Pawłowski, M. Kielczewska, B. Zaborski, W. Winid, J. Smoleński i in. Natomiast kadry dla polskiej floty kształciła Szkoła Morska w Tczewie, przeniesiona później do Gdyni.

Wydarzeniem o charakterze konfrontacyjnym między organizacjami geograficznymi polskimi i niemieckimi były równocześnie odbyte w maju 1931 r. zjazdy geografów niemieckich w Gdańsku i geografów polskich w Gdyni. W ramach obchodzonego w Niemczech „Ostseejahr 1931”, zwołany został „24 Deutscher Geographentag” do Gdańska (25-28 maja 1931 r.). Uznając to za prowokację Zarząd Zrzeszenia Polskich Nauczycieli Geografii zareagował zwołaniem V Ogólnopolskiego Zjazdu Nauczycieli Geografii do Gdyni w dniach 24-26 maja 1931 r. Na zjeździe geografów niemieckich w Gdańsku dominowała problematyka niemieckiego „północnego wschodu” (Nordosten), w tym oczywiście i Gdańska. Otwierając zjazd jego organizator, prof. Nikolaus Creutzburg, kierownik Seminarium Geograficznego Politechniki Gdańskiej, stwierdził, iż „ma on stworzyć arsenał naukowy dla późniejszej akcji dyplomatycznej i politycznej” (por. sprawozd. w *Czasop. Geogr.* 9, 1931 oraz w *Przegl. Geogr.* 11, 1931).

Zjazd geografów polskich, obradujący w Szkole Morskiej w Gdyni, zgromadził prawie identyczną liczbę uczestników (680), co zjazd niemiecki w Gdańsku (700 osób), manifestując zrozumienie geografów polskich dla polskiego morza i Pomorza (por. S. Niemcówna, *Wiad. Geogr.* 9. 1931, 97-98). Problematyka zjazdu dotyczyła geografii i historii Pomorza, Gdyni i Gdańska oraz polskiego handlu morskiego. Referentami byli: Stanisław Pawłowski, Eugeniusz Romer, August Zierhoffer, Mieczysław Limanowski, Franciszek Bujak i in. Zjazd Geografów Polskich uchwalił również memoriał odnośnie praw Polski do Bałtyku. Zwrócił się ponadto do Ministerstwa Oświaty z apelem o poświęcenie jednego dnia nauki we wszystkich szkołach problematyce morskiej.

Teksty referatów łącznie ze sprawozdaniem ze zjazdu w Gdyni zostały opublikowane w *Czasop. Geogr.*, 9, 4 1931. W tymże tomie zamieszczona została ponadto obszerna polska bibliografia prac odnoszących się do polskiego wybrzeża, Gdańska oraz Pomorza za okres 1919-1930. Poza geograficznymi zawiera ona również publikacje z nauk pokrewnych odnoszących się do tego

regionu. W owym czasie było to cenne, a zarazem łatwo dostępne źródło dla wszystkich interesujących się polskim obszarem nadbałtyckim, w tym dla nauczycieli i uczniów.

Z inicjatywy i przy udziale geografów poznańskich wydany został jeden z zeszytów *Czasopisma Geograficznego* poświęcony Gdańskowi (16, 1938, 2). W swym artykule programowym pt. *Znaczenie Gdańska dla Polski* Stanisław Pawłowski szeroko uzasadniał znaczenie polityczne, gospodarcze i narodowe Gdańska dla Polski. Ponadto zeszyt ten zawiera artykuły dotyczące różnych aspektów geograficznych Gdańska: Marii Czekańskiej, Rajmunda Galona, Floriana Barcińskiego, Walentego Winida, Marii Kielczewskiej i in. Tak więc i tą drogą problematyka Gdańska i Bałtyku docierała wówczas do nauczycieli, do szkół i do społeczeństwa.

Ponadto w niektórych ówczesnych podręcznikach geografii Polski znajdziemy osobne rozdziały dotyczące Wolnego Miasta Gdańska (m.in. u Radlińskiego 1922 i późniejsze wydania, Mćcisza 1930, Karczewskiego 1930).

