

EUGENIUSZ KWIATKOWSKI

BUDUJEMY

nową

POLSKIE



NAD BALTYSKIM



BUDUJEMY NOWĄ POLSKĘ
NAD BAŁTYKIEM

EUGENIUSZ KWIATKOWSKI

BUDUJEMY

NOWĄ POLSKĘ

NAD BAŁTYKIEM

PAŃSTWOWY INSTYTUT WYDAWNICZY

W A R S Z A W A 1 9 4 5



338.98(438):656.6

F. 29	23407
-------	-------

W-HKC 181/71

MORZE W ŻYCIU NOWEJ POLSKI

Zagadnienie morskie Polski musi być rozpatrywane współcześnie w całej swojej treści politycznej, gospodarczej, społecznej i administracyjnej z innego, zupełnie nowego punktu widzenia, niż to miało miejsce w okresie po pierwszej wojnie światowej, w latach 1918 — 1939.

Na każdego mieszkańca nowej Polski przypadać będzie dziesięciokrotnie dłuższy odcinek wybrzeża morskiego niż dawniej. Inna będzie sytuacja geopolityczna ludności polskiej na wybrzeżu Bałtyku po odbudowaniu zniszczeń wojennych i usunięciu dewastacji gospodarstwa narodowego, zupełnie inna będzie struktura ekonomiczna kraju; inne będzie zaplecze portów polskich; inaczej ukształtuje się system komunikacyjny od strony lądu do morza; w przyszłości inne będą możliwości obrotu towarowego — pod względem ilościowym i jakościowym — pomiędzy Polską i światem zewnętrznym, inaczej ukształtują się relacje żeglugowe pomiędzy państwami, inaczej przedstawiać się będzie ruch emigracyjno-morski dla obszaru nowej Polski; inaczej koncentrować się musi polityka nakładowa, inwestycyjna Państwa i społeczeństwa w stosunku do Wybrzeża, niż przed ostatnią wojną.

Przede wszystkim jednak nowa Polska zajmie siłą faktów zupełnie inną pozycję w rodzinie państw bałtyckich i morskich w Europie, zdobywając charakter państwa przemysłowo-morskiego, o ile tylko teraz i w całej przyszłości rozumieć

będzie swoje obowiązki i prawa, celowość swoich niezłomnych wysiłków i możliwość swoich korzyści w realizacji postulatów polityki morskiej.

Z tego tragicznego potopu, który przed sześciu laty zrywając wszystkie tamy zalał ziemie polskie, z tego huraganu historycznego i krwawego piekła rozpętanego na naszych ziemiach przez zbrodnicze siły hitleryzmu, wynosi naród polski — obok wstrząsających pasywów — dwie pozycje aktywne o bezmiernej wartości potencjalnej.

Są nimi: cały rozciągający się aż po Nysę Łużycką Śląsk i wielkie Wybrzeże pomorskie, wyznaczone historycznymi nazwami: Szczecina, Kołobrzegu, Gdyni, Gdańska i Elbląga. Ogrom klęsk narodowych i nieszczęść osobistych przysłania nam jeszcze horyzont rzeczywistości. Żyjemy przeżyciami najświeższej przeszłości wpatrzeni w bilans bolesnych strat. Trudności życia rodzinnego bijące bez przerwy taranem w każdego człowieka pracy i obowiązku narodowego, trudności wynikające z potwornych zniszczeń wojennych i dewastacji, mącą nam obraz przyszłości.

Jakkolwiek jednak byłby wielki ogrom niedoli, który spadł na nasz naród i jednostki ludzkie, jakkolwiek byłyby naruszone nasze nawyki myślenia i odczuwania, nie wolno nam — pod groźbą nowych klęsk i tragedii w przyszłości zapominać ani na chwilę, że trwałość bytu narodowego jest stokrotnie ważniejsza i dłuższa, niż egzystencja jednego pokolenia. Na nas — współczesnych — ciąży obowiązek dźwignięcia kraju i narodu z klęsk przeszłości, w nas musi się rozpalic do białego żaru ta sama niezłomna wola walki z trudnościami, która zapisywała na korzyść Polski tak wspaniałe karty w historii współczesnej, zarówno w czasie trwania drapieżnej okupacji hitlerowskiej, jak i w czasie bezprzykładnego w dziejach zrywu powstańczej Warszawy, w upornych walkach na wszystkich frontach bojowych na wschodzie i zachodzie, na północy dalekiej i na gorącym południu. Musi się w nas rozkrzewić głęboka i spokojna myśl państwowa, która zezwala

dojrzałym politycznie narodom na korekturę błędów przeszłości, na podchwycenie w lot nowych warunków i nowych możliwości rozwoju, na właściwą i obiektywną ocenę każdej pozycji we własnym rachunku strat i zysków.

Takim był np. naród angielski i właśnie tym cechom umysłu i charakteru zawdzięcza wydzwignięcie się w ciągu wieków do roli pierwszoplanowej potęgi światowej. Jeszcze w końcowej dobie średniowiecza, w czasie gdy Polska była rzeczywiście potężnym mocarstwem, Anglia usytuowana geograficznie na marginesie świata cywilizowanego, nie odgrywała większej roli i żyła w biedzie i niedostatku na swych dalekich wyspach. Niezwłocznie jednak po odkryciu kontynentu amerykańskiego — cała polityka i praca Anglii położonej odtąd centralnie w nowym świecie przestawiła się, czerpiąc się z niezłomnym odtąd uporem tego żywiołu, który zmienił jej geograficzną pozycję w świecie, tj. morza. I tak w ciągu kolejnych wieków, pośród różnorodnych powikłań, czasami klęsk a zawsze pośród trudności — naród ten wpatrzony jest w obie strony swego bilansu politycznego i umie wykorzystać pozytywnie — przez pracę i wytrwałość — każdy nowy aktyw, każdą nową sytuację. Gdy zaś w bitwie o swe najcenniejsze kolonie amerykańskie, o obszary, z którymi wiąże się głęboki sentyment narodu, Anglia zostaje wreszcie pokonana — nie idzie drogą tak znamioną dla charakteru narodu niemieckiego. Nie toczy więc kolejnych krwawych wojen o odzyskanie tych kolonii, ale czyni z wyzwolonych Stanów Zjednoczonych A. P. swego sojusznika i przyjaciela, a fakt ten waży obecnie korzystnie i potężnie nie tylko na losach obu lojalnych i wiernych sojuszników, ale i na losach całego świata.

W imię przyszłości naszego narodu — jest dziś sprawą pierwszorzędnej wagi, by jak najliczniejsze rzesze obywateli, i to tych, którzy z takim poświęceniem demonstrowali, iż umieją podporządkować i życie i mienie swoje ideałowi wiernej służby dla ojczyzny i sprawy publicznej, zrozumiały

w całej pełni wagę pozytywną nowej sytuacji Polski i wyciągnęły z tego niezbędne wnioski. W obiektywnym rozważaniu klęsk przeszłości — można odnaleźć źródła własnych błędów. Ale tylko w aktywnym ustosunkowaniu się do nowej rzeczywistości, w rozpracowaniu nowych możliwości, w najpełniejszym wykorzystaniu nowych sił — może spoczywać rozwój potęgi narodu, może wylądować się energia twórcza społeczeństwa, może umocnić się przyszłość i wielkość państwa.

Silenie się na obrazowy opis wartości i bogactwa odzyskanych ziem piastowskich na Śląsku Górnym i Dolnym jest niewykonalne. Aby odczuć w całej pełni walory potencjalne tych dzielnic, przypadających nam w wyniku wielkiego przeobrażenia karty Europy, w wyniku procesu historycznego oraz z tytułu odszkodowania za rabunek i spustoszenia ziemi polskiej w napadzie dzikiego szału pruskiego, trzeba te ziemie należycie zobaczyć. Szczególnie bezcenne wartości kryje w sobie Śląsk Dolny. Jest to czarujący kraj unurzany w ciemnej zieleni lasów, ujęty w ramy przepięknych gór, posrebrzany rozlewem sztucznych jezior, połączony bogactwem szeroko rozwiniętego przemysłu, kraj zainwestowany, zagospodarowany, zelektryfikowany, bogaty w surowce, prawie niezniszczony, prawdziwa oaza życia pośród morza gruzów, upadku i dewastacji wojennych w Europie. Jest to pozycja całkowicie czynna w bilansie pretensji do odszkodowań za wielomiliardowe straty narodu polskiego. A mimo to ziemia ta nie doszła jeszcze do szczytowej fazy swego rozwoju. Właśnie w ramach gospodarstwa polskiego, gospodarstwa planowego i w swych kluczowych działach uspołecznionego, po okresie ciężkich niedomagań gospodarki powojennej, może ona wypromieniować z siebie tak wielkie i tak nowe wartości, jak ongiś zdynamizowało się małe wybrzeże gdyńskie w ramach państwa polskiego. W każdym razie, z wyroku sądu dziejowego, niosącego w granicach możliwości rekompensatę sprawiedliwości i dla nas, ziemia ta jest przeznaczona przede wszystkim dla tych obywateli polskich, dla tych ludzi pracy i oporu wobec najeźdźcy, których podstawy bytu materialnego zostały znisz-

zione, dla tych, którzy przez szereg lat pędzeni byli ze swoich odwiecznych siedzib, którym wróg odebrał prawo do dachu nad głową, których poniewierał i eksploatował, którym odmówił najprymitywniejszych warunków ludzkiej egzystencji.