W maju 1939 r., a więc na kilka miesięcy przed wybuchem II wojny światowej, odbył się we Lwowie V Zjazd Pomorzoznawczy Instytutu Bałtyckiego poświęcony „*zagadnieniom Gdyni i Gdańska jako portów polskiego obszaru*”. Odbywał się w gorącej atmosferze politycznej po niedawnym exposé ministra Becka w sejmie, iż „*Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da*”. W swym zagajeniu jako organizator Zjazdu Stanisław Pawłowski nawiązał do tego faktu oraz dowodził m.in., iż w interesie Polski leży, by Gdańsk i Gdynia stanowiły jednolity organizm portowy i gospodarczy w granicach Polski (por. sprawozd. w *Czasop. Geogr.* 17, 1939, 2)<sup>6</sup>.

Duże znaczenie dla kształtowania świadomości morskiej wśród młodzieży miały też organizowane przez szkoły wycieczki uczniów na polskie wybrzeże, do Gdyni oraz statkiem na Hel. Ja sam wówczas, jako uczeń VI klasy, brałem udział w czerwcu 1939 r. w takiej wycieczce – ze Śląska przez Gdańsk do Gdyni i morzem na Hel. Pozostaje ona do dziś w moich wspomnieniach.

## **Polityka i gospodarka morska Polski po II wojnie światowej**

W wyniku II wojny światowej zmieniło się korzystnie położenie Polski nad Bałtykiem. Polska uzyskała dostęp do Bałtyku na długości ponad 500 km. Podobnie jak po I wojnie światowej społeczeństwo polskie wyrażało radość i satysfakcję z uzyskanego szerokiego dostępu do Bałtyku. Również gesty symboliczne odgrywały nadal swoją rolę: już w marcu 1945 r., po zdobyciu Kołobrzegu, oddział wojska polskiego dokonał ponownie symbolicznych zaślubin Polski z morzem.

Powojenne podręczniki geografii informowały o szerokim dostępie Polski do Bałtyku, o odzyskanych portach przy ujściach Wisły i Odry, a również

---

<sup>6</sup> Było to jedno z ostatnich wystąpień publicznych Stanisława Pawłowskiego. Swoją działalność w obronie polskich kresów zachodnich i polskiego wybrzeża przypłacił życiem. W październiku 1939 r. został przez hitlerowców w Poznaniu aresztowany i w styczniu 1940 r. zgładzony.

o postępach w odbudowie zniszczeń wojennych na wybrzeżu i rozwoju polskiej floty morskiej. Nie pojawiło się jednak nazwisko osoby w tym względzie bardzo zasłużonej, mianowicie Eugeniusza Kwiatkowskiego, ówczesnego pełnomocnika rządu ds. odbudowy Wybrzeża w latach 1945-1948 (a przed wojną ministra i vice premiera, wielce zasłużonego m.in. w budowie Gdyni). Jako politycznie niewiarygodny został w 1948 r. zwolniony ze swej funkcji na wybrzeżu.

W powojennych podręcznikach geografii szczególnie dużo uwagi problematyce bałtyckiej poświęcała Maria Czeakańska (1951, 1968). Posiadała poważny dorobek naukowy w tej dziedzinie już przed wojną. Na VII Zjeździe Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Gdańsku w 1962 r. przedłożyła ponadto szereg wniosków zmierzających do zbliżenia młodzieży i społeczeństwa do spraw morskich (por. sprawozd. w *Czasop. Geogr.*, 34, 1963, 2).

W zakresie krzewienia świadomości morskiej młodzieży pozytywną rolę spełnił zapewne wcześniejszy artykuł Eugeniusza Terebuchy, nauczyciela geografii ze Szczecina *O wychowanie morskie w nauczaniu geografii* zamieszczony w *Geografii w szkole* (Terebucha 1949). Wytyka tam naszemu społeczeństwu psychikę ciągle jeszcze „ładową” i apeluje by nasz „romantyzm morski” zastąpić świadomością realnych korzyści gospodarczych, jakie daje dostęp do morza. Podaje też szereg praktycznych wskazówek rzeczowych i metodycznych realizowania problematyki morskiej na lekcjach geografii w szkole, by na koniec stwierdzić: „*brak tradycji morskich powinniśmy wyrównać przez ofensywę wychowania morskiego*” (Terebucha 1949).

Tego rodzaju postawy i apele, jak Terebuchy czy Czeakańskiej, nie pozostały bez echa i mobilizowały do stosownych działań. W środowisku geografów do takich działań należały m.in. wakacyjne kursy morskie organizowane dla nauczycieli w ośrodku gdańskim czy odbyty w 1969 r. rejs bałtycki studenckich kół naukowych geografów na jachcie szkoleniowym „Zawisza Czarny”.