Drugim wielkim aktywem nowej Polski, jej kapitałem zakładowym, jej słońcem — po latach udręczeń i beznadziejnej ciemności — jest odzyskanie szerokiego dostępu do morza. Dzielił nas od niego jeszcze niedawno potężny wał ruin, zapadła w bezruchu pustynia życia, zniszczony dorobek Polski niepodległej, rozbite narzędzia pracy morskiej i przyczajony na chwilę duch wrogiego krzyżactwa. Wzarcie się polskiej pracy w odzyskany Śląsk i w wybrzeża Bałtyku, to synonim przesunięcia Polski cywilizacyjnie na zachód, to równoznacznik pomnożenia produkcji i wymiany, to podniesienie stopy życiowej mas ludzkich w przyszłości, to nieskrępowany kontakt z całym nowoczesnym światem, to nowa szkoła wytrwałości, to realne obalenie tanich frazesów propagandy antypolskiej. Tu, na bałtyckim wybrzeżu, oferuje nam historia szanse, jakich nie mieliśmy od prawie pięciu wieków. Musimy więc skupić wszystkie siły, wszystkie uzdolnienia tkwiące w naszym narodzie i cały upór woli, by te możliwości wyzyskać w całej pełni.

Nie powinniśmy zapominać, że właśnie brak skryształizowanego, jasnego i wytrwałego stosunku do zagadnienia morskiego Polski historycznej stał się w swych konsekwencjach jednym z głównych czynników jej gospodarczego, a następnie i politycznego upadku. W rezultacie tego zaniedbania — już we wczesnych wiekach naszej historii poczęliśmy tracić terytory nadbałtyckie. Jest sprawą dokumentaryczną i ponad wszelką wątpliwość ustaloną, że zachodnie granice Polski w XI stuleciu opierały się o rzekę Łabę, a w XII wieku panowanie Polski rozciągało się nad brzegami Bałtyku aż po Rugię, łącznie więc ze Szczecinem, Kołobrzegiem i Gdańskiem.

Autor niemiecki K. Hampe w pracy swej „Der Zug nach dem Osten“ stwierdza, że w ciągu dziesięciu wieków

Niemcy zdobyły podbojami na ludności słowiańskiej 200 tys. km², a więc obszar wynoszący zwyż połowę Polski z 1939 roku. „Pomerellisches Urkundenbuch“ z r. 1882, wydana przez „Westpreussischer Geschichtsverein“ podaje taką opinię o najstarszych dokumentach odnoszących się do Pomorza zachodniego: „Stanowią one dokumentarne rusztowanie dla dziejów kraju, który w XIII wieku posiadał oblicze zupełnie słowiańskie i do dziś dnia jeszcze go zupełnie nie utracił. Przy wstępie, w okres dziejów było Pomorze częścią państwa polskiego“. Tomasz Święcki, autor dzieła pt. „Historyczna wiadomość o ziemi pomorskiej, mieście Gdańsku oraz żegludze i panowaniu Polaków na Morzu Bałtyckim“, wydanego przed stu kilkudziesięciu laty, tak pisze o tej epoce: „Niemcy nie przestając na zdobyczach słowiańskich pomiędzy Łabą a Odrą zyskanych, już za rzekę Odrę przedzierać się poczęli, i tu jest właśnie ta epoka, w której margrabiowie brandenburscy wzniósłszy się w potęgę z odrywków od Wielkiej Polski, korzystając z niezgody podrobnionych książąt, nową marchią z tej strony Odry formować zaczęli. Szczególnym zaś celem zaboru Niemców ziemia pomorska być zaczęła. Z jednej strony Krzyżaki już po prawej stronie brzegów Wisły Prusy Książęce posiadający, z drugiej margrabiowie brandenburscy, w potęgę nad rzeką Odrą wzmocnieni, na rozerwanie onej czyhać nie przestawali“.

To zaniedbanie polityczne naszych przodków miało oczywiście głębokie konsekwencje gospodarcze. Spowodowało ono między XIII a XVII wiekiem upadek mieszczaństwa polskiego i germanizację nazw miejscowości pomorskich, spowodowało zasiedlenie tych terenów przez ludność mającą tendencje zupełnie sprzeczne z interesem państwa polskiego, a w dalszej konsekwencji utwierdziło w Polsce preponderancję wewnątrzno-polityczną elementu szlachecko-rolniczego. Jedynie bowiem rozwój narodowego handlu, rozkwit miast i przemysłu, rozbudowa urzędów morskich i żeglugi byłyby w stanie w imię praw ewolucyjnych—zahamować proces domino-

wania jednostanowego interesu w państwie. Co ważniejsze: w tym samym zjawisku skoncentrowały się zarodki stopniowego upadku rolnictwa w Polsce, pomniejszenie jego rentowności, przejawiając się w pierwszym rzędzie w pogorszeniu warunków egzystencji chłopu polskiego. Gdy bowiem pod koniec XV wieku różnica pomiędzy ceną płaconą za zboże w Sandomierzu i w Gdańsku wynosiła jeszcze tylko 15-20 procent, co odpowiadało w przybliżeniu kosztom transportu i pokrywało umiarkowany zysk pośrednika gdańskiego, to już pod koniec XVII w. i na początku XVIII w. różnica ta dochodziła do 50 proc., gdyż Gdańsk wykorzystując bierność Polski na morzu uczynił się faktycznym monopolistą handlu zewnętrznego ówczesnej Rzeczypospolitej. Analogicznie Gdańsk zarabiał miliony na bezprawnym monopolu eksportowym wszystkich płodów i produktów agrarnych, na imporcie sukna angielskiego do Polski, na całym handlu pośredniczącym. Może dopiero dziś potrafimy zdać sobie w całej pełni sprawę z tego, jaki destrukcyjny wpływ na całokształt gospodarstwa polskiego wywierała w ciągu wieków sztuczna deprecjacja cen agrarnych i sztuczne podwyższenie cen produktów przemysłowych na rynku polskim. Rynek wewnętrzny dla płodów rolnych wobec zubożenia miast był mały, eksport bardzo znaczny. Ceny eksportowe wyznaczały ceny wewnętrzne. Gdańsk akumulował bogactwa, budował pałace i dzieła sztuki, tworzył to na chwałę imienia niemieckiego, oczywiście za zyski wyciągane z Polski, a Polska równocześnie chudła i biedniała, nie mając nigdy pieniędzy ani na konieczną armię, ani na sprawną administrację, ani na szkolnictwo i oświatę, ani też na realizację własnego programu morskiego, który sam przez się przywołałby Gdańsk do porządku.

Dopiero w okresie wiekowej niewoli narodu polskiego poczęła się budzić w szerszych warstwach społeczeństwa krytyka w odniesieniu do jałowej i biernej polityki morskiej historycznego państwa polskiego. Toteż w r. 1918 Rzeczpospolita miała już dostateczną świadomość, by przełamać dawną bier-

ność polityki morskiej i wbrew trudnościom koniunkturalnym i gospodarczym ustalić swą aktywną politykę na Bałtyku.

Ale i ona, przede wszystkim ze względów strukturalnych, nie mogła rozwinąć pełnego, gospodarczo uzasadnionego programu morskiego. Stanowiła ona bowiem jak gdyby piramidę geograficzną, opartą swym wierzchołkiem o morze, a swą podstawą o produkcję surowcową, z niedorozwiniętym przetwórstwem przemysłowym pomiędzy bazą surowców u podstawy i bazą handlową u wierzchołka.

Obecnie po raz pierwszy od wielu wieków powstaje sytuacja, która potencjalnie zezwala na realizację szeroko zakrojonego programu morskiego i to w całkowitej harmonii ze strukturalną przebudową naszego gospodarstwa narodowego. Istnieją dziś realne podstawy do zdecydowanego przekształcenia Polski na państwo morskie, mogące łatwiej i pełniej stać się zdrowym wielofunkcyjnym organizmem społecznym i gospodarczym niż kiedykolwiek dawniej.

Istnieją podstawy do procesu szerokiego uprzemysłowienia kraju, do spotęgowania dochodu społecznego i zupełnego przewartościowania rezultatów pracy ludzkiej, w oparciu o najbogatsze w Europie złoża węglowe i rozwinięty aparat produkcyjny. Istnieją techniczne możliwości umocnienia i rozwinięcia handlu wewnętrznego i eksportowego oraz organicznego spojenia go z elementem narodowo-polskim, poprzez politykę zasiedlenia miast zachodnio-polskich, przez wykorzystanie, usprawnienie i rozbudowę wielkiej sieci dróg komunikacyjnych: dróg bitych, kolei żelaznych, kanałów i korzystnie usytuowanych obecnie arterii rzecznych. Nawet w ramach polityki planowej — wobec rozmiaru i różnorodności zagadnień gospodarczych, istnieją w zasadzie możliwości zaktywizowania również inicjatywy prywatnej w przemyśle, handlu, żegludze, usługach portowych, budownictwie itd., odpowiadającej nie tylko indywidualizmowi leżącemu u podstaw charakteru narodowego, ale również niezbędnej w pewnych działach gospodarstwa, jako odczynnik przeciwko zbyt

jaskrawym tendencjom zbiurokratyzowania naszego życia. Istnieje wreszcie w założeniu możliwość zahamowania niszczącego od dawna procesu rozdrabniania się gospodarstw chłopskich w oparciu o niezbędny proces urbanizacji, uprzemysłowienia kraju i rozwoju działalności handlowej. Istnieje też samorzutna konieczność głębokich zmian w polityce handlu zewnętrznego przez wielką redukcję znaczenia rynku niemieckiego zarówno dla Polski jak i reszty Europy, przez aktywizację stosunków handlowych ze wschodem oraz przez wszechstronne spotęgowanie obrotów handlowych i kontaktów ze światem drogą morską. Istnieje w końcu możliwość, a nawet konieczność zupełnego przetrawienia narodowego ziem odzyskanych na zachodzie, a ono może się dokonać tylko za pośrednictwem wszechstronnego rozwoju gospodarczego i przez zharmonizowany wysiłek ludności rolniczej i przemysłowo-miejskiej, osadzonej na tych terenach.