Ciekawą inicjatywę popularyzacji polskiego żeglarstwa pełnomorskiego podjęło Polskie Towarzystwo Geograficzne wraz z miesięcznikiem „Poznaj Świat”. Zorganizowano mianowicie wyprawę jachtem „Śmiały” wokół Ameryki Południowej, przez Atlantyk, cieśninę Magellana i Kanał Panamski. Trwała 15 miesięcy (1965/66), a wzięło w niej udział czterech doświadczonych żeglarzy oraz czterech geografów, którzy zebrali wiele obserwacji naukowych, na morzu i na lądzie. Kierownikiem naukowym wyprawy był prof. Tadeusz Wilgat z Instytutu Geograficznego UMCS w Lublinie. Wyprawa ta, dzięki pośrednictwu mediów, wzbudziła duże zainteresowanie w Polsce, a również i w Ameryce Południowej, w tym szczególnie wśród tamtejszej Polonii. Jej przebieg i wyniki były szeroko prezentowane w publikacjach, co przyczyniło się niewątpliwie do pobudzenia zainteresowania problematyką morską w społeczeństwie (Wilgat 1968).

W latach 80. pojawił się pewien nowy aspekt problematyki morskiej, mianowicie rosnące zanieczyszczenie Bałtyku, a szczególnie polskiego wybrzeża. Na ówczesnych mapach „obszarów ekologicznego zagrożenia” w Polsce, wśród najbardziej zagrożonych, znalazła się też Zatoka Gdańska. Autorzy większości podręczników geografii informowali o tych zagrożeniach, wskazując równocześnie



na główne źródła emisji zanieczyszczeń na samym wybrzeżu, jak i wzdłuż Wisły i Odry. Informowano również o podejmowanych przeciwdziałaniach, w tym i o organizowaniu się państw nadbałtyckich w celu ochrony Morza Bałtyckiego. Polska brała i bierze aktywny udział w odnośnych działaniach i organizacjach międzynarodowych.

Inicjatywy w tej dziedzinie podejmowali i podejmują również geografowie, m.in. organizując konferencje poświęcone tej tematyce na wybrzeżu czy też powołując w celach koordynacji badań Komisję Bałtycką (Morza) przy Polskim Towarzystwie Geograficznym (1986). Już wcześniej powołano przy Komitecie Badań Morza PAN sekcję geologiczno-geograficzną<sup>7</sup>.

Począwszy od lat 80. zaznaczył się wyraźny kryzys w polskiej gospodarce morskiej. Był on wynikiem ogólnej niewydolności ówczesnej gospodarki socjalistycznej. Informowało o tej sytuacji również piśmiennictwo geograficzne (m.in. Sobczak 1983). Natomiast nie można było informować o pewnych mechanizmach ówczesnej gospodarki morskiej, jak np. o obciążonym dużymi stratami eksporcie polskich statków do ZSRR (który w latach 70. i 80. dochodził do 70-80% produkcji). O tych stratach dla polskiej gospodarki miały świadomość tylko niektóre grupy zawodowe, jak stoczniovcy czy marynarze. Toteż oni byli głównie zarzewiem buntu, który doprowadził do znanych wydarzeń w sierpniu 1980 r. w Gdańsku i w Szczecinie. Tamte wydarzenia na polskim wybrzeżu, tak brzemiennie w skutki polityczne, zapadły też głęboko w świadomości politycznej Polaków.

Natomiast trwająca od lat 90. trudna sytuacja w gospodarce morskiej wynika z rosnącej konkurencji międzynarodowej, która w warunkach gospodarki rynkowej dotknęła zarówno polskie stocznie, jak i flotę handlową. O tych procesach – zachodzących również w skali globalnej – informują na bieżąco podręczniki i periodyki geograficzne.

W latach 90., po zmianach geopolitycznych w części państw nadbałtyckich, pojawiły się nowe akcenty w problematyce bałtyckiej, wyrażające się w takich hasłach, jak „Bałtyk w Europie” lub „Europa Bałtycka”. Zgodnie z tym w podręcznikach geografii prezentowane jest z reguły całe Morze Bałtyckie, często wraz ze wszystkimi państwami nadbałtyckimi. W tej perspektywie analizowane są zarówno zagrożenia ekologiczne (ze strony poszczególnych państw), jak i międzynarodowa rola i funkcje Bałtyku w tej części Europy<sup>8</sup>. Ponadto od 1 maja 2004 r. wszystkie kraje nadbałtyckie (z wyjątkiem obwodu Kaliningradzkiego Rosji) stały się członkami Unii Europejskiej, co umożliwiła współdziałanie tych państw w stopniu znacznie szerszym niż dotychczas.