Taka właśnie treść planowego długofalowego wysiłku gospodarczego może nie tylko sama przez się przyczynić się rychło do zagojenia krwawych i bezkrwawych ran zadanych w czasie wojny naszemu narodowi, może nie tylko przyczynić się do umocnienia niezależności i niepodległości państwa, w imię której naród poniósł tak bezmierne ofiary, ale ponadto stać się materialną podstawą dla pozamaterialnych przejawów życia narodowego.

Wyrazem takich tendencji musi być obok innych fundamentalnych zadań gospodarczych — sformułowanie już u wstępu do naszej działalności państwowej: celów i metod pracy w zakresie polskiej polityki morskiej.

I. RZECZYWISTOŚĆ NA ODZYSKANYM WYBRZEŻU

Nowa Polska obejmuje w swe władanie wybrzeże morskie zdewastowane i początkowo zupełnie martwe. To wybrzeże stanowiące samo przez się, obok całego Śląska, jeden z największych aktywów w bilansie otwarcia nowej Polski, jest obiektem nieporównanie trudniejszym do zagospodarowania, do włączenia w orbitę czynnej polityki polskiej, niż puste wybrzeże kaszubskie przejęte przez Polskę po pierwszej wojnie światowej, wybrzeże, na którym wyrósł największy port na Bałtyku, Gdynia. Nie tylko bowiem to nowe wybrzeże Polski jest znacznie rozleglejsze, a więc wymagające olbrzymiego nakładu pracy i pieniędzy, nie tylko jest cofnięte w swoim historycznym rozwoju o kilkadziesiąt lat wstecz na skutek barbarzyńskich zniszczeń dokonanych przez kolumny zbrodnicze hitlerowskich mistrzów niszczenia oraz technicznie zdewastowane, ale ponadto ukształtowało ono niewzruszone uwarstwienia strukturalne, narosłe w innych warunkach politycznych i gospodarczych, niejednokrotnie w ciągu wielu wieków. Wynikiem tego stanu rzeczy jest np. nieproporcjonalnie wielkie zagęszczenie urządzeń portowych w delcie Wisły, lub prostopadłe w stosunku do linii potrzeb polskich rozbudowanie komunikacji lądowych na zapleczu, wiążących dawne Prusy Wschodnie z terenem dawnej Rzeszy Niemieckiej. Wszystkie te zjawiska nie mogą być przeoczone nawet

przy wstępnej próbie naszkicowania elementów programowych dla przyszłej polityki morskiej Polski.

Prawidłowe funkcjonowanie urzędzeń morskich jest też bardziej skomplikowane niż urzędzeń gospodarczych, ściśle lądowych. Opiera się ono o cały łańcuch współzależnych zjawisk. Mogą istnieć doskonale rozbudowane, wyposażone technicznie i korzystnie usytuowane porty, można posiadać wspólnie zorganizowane i zainwestowane linie żeglugowe morskie, może istnieć aktywne zaplecze gospodarcze tych portów, gdy jednak zawiodą bądź to linie komunikacyjne, bądź też odpowiednie traktaty handlowe — olbrzymie nakłady mogą pozostać martwe i niewykorzystane. Realna wydajność urzędzeń morskich odpowiada jak gdyby biologicznemu „prawu minimum“ mówiącemu, że wielki rozwój wymagający współistnienia i współdziałania szeregu składników, wyznaczony będzie zawsze przez ten czynnik, który w danym momencie znajduje się w „minimum“.

Głównymi czynnikami eksploatacji morza są:

- a) urzędzenia portowe łącznie z taborem pływającym;
- b) miasta portowe z instytucjami kulturalnymi, handlowymi, bankami, giełdami i przemysłem usług portowych;
- c) zasięg i stan gospodarczy zaplecza i rynków zbytu;
- d) linie komunikacyjne lądowe i wodne, wiążące urzędzenia portów z zapleczem;
- e) linie komunikacyjne morskie przybrzeżne i dalekobieżne;
- f) specjalne urzędzenia techniczne, dostosowane do obustronnego ruchu towarowego, morskiego i nawigacji;
- g) ludzie dynamiczni opanowujący technikę przeladunku i handlu zewnętrznego.

Skuteczność polityki morskiej w swym końcowym bilansie uzależniona będzie od tego z wymienionych czynników, który w danym okresie czasu reprezentować będzie „minimum“. Oznacza to, że tylko koordynacja i równomierny planowy rozwój wszystkich tych elementów może zapewnić najwyższe korzyści — w stosunku do włożonego wysiłku i kapitału.

Otóż należy zdać sobie sprawę z tego, że wszystkie te czynniki w chwili przejmowania wybrzeża morskiego przez polską administrację państwową znajdowały się w stanie pełnej destrukcji, a niektóre z nich ustalały się w pobliżu punktu zerowego.

Tylko naoczne zetknięcie się z tą rzeczywistością może dać plastyczny obraz. W najpobieżniejszym naszkicowaniu tego stanu rzeczy można przytoczyć, że z 4000 m falochronu portu gdyńskiego, będącego wyrazem najnowocześniejszej techniki budownictwa żelazobetonowego, 80 procent leży w gruzach. Z 220 tys. m powierzchni nowoczesnych magazynów portowych w Gdyni, 70 tys. m uległo całkowitemu zniszczeniu, 100 tys. m wykazuje poważne uszkodzenia dochodzące do 60 procent. Urządzenia mechaniczne chłodni portowej, luszczarni ryżu, olejarni, elewatorów zbożowych, zostały zdemolowane lub wywiezione przez zarząd niemiecki. Ze 112 urządzeń mechanicznych, przeładunkowych, 40 zaledwie nadaje się do użytku normalnie po przeprowadzeniu kapitalnego remontu. Miasto Gdynia częściowo zostało uszkodzone przez działania wojenne i zeszpeczone przez haniebne budownictwo niemieckie. Port, jako narzędzie wielkiej pracy gospodarczej, został zdewastowany całkowicie.

Gdańsk historyczny, jedno z najpiękniejszych miast w Europie, które wyrosło i spotężniało na wielowiekowej współpracy z Polską — świeci obecnie szczerbami ruin. Całe wspaniałe centrum miasta leży w gruzach iście warszawskich. Z 270 tys. m magazynów składowych, którymi rozporządzał Gdańsk przedwojenny, ocalało zaledwie 20 tys. m. Zwyż

90 procent tych budowli leży albo w gruzach, albo wymaga kapitalnego remontu. Ze spichrzów zbożowych o pojemności 160 tys. ton $\frac{2}{3}$ uległo całkowitemu zniszczeniu. Chłodnie portowe, zbiorniki ropne „Polminu“, magazyny śledziowe są tam całkowicie zrujnowane. Linie kolejowe w porcie, zwrotnice i sygnalizacje, mosty i wiadukty, elektrownie, transformatory i linie wysokiego napięcia, tramwaje i tabor samochodowy, tamy przeciwpowodziowe i krany, fabryki i stocznie okrętowe, wodociągi i kanalizacje, są bądź to poważnie uszkodzone, bądź też zniszczone lub wywiezione.

Cały, tak niezbędny tabor pływający portowy jest albo wywieziony, albo po zniszczeniu zatopiony. Toteż porty nasze są pozbawione tak nieodzownych narzędzi pracy jak holowniki, pogłębiarki, dragi, kafry i motorówki. Porty i wody terytorialne nasze były początkowo szczelnie zaminowane, najważniejsze zaś przejścia wodne w portach zostały zatarasowane wrakami okrętów i statków. Instytuty naukowe nasze zostały obrabowane z pomocy naukowych, dorobek ich został zniszczony, szkoły spalone, ludzie rozpedzeni zostali na cztery strony świata lub wymordowani.

Wszystkie najważniejsze ośrodki życia gospodarczego nad morzem leżą w gruzach. W centrum Szczecina — ruiny, w Kołobrzegu, w Elblągu, w Malborgu i w tylu innych miastach i osiedlach nadmorskich sterczą upiorne gruzy i zgłiszcza. Jeżeli zaś gdzieś ocalały mury domów, fabryk, stoczni, magazynów — to zamiast życia, ruchu, produkcji i sprzętów — świecą one pustką. I morze nasze, tak pełne życia i ruchu przed wojną, stało się po wojnie wielką pustynią wodną. Gdynia, której nazwa dawniej opromieniała twarz każdego Polaka — bez portu, bez własnej floty, bez nieustannego łomotu dźwigów stalowych, taśmowców i wywrotnic, bez dźwięków syren okrętowych, bez wielobarwnej sygnalizacji świetlnej, bez tłumy robotników portowych, bez ruchu fabryk i magazynów, bez ludzi — entuzjastów morza, stała się miastem ponurym.

Straty Gdańska — miasta i portu — ocenia się ogólnie, bez strat mienia prywatnego, na wartyż 120 milionów dolarów



przedwojennych. Straty Gdyni oszacowane analogicznie, reprezentują wartość ok. 30 milionów dolarów. Straty Elbląga zwyż 15 milionów dolarów; straty Szczecina i Kołobrzegu reprezentują zwyż 70 milionów dolarów; straty rybaków i rybolówstwa morskiego ok. 6 milionów dolarów. Straty i szkody całego Wybrzeża nowej Polski, bez strat mienia prywatnego, bez doliczania wartości tzw. trofeów wojennych, bez taboru wodnego i floty handlowej i wojennej, sięgają potężnej cyfry 300 milionów dolarów.