---

<sup>7</sup> Komitet Badań Morza PAN miał zastąpić zlikwidowany niestety w 1950 r. zasłużony Instytut Bałtycki.

<sup>8</sup> Tego rodzaju „bałtocentryczny” punkt widzenia zaprezentował już przed wojną Stanisław Pawłowski w swym podręczniku *Geografia (Europy)*, w którym jako jedyne z mórz europejskich analizuje osobno „Bałtyk i kraje nadbałtyckie” (Pawłowski 1938).

## Uwagi końcowe

Z przedstawionej analizy wolno wnioskować, iż geografia polska XX w. dostarczała społeczeństwu rzetelnych informacji o polskim morzu i o znaczeniu dostępu Polski do Bałtyku. Z zadania tego wywiązała się bardzo dobrze, przyczyniając się tym samym do podnoszenia świadomości morskiej Polaków, szczególnie wśród młodzieży poprzez nauczanie i wychowanie w szkole.

Wyeksponujmy ważniejsze aspekty działań w tym zakresie:

- W okresie odzyskiwania przez Polskę niepodległości w wyniku I wojny światowej polskie koła polityczne i intelektualne, tym i geografowie, były w pełni świadome znaczenia dostępu Polski do morza. Przypominano też równocześnie o błędach i zaniedbaniach w zakresie polityki morskiej Polski w przeszłości.
- Mimo ograniczonego dostępu do Bałtyku po I wojnie światowej, społeczeństwo polskie wykazywało entuzjazm dla polskiego morza, a zarazem duże zrozumienie dla działań w celu pełnego wykorzystania tego dostępu dla rozwoju kraju. Gospodarka morska Polski – mimo trudnych warunków politycznych i gospodarczych – osiągnęła w okresie międzywojennym znaczne rezultaty. Geografowie i piśmiennictwo geograficzne, w tym i podręczniki szkolne, starały się pobudzać i motywować społeczeństwo w tych postawach i działaniach.
- Stosunkowo głośna w latach 30. w Polsce propaganda na rzecz uzyskania kolonii, prowadzona głównie przez Ligę Morską i Kolonialną, nie znalazła szerszego posłuchu w kołach geografów, z nielicznymi wyjątkami. Należały do nich m.in. wyważone raczej wypowiedzi Ormickiego (1936) i Pawłowskiego (1939).
- Po II wojnie światowej widoczny był, podobny jak po I wojnie, entuzjazm społeczeństwa z powodu uzyskanego szerokiego dostępu do morza, jak i jego aktywność w odbudowie zniszczeń wojennych na polskim wybrzeżu. Tak np. dokonana z pietyzmem odbudowa historycznego Gdańska uzyskała wysokie uznanie międzynarodowe.
- Społeczeństwo wyrażało też dumę z rozwoju gospodarki morskiej, z odbudowy i rozbudowy portów, ze wzrostu polskiej floty morskiej. Natomiast zajmowało zdecydowaną krytyczną postawę wobec późniejszego rosnącego zanieczyszczenia wybrzeża i wód Bałtyku. Zagrożenia ekologiczne na wybrzeżu były szczególnie mocno eksponowane w piśmiennictwie geograficznym, w tym także w podręcznikach szkolnych.
- W ostatnich latach poprawiła się wprawdzie sytuacja ekologiczna na wybrzeżu, natomiast zaznaczyły się objawy kryzysu w gospodarce morskiej. Wymaga to rzeczowego wyjaśnienia społeczeństwu przyczyn owych zjawisk kryzysowych, w tym również ze strony geografów.

Na koniec można pokusić się o porównawczą ocenę stanu świadomości morskiej Polaków w obu analizowanych okresach – przed i po II wojnie światowej. W okresie międzywojennym świadomość ta była silniej umotywowana emocjonalnie i politycznie niż w okresie po II wojnie światowej. Świadczą o tym ton i charakter ówczesnych wypowiedzi i tekstów geograficznych, w tym



w podręcznikach szkolnych. Wynikało to stąd, iż w ówczesnej sytuacji geopolitycznej, polskie wybrzeże było stale zagrożone ze strony Niemiec i ich polityki rewizjonistycznej wobec polskiego Pomorza oraz Gdańska. Tymczasem nasi ówcześni sojusznicy „nie chcieli umierać za Gdańsk”. Natomiast po II wojnie światowej, w nowej sytuacji geopolitycznej i braku zagrożeń dla polskiego wybrzeża<sup>9</sup>, zagadnienia dostępu do morza oraz gospodarki morskiej zaczęły być z czasem traktowane i postrzegane przez społeczeństwo bardziej pragmatycznie niż emocjonalnie. I jest to raczej objaw pozytywny.