Ogrom tych strat na samym Wybrzeżu spadających na zdziesiątkowane i zrujnowane społeczeństwo polskie—mające poza tym do pokonania tak potężne zadania jak odbudowa Warszawy i wielu innych miast, jak odbudowa kolei, dróg, mostów, fabryk, szkół, szpitali, urzędzeń użyteczności publicznej, jak zagospodarowanie ziem nowoodzyskanych na zachodzie, jak dokonanie wielomilionowej wędrówki ludzi rozproszonych po całym świecie — wyraziłby się równowartością bezpłatnej pracy stu tysięcy ludzi — w ciągu dziesięciu lat.

Oto rozmiar jednego tylko z wielkich problemów, przed którymi stoi współczesne pokolenie Polski, problemów, które muszą być rozwiązane, jeśli nasz naród o wielkich tradycjach historycznych, o zdolności do wielkich poświęceń ma wejść na drogę nowego rozwoju, głębszego, pełniejszego, bardziej wszechstronnego niż kiedykolwiek w przeszłości.

II. ZAŁOŻENIA I METODY PRACY

Z tego stwierdzenia, z tej właśnie świadomości ogromu zadań, dotyczących zarówno bytu milionowych rzesz ludzkich, jak też i utwierdzenia samodzielności i niepodległości państwa wynika postulat, że system naszego gospodarstwa — musi się oprzeć na zupełnie nowych, pełnych dynamizmu przesłankach.

W obecnych warunkach, w obliczu tak wielkich, można by powiedzieć nadludzkich wysiłków — nie możemy marnować ani ludzi, ani czasu w atmosferze marazmu, w atmosferze periodycznie powtarzających się kryzysów gospodarczych i jałowych sporów. Zmysł organizacji musi przesylić całe społeczeństwo. Celowość i racjonalizm muszą opanować wszystkie instynkty. Najlepsze wzory pracy muszą się stać naszą własnością. Hasło wielkiej pracy musi opanować nasze umysły. Wiedzy i nauce musimy stworzyć dominujące stanowisko w naszym społeczeństwie.

To gigantyczne dzieło odbudowy i zagospodarowania Polski spotka na swojej drodze poważne opory. Nie wolno się co do tego ludzi.

Życie ludzkie podlega prawom ewolucji. W okresie przełomowym procesy ewolucyjne mają znacznie przyspieszone tempo. Ale namiętności ludzkie są albo konserwatywne albo rewolucyjne. Jedne pragną zahamować bieg życia na przód. Drugie są wpatrzone w całkowicie nową przyszłość. U podstaw obu tendencji leży złudzenie. Tak jak nie ma nigdy

— a szczególnie już po wielkich przełomach historycznych — integralnego powrotu do przeżytej przeszłości, tak samo i najradykałniejsze rewolucje po okresie dewastacji wchłaniały zawsze w nową strukturę pozytywne osiągnięcia przeszłości.

Mamy do dyspozycji wiele doświadczeń, które ustaliły się w okresie życia tego samego pokolenia. Możemy z nich obficie czerpać. Nie możemy marnować ani sił ludzkich, ani wartości materialnych. Wojna prowadzona przez armie hitlerowsko-faszystowskie w sposób bezprzykładnie barbarzyński dokonała tak potwornych zniszczeń w szeregach ludzi najbardziej wartościowych i w zakresie substancji gospodarczej, że wszelkie marnotrawstwo — stałoby się przestępstwem.

„Szabrownictwo“ w najszerszym pojęciu tego wojennego słowa musi zniknąć doszczętnie z powierzchni naszego życia, choćby miały być zastosowane metody drakońskie. Stoimy równocześnie w obliczu nowego wyścigu narodów w dziele rekonstrukcji swego gospodarstwa. Tempo tej odbudowy jest sprawą dziś najważniejszą. Stawką w tej akcji jest życie i powodzenie wielu milionów ludzi. Toteż metody naszej pracy muszą być nieustannie kontrolowane z punktu widzenia swej skuteczności.

Ta metoda jest lepsza, która okaże się bardziej skuteczna, która odda do szeregów pracy twórczej, produktywnej, większe ilości rąk roboczych i mózgów, która przyspieszy dzieło odbudowy i rekonstrukcji gospodarstwa narodowego. W nowym powojennym starciu gospodarczym nie powinniśmy ustąpić ani kroku w tempie pracy naszym również zniszczonym sąsiadom.

Tak pojęte zadanie ciężące na barkach całego narodu i decydujące o całej jego przyszłości ma najkorzystniejsze szanse realizacji w oparciu o gospodarkę planową. Gdyby nie było innych argumentów rzeczowych, to już sama oczywistość jedynie możliwej centralnej dyspozycji, olbrzymich nakładów finansowych, wymaga akcji opartej na ścisłym planowaniu. Ponadto jednak nastąpiło zasadnicze przesunięcie terenowe

gospodarczego władania narodu polskiego. To nowe gospodarstwo musi być spojone organicznie, w krótkim okresie czasu ze strukturalną budową w sensie politycznym i ekonomicznym naszego państwa. Automatyzm takiego nadzwyczajnego procesu prowadziłby nieuchronnie do chaosu. Linie komunikacyjne i elektryczne, drogi i kanały wodne, produkcja surowców i fabrykatów, osiedlenie i oświata, porty morskie i żegluga muszą być synchronicznie i celowo nastawione na nowe warunki. Wreszcie gospodarstwo planowe i w dziedzinach kluczowych uspołecznione może mieć sens realny o tyle, o ile zdoła uprościć administrację i koszty ogólne i handlowe, o ile zabezpieczy swym pracownikom lepsze i normalniejsze warunki pracy, a także — o ile funkcjonować będzie rentownie, oddając cały swój zysk Skarbowi Państwa na cele inwestycyjne.

Formy gospodarki planowej natomiast mogą być i są różne. Przed wojną np. na zasadach planowania oparta była i gospodarka ZSRR, i gospodarka niemiecka, i amerykańska, i portugalska — a każda z nich wychodziła z innych założeń i realizowała się w innych warunkach rzeczowych.

Założeniem polskim musi być przede wszystkim szybkość i energia w realizowaniu procesu rekonstrukcji gospodarczej i osiągnięcie najwyższej sumy efektów społeczno-ekonomicznych. Założeniem polskim musi być podstawowa myśl o takiej strukturze przyszłej gospodarki narodowego, by zapewnić najwyższą sumę bogactwa i dochodu społecznego na mieszkańca, by dochód ten rozdzielić proporcjonalnie do wkładu pracy i inteligencji twórczej każdego obywatela, by mogła stale wzrastać suma dóbr konsumpcyjnych, by eksport surowców przekształcał się stopniowo w wywóz kwalifikowanej pracy ludzkiej, by wreszcie powiązać wszystkie centra produkcyjne, przemysłowe i rolnicze sprawną i taną siecią komunikacji, zarówno z ośrodkami spożycia, jak też i z wybrzeżem morza na całej jego długości. Gospodarka planowa pod względem zastosowanych metod musi być zgodna z charakterem narodowym polskim, tak jak gospodarka planowa

amerykańska wynikała z sytuacji ekonomicznej i charakteru narodu amerykańskiego, a odmienna gospodarka planowa ZSRR wynikała z właściwości charakteru narodu rosyjskiego.

Po pierwsze więc — należy pamiętać — że Polska i w nowych swoich granicach nie będzie organizmem ani w przybliżeniu tak samowystarczalnym pod względem surowcowym jak Stany Zjednoczone lub Związek Radziecki. Będziemy zmuszeni do sprowadzania z zagranicy licznych surowców i fabrykatów: bawełny, wełny, metali kolorowych, przetworów chemicznych, środków transportowych, skór, papierówki, juty, produktów spożywczych i kolonialnych, tłuszczów roślinnych i zwierzęcych, a przede wszystkim maszyn i aparatów.

Po wtóre nie możemy nie uwzględnić zdrowych przejawów indywidualizmu leżącego u podstaw charakteru narodu polskiego. Jest on cechą ogólnonarodową, a nie klasową. Przejawiał się on tak samo u przemysłowca, inżyniera, kupca i urzędnika, jak też u robotnika i chłopą polskiego. Nawet w fabrykach państwowych były poczynione doświadczenia, iż próby zabicia tego indywidualizmu, zastąpienia go stuprocentowym planem narzuconym z góry, odbijały się ujemnie na wydajności pracy. Zamykając formalnie drogę przed inicjatywą prywatną, przed przejawami gospodarczego indywidualizmu, osiągamy tylko jego spaczenie. Obok rynku „sztywnych cen“ i planowej podaży rozwinął się rynek superliberalny, wymykający się spod kontroli państwa i spod obowiązku podatkowego. Toteż jeżeli nie dostrzeżemy tego zjawiska natychmiast, w chwili zakładania podwalin pod gospodarkę planową, to dostrzeżemy je nieco później, w ujemnych skutkach i skorygujemy nasze nastawienie.

Z tych przesłańek wynikają trzy wnioski, mające pełne zastosowanie również w odniesieniu do naszego programu morskiego.

Tak więc plan ogólny, generalny musi nakreślić państwo bacząc na jego ścisłą i sumienną realizację. Jest to za-

danie olbrzymie i niezwykle skomplikowane. Dezorganizacja powojenna i przejście nowych terenów na zachodzie — o wielkim potencjale gospodarczym — utrudniają niezwykle obiektywne i właściwe sformułowanie takiego planu. Toteż współdziałanie czynników społecznych i przedstawicieli nauki w budowie zasadniczego, wielkiego planu jest nieodzowne. Im szersza i głębsza będzie harmonizacja różnorodnych celów polityki planowania gospodarczego, tym pewniejsza będzie jego skuteczność. W polityce budżetowej — nawet w ustroju liberalnym i kapitalistycznym — operuje się zasadą ścisłego planowania. Gdy jednak w chwilach kryzysów nie można ustalić planu pełnego, długoterminowego, przechodzi się na krótkoterminowe prowizoria budżetowe. Tą metodą z konieczności posługują się czynniki rządowe obecnie i w odniesieniu do planu gospodarczego. Są to doraźne surogaty gospodarki planowej. Plany w skali ogólnopaństwowej opracowuje się. W formie szczegółowej obejmować one będą kluczowe pozycje gospodarstwa narodowego uspołecznionego obecnie. Gdy jednak idzie o zdecydowane wyjście z marazmu gospodarczego, gdy idzie o nadanie rozmachu w dziele odbudowy zniszczeń wojennych i nadanie życiu tętna dynamizmu, należy w ogólne ramy planu państwowego wciągnąć wszystkie siły żywotne, prężne, aktywne i twórcze. Mamy przecież do zdobycia rzecz najważniejszą i stokrotnie bardziej wartościową niż wszystkie urządzenia techniczne i wszystkie elementy czysto ekonomiczne. Mamy do zdobycia ludzkie umysły i serca! Jeśli to zdobędziemy, Polska będzie naprawdę nowa, potężna, suwerenna i zadowolona; będzie w istocie swej demokratyczna i cywilizowana; będzie bardziej spoista i bardziej odporna na niebezpieczeństwa zewnętrzne. Umysły ludzkie można jednak zdobyć tylko przez zaktywizowanie wszystkich sił twórczych, przez rozwinięcie wielkiej działalności w dziele odbudowy i pracy gospodarczej.

Toteż tam wszędzie, gdzie nie grozi spalenie zasadniczego planu państwowego, można i należy dopuścić do współdziałania inicjatywę prywatną, należy ją otoczyć opieką wła-

dzy państwowej, należy jej otworzyć drogę uczciwej pracy i indywidualnego wysiłku. Wówczas poczną zanikać dziki handel pokątny, wówczas będą złamane doszczętnie metody szabrownicze, a Skarb Państwa uzyska większe środki dla wywiązania się ze swych najcięższych i najtrudniejszych zadań wobec postulatów odbudowy kraju. Z tych samych względów możemy nastawić się pozytywnie do współdziałania kapitałów zagranicznych, w szczególności anglosaskich i skandynawskich, zainteresowanych w odbudowie gospodarstwa na ziemiach nowej Polski. Oczywiście, iż nie o to idzie, by oddawać części gospodarstwa narodowego na los bezplanowego wyzysku przez obce kapitały i obcych kapitalistów; by uprzywilejować ich tam, gdzie łamiemy przywileje kapitalistom własnym. Natomiast współpracę, umożliwiającą nam spotęgowanie i przyspieszenie tempa odbudowy miast, przemysłu, komunikacji czy portów, mieszczącą się w granicach planu ogólnego i przynoszącą również korzyści materialne naszym zagranicznym współpracownikom, możemy uznać za zjawisko pozytywne tak samo, jak na to patrzyły wszystkie narody, podejmujące wielkie dzieło przebudowy swej struktury gospodarczej.

III. WSTĘPNY, MAŁY PROGRAM MORSKI

Program odbudowy urządzeń Wybrzeża i aktywizacji polityki morskiej musi być rozbity, z konieczności rzeczy, na kilka faz. W okresie pierwszym, który nie powinien się przeciągnąć poza r. 1946, należy wykonać prace najniezbędniejsze, wynikające wprost z potrzeb i konieczności państwowych. Tym niemniej już ten „mały“ program, preliminowany na krótki okres czasu — wplata się mocno w całokształt planowej gospodarki państwa.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w pierwszych momentach odbudowy własnej administracji państwowej przy zupełnym zastój lub zniszczeniu gospodarstwa polskiego, w wydatkach państwowych dominowały pozycje czysto konsumpcyjne, głównie na administrację. Istotą zjawisk inflacyjnych nie jest samo w sobie zwiększanie się obiegu pieniężnego. Decydującą rolę gra tu nie czynnik ilościowy pieniądza, ale stosunek strumienia pieniędzy do strumienia towaru i usług. W sposób prosty i prymitywny można by powiedzieć tak, że gdy strumień pieniądza wzrasta a strumień towarowy albo utrzymuje się w niezmienniej szerokości, albo wysycha, albo nawet wzrasta, ale w zakresie mniejszym niż strumień pieniądza, to najczęściej występują objawy, które definiujemy mianem inflacji. Odwrotnie, gdy przy określonej szybkości obrotów gospodarczych strumień pieniądza stabilizuje się a strumień towarowy

wzrasta, mamy do czynienia z objawami nazywanymi deflacją. Istota zagadnienia jest często bardziej skomplikowana, w obecnym rozumowaniu jednak ta definicja jest wystarczająca. Wynika z niej, że szybki wzrost produkcji połączonej z możliwością dostawy produktów na rynek zezwala na znaczne zwiększenie środków finansowych na odbudowę, inwestycje i poprawę bytu świata pracy. Bez rozrostu produkcji i handlu, tj. bez pracy produktywnej wszelkie wysiłki czysto finansowe byłyby zawodne. W istocie rzeczy produkcja polska, pomimo tak licznych trudności wzrasta wcale znacznie. Między miesiącem majem a wrześniem rb. wytwórczość wielu działów przemysłowych wzrosła trzykrotnie. Dalszy rozwój gospodarczy uzależniony będzie w wielkiej mierze od dwu czynników: od funkcjonowania linii komunikacyjnych oraz od dostawy surowców zagranicznych: bawełny, wełny, rud metalowych oraz od dostawy narzędzi pracy. Zawierane wciąż nowe traktaty handlowe przez Rząd z państwami obcymi przewidują dopływ najważniejszych surowców i środków produkcji do naszych warsztatów pracy. Import tych towarów uzależniony jest jednak od rekompensaty eksportowej z naszej strony, głównie węgla i koksu, a częściowo i innych towarów, które w chwili obecnej posiadają szczególnie wysoką koniunkturę. Obok tego zaś drugim ważnym czynnikiem ożywienia naszej produkcji jest zwiększenie wydajności pracy w przemyśle na jednostkę załogi. Wpływ na to zagadnienie posiadać będą m. in. dostawy amerykańskie, w zakresie towarów spożywczych, wysoko wartościowych, a przeznaczonych przede wszystkim dla ciężko pracujących. W ten sposób dochodzimy do sformułowania ważkiego problemu w chwili bieżącej. Realna wartość naszego pieniądza, warunkująca tempo odbudowy — uzależniona jest od spotęgowania produkcji. Produkcja uzależniona jest od wydajności pracy i obfitej dostawy surowców. Te zaś są funkcją naszego eksportu towarów masowych i importu amerykańskiej UNRRA.

Tworzy się więc cykl zagadnień, powstających w Banku Narodowym i w Skarbie Państwa, przenikających następnie do miast i fabryk i poprzez zagadnienia komunikacji kolejowej, kończących się na brzegu morza.

Toteż pierwszy „mały“ program w zakresie odbudowy portów morskich Polski sprowadza się do tego, by w czasie najkrótszym i najmniejszym wysiłkiem finansowym uzyskać maksymalny przeładunek węgla w eksporcie oraz rudy żelaznej i dostaw UNRRA w imporcie. Ponadto zostaną umożliwione w tym czasie i inne funkcje w zakresie importu i eksportu w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie. W pierwszych dwu portach powstaną możliwości wyładunku i zmagazynowania takich towarów jak bawełna, wełna, fosforyty, produkty spożywcze, maszyny, zwierzęta hodowlane itp., w Szczecinie zaś — po przejściu portu w administrację polską i po doprowadzeniu żeglugi na Kanale Śląskim i Odrze do porządku — można by przeładowywać w znaczniejszych ilościach węgiel i koks, niektóre wytwory hutnictwa i metalurgii oraz odbierać towary tranzytowe głównie dla Czechosłowacji. W końcu należy się liczyć z ewentualnością przyjęcia i zabezpieczenia naszej floty handlowej, pasażerskiej i wojennej w ich dawnych portach macierzystych.

Po przeprowadzonym w grubych zarysach odminowaniu wód portowych i terytorialnych, główne prace, które w obu dawnych portach Polski należy przeprowadzić w czasie najkrótszym, byłyby następujące: konieczne jest szybkie usunięcie wraków, okrętów i statków zatopionych a tarasujących komunikację w tych częściach portów i kanałów portowych, które mają być już obecnie lub w czasie najbliższym uruchomione; miejsca zamulone lub zasypane gruzem będą wybagrowane, dna nabrzeży i falochronów skontrolowane. Nabrzeża przeznaczone do eksploatacji doraźnej muszą być zremontowane i wyposażone w ramy odbojowe. Elektrownie, transformatory i linie elektryczne zaopatrujące porty w energię muszą być zremontowane i wyposażone w rezerwy. Urządze-

nia sygnalizacyjne, ratownicze i przeciwpożarowe muszą być uzupełnione. Do stanu używalności mają być przywrócone na nabrzeżach przeznaczonych do eksploatacji tory kolejowe, urządzenia przeładunkowe, magazyny, sieć wodociągowa i kanalizacyjna itp. Muszą być natomiast usunięte całkowicie zniszczone dźwigi i ruiny budowlane. Wreszcie porty nasze muszą być wyposażone w najniezbędniejszy tabor pływający i kołowy.