## LITERATURA

- Bagiński H., 1927, *Zagadnienie dostępu Polski do morza*, Warszawa.
- Czekańska M., 1951, 1968, *Geografia Polski*, PZWS Warszawa.
- Karczewski S., 1930, *Geografia Polski*, Trzaska, Evert, Michalski, Warszawa.
- Miłobędzki Z., 1937, *Śląsk i morze*, Instytut Śląski w Katowicach, Komunikat nr 47.
- Mścisz M., 1930, *Geografia Polski*, Wyd. M. Arcta, Warszawa.
- Nałkowski W., 1887, *Polska. Obraz geograficzny Polski historycznej*, [w:] *Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, Warszawa, VIII.
- Ormicki W., 1936, *Motywy polskich dążeń kolonialnych*, *Wiad. Geogr.*, 14, 8-10.
- Pawłowski S., 1917, *Geografia Polski*, Nakł. Książnicy Polskiej, Lwów.
- Pawłowski S., Bystron J, Peretiakowicz A., 1928, *Polska współczesna*, Lwów-Warszawa.
- Pawłowski S., 1938, *Geografia* (dla 2. kl. Gimnazjum), Książnica-Atlas, Lwów.
- Pawłowski S., 1939, *Polskie zamierzenia kolonialne*, *Ziemia* 29, 7.
- Piskozub A., 1986, *Polska morska. Czyn XX wieku*, Wyd. Morskie, Gdańsk.
- Radliński T., 1922, 1927, *Geografia Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska*, Wyd. M. Arcta, Warszawa.
- Romer E., 1925, *Przedmowa*, [w:] S. Sławski, *Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich*, Księgarnia św. Wojciecha, Gdańsk.
- Smoleński J., 1928, 1932, *Morze i Pomorze*, Wyd. Polskie, Poznań.
- Sobczak L., 1983, *Polska gospodarka morska na niskiej fali*, *Czasop. Geogr.*, 54, 3.
- Srokowski S., 1931, 1939, *Geografia gospodarcza Polski*, Warszawa.
- Terebucha E., 1949, *O wychowanie morskie w nauczaniu geografii*, *Geografia w szkole*, II, 3 (7).
- Wilgat T., 1968, *Wyprawa jachtem „Śmiały” do Ameryki Południowej*, [w:] *Polskie Towarzystwo Geograficzne w pięćdziesiątą rocznicę działalności*, PWN, Warszawa.
- Witkowska H., L. Sawicki, 1920, *Nauka o Polsce współczesnej*, Wyd. M. Arcta, Warszawie.
- Wrzosek A., 1935, *Geografia w dotychczasowych publikacjach Instytutu Bałtyckiego*, Wyd. Inst. Bałt Toruń.

<sup>9</sup> Jeśli nie liczyć incydentu w latach 80. z byłą NRD w Zatoce Pomorskiej w sprawie rozgraniczenia morskiej strefy ekonomicznej czy blokowania przez b. ZSRR, a obecnie utrudnianie przez Rosję przepływu polskich statków przez cieśninę Piławską.

## THE ROLE OF GEOGRAPHY IN SHAPING THE MARINE AWARENESS OF POLES

### SUMMARY

Even before Poland regained its sovereignty Polish geographers had emphasized the importance of access to the Baltic Sea for the Polish state. They recalled the centuries-long connections of Poland with the Baltic and the fact that Poland did not take advantage of the access to the sea in the past.

When in 1919 the country gained a little strap of land over the Baltic Sea, Poland made good use of it developing marine economy with a nation-wide support. Polish geographers and the Polish school played an active part in raising awareness and motivation to take such actions. Simultaneously, the geographers gave their full support as scientists to the Polish politics which remained in opposition to the German revisionist views as regards the Polish western border and the country's access to the sea. After World War II the society welcomed the fact of Poland's long sea border. The citizens took an active part in reconstruction works at the seacoast destroyed by the war and in the marine economy expansion. In the later years they became very critical of the increasing threat of ecological disaster in the Baltic. This threat was especially emphasized in the geography schoolbooks. Causes and effects of the long-lasting crisis in the Polish marine economy also deserve to be analysed by geographers.

*Translated by Paweł Pilch*