W szczególności zaś w porcie gdyńskim do prac najpilniejszych należą: remont dźwigów w Basenie Węglowym i w Basenach Drobnicowych, tj. na nabrzeżu Duńskim, Szwedzkim, Polskim, Pilotowym, Francuskim i Rotterdamskim; remont dróg i odbudowa wiaduktów w porcie oraz remont szeregu magazynów, budynków administracyjnych i mieszkalnych w porcie, prowizoryczne wzmocnienie falochronu w awanporcie, wybagrowanie przejścia w północno-zachodniej części portu i doprowadzenie go do dawnej głębokości. Na terenie portu gdańskiego zaś idzie o szybki remont magazynów w Strefie Wolnocłowej, o remont dźwigów w kanale Portowym, w Basenie Przeładunków Masowych i na Dworcu Wiślanym. Aby usprawnić ruch kolejowy w porcie odbudowuje się mosty kolejowe koło Troyl i na Orze, wreszcie do zadań pilnych należy rekonstrukcja w ograniczonym choćby zakresie stoczni gdańskich, celem umożliwienia pracy w zakresie remontu wagonów kolejowych, zniszczonego taboru pływającego i budowy kutrów rybackich*).

Do tego programu portowego dostosowuje się akcję i w innych dziedzinach, a tylko przykładowo można przytoczyć, że doraźny program prac dla miast Wybrzeża, aprobowany przez Radę Programową przy Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy obejmuje: odbudowę i uruchomienie w granicach koniecznych potrzeb zakładów i urządzeń użyteczności publicz-

*) Do końca mies. października wielka część tego doraźnego programu została z powodzeniem zrealizowana. Od połowy lipca porty nasze Gdańsk i Gdynia są czynne. Setki statków handlowych i pasażerskich z siedmiu krajów pracują w naszych portach.

nej, remont budynków niezbędnych dla instytucji państwowych, dla szkolnictwa, dla szpitali, domów mieszkalnych dla pracowników państwowych, komunalnych i portowych, uruchomienie komunikacji miejskiej, a wreszcie zabezpieczenie budynków szczególnie wartościowych lub użytecznych przed destrukcyjnymi wpływami atmosferycznymi oraz rozbiórkę ruin, grożących niebezpieczeństwem dla życia ludzkiego.

Podobny program prac doraźnych ustala się i dla innych ośrodków nadmorskich, dla Szczecina, Kołobrzegu i Elbląga oraz licznych mniejszych osiedli, który będzie mógł być realizowany, gdy tylko władze administracyjne polskie uzyskają pełną dyspozycję i środki materialne na te cele.

Realizacja tego programu wstępnego, można to stwierdzić całkowicie obiektywnie, posuwa się naprzód pomimo rozlicznych trudności i niezależnych od nas przeszkód.

Zdolność przeładunkowa portów polskich w szczególności zaś Gdyni i Gdańska wzmaga się stale. Pod koniec mies. września na robotach kierowanych przez Dyрекcję Biura Odbudowy Portów oraz na robotach finansowanych i organizowanych przez Gdańską Dyрекcję Odbudowy pracowało już łącznie ok. 12 tys. pracowników fizycznych i umysłowych. Szeręg prac we własnym zakresie, w uzgodnieniu jednak z planem ogólnym prowadzą i inne instytucje państwowe jak: Główny Urząd Morski, Gł. Urząd Rybacki, Gdańska Dyрекcja Kolejowa, Zjednoczenie Elekrowni, Związek Przedsiębiorców Budowlanych oraz różne centrale gospodarcze, przemysłowe lub handlowe. Życie na Wybrzeżu stopniowo normalizuje się. Administracja miejska Gdyni, Gdańska, Szczecina, Elbląga usprawnia się.

Niejednokrotnie spotyka się piękne przykłady dbałości o dobro państwowe u funkcjonariuszów państwowych. W okresach zupełnego chaosu, nieraz z narażeniem własnego życia, z wielką zapobiegliwością, w marnych warunkach własnej egzystencji, ratowali oni mienie instytucji państwowych, inwentaryzowali je, remontowali, by ułatwić nowy start państwa polskiego nad brzegami Bałtyku.

IV. WIELKI PROGRAM MORSKI

Mały program doraźnych prac ma na celu nie tylko dostosowanie się do bieżących i aktualnych potrzeb i konieczności państwowych, ale zarazem ma on przygotować teren i organizację do wykonania prac w wielkim stylu. Zadaniem tego planu jest ściśle i organiczne powiązanie całego zaplecza polskiego z morzem, celem jego jest przekształcenie strukturalne Polski na państwo morskie, państwo kładące nacisk na dynamiczny rozwój swego gospodarstwa, na spotęgowanie rezultatów pracy ludzkiej i podniesienie stopy życiowej obywatela poprzez wykorzystanie bogactw naturalnych i nowych warunków geopolitycznych.

Technicznie zadanie to jest wykonalne. Sprawność naszej akcji w tym kierunku, jej każdorazowe rezultaty zależą będą w sposób istotny od warunków, w jakich ona będzie się rozwijać. Doświadczenia, które pod tym względem zostały osiągnięte szczególnie na zachodzie Europy i w Ameryce, posiadają niezmierną doniosłość. Planowanie gospodarcze, organizacja pracy, reakcja przeciwko wszelkiemu marnotrawstwu, synchronizacja wysiłków finansowych i gospodarczych, przeszły olbrzymią ewolucję od empiryzmu do ścisłego naukowego traktowania. Udoskonaliły się narzędzia i metody pracy. Koszt własny inwestycji obniżył się. Prymitywizm organizacji pracy stał się najkosztowniejszą formą nakładów, przy równoczesnym zepchnięciu klasy pracującej na niższy

szczebel wegetacyjny. Dlatego nie możemy się wahać, by w okresie początkowym przyciągnąć do współpracy nad rekonstrukcją urządzeń Wybrzeża najpoważniejsze, fachowe firmy i zagraniczne zespoły techniczne. Koszt tej nauki szybko się nam opłaci. Winniśmy również wykorzystać w całej pełni materiały gromadzone przez nasze własne instytucje „planowania przestrzennego“, które rozpracowują i syntetyzują zagadnienia Polski współczesnej dając niejednokrotnie opracowania stojące na wysokim poziomie wiedzy.

Realizacja wielkiego programu morskiego mogłaby być rozbita na kilka faz, których rozgraniczenie odnosiłoby się raczej do czasu i do kolejności prac niż do ich zasadniczych tendencji. Przy takim założeniu należało by kolejno opracowywać szczegółowe plany na okresy np. 3-letnie dostosowując je do możliwości finansowych państwa oraz do planów realizowanych współcześnie na terenie całego zaplecza morskiego Polski. W ten sposób kontrola założeń realizacyjnych i ich praktycznych konsekwencji byłaby najbardziej ułatwiona i przejrzysta i zrozumiała dla całego społeczeństwa. Niezależnie jednak od tempa realizacji jednolitego i zasadniczego programu rekonstrukcji dwa fundamentalne zadania winny być wypełnione już w pierwszej fazie tego planowego wysiłku.

Przed wszystkim więc musi być dokonany proces całkowitej i bezwzględnej polonizacji okręgu delty Wisły oraz proces maksymalnej polonizacji okręgów kołobrzeskiego i szczecińskiego. Jeżeli mamy rzeczywiście stanowić państwo narodowe, jednorodne etnograficznie, to musimy przede wszystkim podjąć zdecydowaną i systematyczną akcję wyparcia wszelkich śladów niemczyzny rozpoczynając tę akcję od Pomorza i całego Śląska. Cały sens polityczny nowych granic Polski może być odnaleziony tylko w tym jednym fakcie: zbudowania państwa na wskroś narodowego, niewpłatanego w zagadnienia mniejszości narodowych. W nowej Polsce musimy pozostać jedynymi gospodarzami, wolnymi

od wszelkiej ingerencji zewnętrznej. Nie możemy nigdy już zapomnieć tej ustawicznej prowokacji, której dopuszczali się hitlerowcy na tle rzekomej opieki nad Niemcami w Polsce i Gdańsku. Po wtóre musi być w tym okresie usunięty z powierzchni portów i miast Wybrzeża obraz zniszczeń i upadku materialnego i kulturalnego.

Na tle istniejących zrębów i założeń portowych urządzenia techniczne muszą być odbudowane i przystosowywane nieustannie do formujących się stopniowo nowych żądań i wymagań gospodarczych zaplecza. Od basenów portowych, nabrzeży i falochronów poprzez urządzenia przeładunkowe, magazyny, gmachy administracyjne, sygnalizacje i obsługę aż po tabor pływający, linie kolejowe, drogi i mosty, wiadukty i zabezpieczenia, wodociągi i linie elektryczne, wszystko to co stanowi techniczne oblicze nowoczesnych portów, zabezpieczających sprawny wyładunek i załadunek największych nawet statków handlowych i pasażerskich, musi być odnowione i przystosowane do naszych potrzeb. Obecne ruiny w portach, w miastach nadbrzeżnych muszą zniknąć, albo też muszą być zrekonstruowane. Same miasta i osiedla podmiejskie muszą być zaludnione przez ludzi użytecznych z punktu widzenia potrzeb portowych, przemysłu i handlu morskiego. W miastach tych muszą powstać ośrodki samodzielnej, polskiej kultury i techniki. Jako ustawicznie żywy kontakt ze światem obcym, zewnętrznym, porty nasze i miasta nadmorskie muszą się stać wielką demonstracją żywotnych sił narodu.

To jednak samo przez się nie jest wystarczające dla wypełnienia ram programowych w fazie pierwszej. Z generalnego planu długofalowego należy zrealizować w tym okresie tyle, ile się uda do niego włączyć z punktu widzenia możliwości finansowych oraz planu przebudowy w skali ogólnopolskiej.

Ten program w liniach generalnych można by sformułować jako substrat do szerszej dyskusji w następujących postulatach:

A. W zakresie polityki morskiej

1. Porty polskie a więc porty pierwszej klasy: Gdynia, Gdańsk i Szczecin, oraz porty II i III klasy jak Świnoujście, Kołobrzeg, Derłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Hel, Elbląg i 4 drobniejsze porty w zatoce elbląskiej, stwarzają dostateczną podstawę dla rozwinięcia wszechstronnej aktywności polskiej na morzu. Bałtyk jest wprawdzie morzem zamkniętym, ale porty nasze już uprzednio wykazywały wielką żywotność gospodarczą również poza zasięgiem wód Bałtyku i stanowiły trzy największe porty pod względem przeładunku na tym morzu. Gdynia, Gdańsk i Szczecin przeładowywały więcej tonażu niż łącznie 9 innych portów bałtyckich, tj. Stockholm, Helsinki, Rostock, Królewiec, Lubeka, Ryga, Tallin, Kłajpeda i Libawa. Obrót towarowy trzech obecnie naszych, wielkich portów z Gdynią na pierwszym miejscu osiągał przed wojną łącznie 25 milionów ton. Jest to cyfra b. poważna. Tym niemniej jest to cyfra, która po uporządkowaniu portów i zagospodarowaniu Polski winnaby być ponownie osiągnięta, a może nawet przekoczona. Równa się ona przeładunkowi jednego tylko Hamburga w okresie przedwojennym, a niższa jest od przeładunku Antwerpii i zaledwie przekracza cyfrę połowy przeładunku w porcie rotterdamkim. W r. 1938 z wywozu Polski przechodziło prawie 81% przez Gdynię i Gdańsk, z przywozu 64.5%. Potencjał eksportowy Polski, choć jakościowo ulegnie przeobrażeniom, winienby raczej wykazać silną tendencję rozwojową. Z towarów masowych eksport węgla i koksu na pewno ulegnie spotęgowaniu.

Szwecja i Dania importowały rocznie przed wojną prawie 11 milionów ton węgla. Można przypuszczać, że utrwali się morski eksport węgla do Rosji północno-zachodniej, że znaczniejsze ilości mogłyby być ulokowane w Norwegii i Finlandii. Wreszcie węgiel polski posiadał poważne rynki zbytu poza-bałtyckie. Tak np. Włochy importowały rocznie ok. 12 milionów ton, z czego część dostarczała Polska również i drogą

morską. W związku ze zmienioną strukturą gospodarczą nowej Polski można by przewidywać, że po okresie przejściowym skala produktów eksportowanych pocznie wzrastać. W szczególności produkcja hutnicza i metalurgiczna, przemysł chemiczny, przetwórczo-rolniczy, niektóre surowce przemysłowe i produkty agrarne wykażą silną tendencję rozwojową. Jednym z niekorzystnych elementów w zakresie obrotu drogą morską był zły stosunek wagowy importu do eksportu. Wyrażał się on cyfrą stosunkową jak 1:4. Z wielu względów stosunek ten może w przyszłości ulec korzystnej zmianie. Drzewo może przejść z pozycji eksportowych do importowych, wzrośnie poważnie import rud i wielu surowców przemysłowych. Należy też przypuszczać, że ogólna wartość produkcji przemysłowej na głowę mieszkańca poważnie wzrośnie. Wywoła to rozwój konsumpcji, a w konsekwencji spotęguje też potrzeby importowe. Rynkami nabycia takich produktów, jak bawełna i wełna, maszyny i aparaty, środki transportowe, rudy, tłuszcze, chemikalia, artykuły spożywcze i kolonialne, fosforyty i tomasyna itp. będą i nadal głównie rynki zamorskie. Wreszcie przez samo położenie geograficzne, przez usytuowanie dróg wodnych śródlądowych, porty polskie mogą pretendować do przejęcia części towarów tranzytowych dla państw sąsiednich. Tak np. sama Czechosłowacja sprowadzała rocznie ok. 150 tys. ton bawełny, 2 miliony ton rudy żelaznej, 20 tys. ton wełny itd.

Z tego punktu widzenia można stwierdzić, że porty nasze w Gdyni i w Gdańsku mają wprost niewyczerpane, technicznie nieograniczone możliwości rozbudowy i usprawnienia; ale ponadto nowa Polska ma taką sytuację geograficzną, iż może rozbudować przez swój teren zupełnie bezkonkurencyjny system dróg wodnych mogących się stać jedną z centralnych arterii komunikacyjnych pomiędzy północną i zachodnią Europą a jej okręgami południowo-wschodnimi. Nie pretendujemy do wystawiania hasła wielkomocarstwowości Polski. Po strasznych klęskach wojny, na stosach ruin, zbroczonych morzem krwi polskiej nie możemy upajać się hasła-

mi, za którymi nie stoi rzetelna i pełna powagi treść. Możemy natomiast mieć ambicje dokonania stopniowo, poprzez normalizację stosunków prawnych, gospodarczych, komunikacyjnych i finansowych tego wszystkiego, czego dokonałby zamieszkując te ziemie naród najwytrwalszy, najodważniejszy w koncepcji i w jej realizacji, jak np. Amerykanie. Natomiast nowym i skomplikowanym zagadnieniem będzie polityka podziału funkcji gospodarczych pomiędzy poszczególne porty. Linie kierunkowe tego podziału ról wykreśla w zasadzie położenie geograficzne.

Szczecin przedwojenny był poważnym ośrodkiem handlowym. Posiadał on 270 tys. mieszkańców i miał doskonałe połączenia morskie z portami Bałtyku. Droga morska do Kopenhagi absorbowwała zaledwie 12 godzin, do Malmö 20 godzin, do Oslo 33 godziny, do Stockholmu lub Rygi ok. 35 godzin. Port ten powiązany siecią kanałów i splawną Odrą na 700 km w głąb lądu posiada poważne, naturalne zaplecze. Całe zachodnie Pomorze, okręgi Wielkopolski położone nad Wartą aż po Dolny Śląsk i Czechosłowację, a w wyzyskaniu kanału Koźle—Gliwice również po Śląsk Górny i Opolski wykazują samorzutne ciśnienie do portu szczecińskiego. Aktywność tego portu uzależniona będzie tylko od jego urządzeń technicznych i od odbudowy jego wielkiego aparatu handlowego i poza tym nie będzie wymagać jakichś szczególnych i skomplikowanych zabiegów ze strony naszych władz morskich.

Inaczej przedstawiać się będzie sprawa na terenie portów gdyńskiego i gdańskiego. Tu musi być w przyszłości skierowana baczna uwaga i ciągła troska władz państwowych dla świadomego utrzymania równomierności wykorzystania w całej pełni ich zdolności handlowej. Oba nasze porty skoncentrowane w delcie Wisły posiadają oczywiście swoje naturalne zaplecze. Tzw. linia kolejowa francusko-polska przejmie ponownie ruch towarów masowych na linii Gdynia—Gdańsk—Śląsk. Warszawa i Łódź, Białystok i Kraków alimentować się będą za pośrednictwem tych portów. Rozbudowa nowych kanałów oraz podniesienie splawności na Wiśle i jej dopływach

podniosłoby równocześnie stan zamożności na dużych przestrzeniach Polski i pogłębiłoby bardzo znacznie zaplecze wschodnich portów Polski. Ale polityka państwowa Polski musi dbać o to, by stale i celowo rozszerzać tendencje handlu zewnętrznego w Gdyni i w Gdańsku. Niezależnie od Szczecina muszą tu docierać główne linie transkontynentalne żeglugowe oraz linie zachodnio-europejskie i lewantyńskie, gdyż te właśnie porty poza obsługiem zaplecza centralnej i wschodniej Polski mogą się stać dodatkowo bazą szerokiej gospodarczej współpracy z portami skandynawskimi i wschodnio-bałtyckimi. Tu musi się koncentrować wciąż emanujące źródło kultury i pracy morskiej Polski. Stąd promieniować muszą dyspozycje gospodarcze, finansowe, żeglugowe — oparte silnie o interes narodowy polski — na całe nowe Wybrzeże. Szczecin w okresie wybuchu drugiej wojny światowej nie odgrywał jeszcze w handlu światowym wielkiej i samodzielnej roli. Właśnie w tym czasie ukończono dopiero dzieło regulacji Odry. W obsłudze Śląska grał on nieznaczną rolę; ekspansja eksportowo-importowa Czechosłowacji wyzyskując politykę taryfową niemiecką była wówczas głównie nastawiona na Hamburg. Szczecin też na ogół nie posiadał regularnych linii dalekobieżnych. W programie Polski zaistnieją w zasadzie możliwości podniesienia znaczenia gospodarczego i komunikacyjnego Szczecina. Ale mózg polityki morskiej Polski winien się skoncentrować w Gdyni i w Gdańsku, nie zaś na peryferii Państwa. Polityka ta musi mieć mocny kręgosłup, wyraźny pion, musi posiadać swoją dźwignię sterową: niech nimi zostaną Gdynia i Gdańsk.

2. Drugim narzędziem polityki morskiej państwa — obok technicznego wyposażenia portów i powiązania ich z szeroko rozbudowanym zapleczem — jest własna flota handlowa i marynarka wojenna. O potrzebach tej ostatniej mogą mówić właściwi fachowcy. Tym niemniej należy stwierdzić, że ona jest nie tylko obroną wybrzeża i państwa, jak o tym pouczyły najświeższe dzieje, ale zarazem jest pierwszorzędną szkołą,

uczając społeczeństwo realnego nastawienia do wysiłków polityki morskiej.

W zakresie rozbudowy własnej floty handlowej myśl polska po pierwszej wojnie światowej zagubiła się początkowo na manowcach. Mielśmy zrazu kilka obcych statków, obsadzonych obcą załogą i służących obcym celom, na których — celem uzyskania premii państwowej — wywieszono banderę polską. Niebawem jednak rozstaliśmy się z tą fikcją. Wówczas to w dwu okresach sprzyjającej koniunktury stworzyliśmy zaczątki własnej floty handlowej i stworzyliśmy cenne podstawowe doświadczenia. Z floty tej trzydzieści kilka jednostek wyewakuowano w r. 1939 poza Bałtyk, tj. ok. 115 tys. BRT. Kilka jednostek mniejszych zniszczyli Niemcy w czasie działań wojennych, a ponadto zagarnęli szereg statków budujących się dla floty polskiej w Stoczni Gdańskiej i za granicą. Flota ta jakkolwiek bardzo mała, reprezentowała tę wartość, że wykształciła typy statków dostosowanych ściśle do potrzeb gospodarstwa polskiego w okresie przedwojennym. W nowych warunkach niejedno zadanie ulegnie zmianie, ale na pozyskanych doświadczeniach można oprzeć dalszą rozbudowę. Sumaryczny udział bandery polskiej w stosunku do morskiego obrotu towarowego Polski był przed wojną nieznaczący. Średnio zaledwie ok. 10 procent transportu dokonywało się za pośrednictwem statków polskich. Analogiczny był i rezultat finansowy. Dochód brutto z własnej żeglugi morskiej przewyższał zaledwie rocznie 25 mil. zł, gdy obcym banderom płaciła Polska za frachty ok. ćwierć miliarda zł.

Ten stan obecnie winien i może ulec zmianie. Stosownie do zawartych układów w sprawie odszkodowań mamy uczestniczyć w podziale istniejącej jeszcze floty handlowej niemieckiej. W r. 1939 tonaż handlowy niemiecki wynosił 4,5 miliona ton, gdy w r. 1920 osiągał zaledwie 700 tys. ton. Są to więc statki dość nowoczesne, zwłaszcza że znaczny rozwój przypadał na lata bezpośrednio przedwojenne. Z tej floty po wojnie miało pozostać 2,8 mil. BRT. Z umownej relacji wynikało by,

że mielibyśmy otrzymać powyżej 120 tys. BRT. Flota handlowa polska pozostająca dotychczas na zachodzie posiada ok. 150 tys. BRT. Wreszcie nie są wykluczone szanse nabycia na kredyt pewnej ilości statków amerykańskich typu standaryzowanych trampowców dla przewozu towarów masowych oraz podjęcia w niezbyt odległej przyszłości budowy mniejszych statków we własnych stoczniach. Tak więc cyfra początkowa własnego tonażu morskiego reprezentowałaby już dość poważną wartość.

Może w chwili obecnej byłaby bezprzedmiotowa próba dokładnego ustalania wielkości tonażu, którym Polska winna by dysponować. Opracowania takie niejednokrotnie oparte na bardzo szczegółowej analizie zostały przeprowadzone zarówno w kraju jak i przez fachowców polskich przebywających w W. Brytanii. Wnioski z tych rozważań są jeszcze dość rozbieżne i wahają się od ok. 500 tys. BRT do zwyż miliona ton rozbijając je na kategorie: żeglugi trampingowej, linii dalekobieżnych europejskich, transkontynentalnych, statków specjalnych itp. Chwilowo wystarczy może przyjąć tezę, że udział naszej bandery w handlu międzynarodowym i żegludze morskiej może być bez wielkich obaw uwielokrotniony pod warunkiem, by statki te odpowiadały swoimi właściwościami istotnym potrzebom gospodarczym Polski. Tak np. przed wojną flota nasza posiadała kilkanaście statków trampowych o łącznym tonażu 25 tys. BRT. Ten typ statków, służących do przewozu węgla, rudy i innych ładunków masowych, w zależności od układu stosunków rynkowych, może być uwielokrotniony z pełną korzyścią gospodarczą. W zależności od sytuacji finansowej i dogodnego kredytu zagranicznego można podciągnąć tonaż tego typu statków do ok. 150 tys. BRT, a może nawet i wyżej. W każdym razie istnieje tu duża marża skoku.

Z większą oględnością należy prowadzić odbudowę dwu innych typów marynarki handlowej, dostosowując politykę inwestycyjną w tym zakresie do konkretnie narastających potrzeb. Idzie tu o żeglugę liniową, regularną europejską i o linie transkontynentalne. Są to już zagadnienia skompli-

kowe a inwestycje bardzo kosztowne. Tym niemniej trzeba stwierdzić z naciskiem, że główne piętno na charakterze portów, na ekonomicznej strukturze miast portowych, wyciskają właśnie regularne linie żeglugowe. Jeżeli wagę istotną posiada powiedzenie, że „handel idzie za banderą“, to odnosi się to przede wszystkim do żeglugi liniowej.

Przeładunek masowy wymaga doskonałego wyposażenia portów; decyduje się jednak często poza inicjatywą związaną organicznie z portami. Linia regularna stwarza szeroki fundament aktywności portu. Ona wiąże się z samodzielną inicjatywą kupiecką w wielkim stylu, ona opiera się o bankowość, zahacza o przeróżne formy kredytowe, o giełdę, o przemysł, o domy towarowe, o składy warrantowe, o funkcje usług portowych. Takimi właśnie liniami regularnymi zatrudniającymi 12 własnych nowoczesnych parowców szedł przed wojną nasz eksport bekonów, masła, jaj i wielu innych towarów oraz nasz import maszyn, skór, artykułów chemicznych, śledzi, szmal do wyrobu papieru, owoców południowych itd. wartości wielu setek milionów zł rocznie. Na liniach transkontynentalnych kursowały cztery nowoczesne motorowce utrzymuje stały ruch z portami Stanów Zjednoczonych, Kanady i Ameryki Południowej. Już więc same przesłanki gospodarcze wymagają, by w nowej Polsce, rozporządzającej znacznie większym potencjałem przemysłowym, wysiłki te od samego początku były aktywnie kontynuowane. Zagadnienie obsługi transportu morskiego znajduje się właśnie obecnie w swym punkcie przełomowym. Z „siedmiu mórz świata“ wypadają bandery potężnych państw morskich. Ekspansja morska Japonii i Niemiec została chwilowo unicestwiona. Flota handlowa Francji, Italii, Belgii i Holandii, wychodzi znacznie osłabiona. W pewnym stopniu dotyczy to również Norwegii i Grecji. Z państw morskich wzmocniły swoją pozycję tylko Szwecja i Portugalia. Ale całe centrum dyspozycyjne morskie znalazło się obecnie w ręku obu mocarstw anglosaskich: Stanów Zjednoczonych i W. Brytanii, z jej dominiami i kolo-

niami. Aby mieć swój skromny udział w transporcie morskim musimy od samego początku zająć pozycję aktywną i uzyskać jak gdyby hipotekę w dystrybucji uprawnień morskich. Zasadą naszą jest i będzie współpraca, ale przeciwstawiamy się wszelkiej tendencji jednostronnej eksploatacji naszego rynku. W dziedzinie żeglugi handlowej mogą się też wyłonić zupełnie nowe zadania, które nie powinny być ujęte naszej uwagi. Być może np. że okaże się korzystnym dowożenie własnymi statkami—cysternami ropy naftowej i przetwarzanie jej na paliwo płynne w Gdyni, lub też że porty polskie mogłyby przejąć w znaczniejszej mierze dystrybucję bawełny amerykańskiej, również dla państw sąsiadujących z Polską.

Wreszcie w zakresie żeglugowym sprawą pierwszorzędnej doniosłości jest uruchomienie własnej żeglugi pasażerskiej regularnej i pasażersko-towarowej przybrzeżnej. Przed wojną charakter tej żeglugi był raczej turystyczno-sezonowy. Obecnie mieć będziemy 18 dużych, średnich i małych portów na znacznym wybrzeżu morskim. Porty te muszą mieć swój kontakt morski, muszą się uzupełniać w swych usługach gospodarczych, muszą tworzyć całość w obrębie zwartego państwa. W przyszłości linie przybrzeżne specjalne mogłyby mieć tendencję przedłużenia swych rejsów na zachód aż do Londynu i na północny wschód aż do Leningradu.

3. Rybołówstwo morskie jest zwykle problemem traktowanym drugoplanowo. Istotnie w Polsce przedwojennej, choć reprezentowało ono duże walory techniczne i znajdowało szczególne uznanie w zagranicznej prasie fachowej, to jednak gospodarczo nie odgrywało jeszcze należnej roli. Zatrudnialiśmy w tym przemyśle ok. 2000 rybaków, posiadających do dyspozycji kilkanaście ługrów śledziowych i trawlerów, 200 kutrów motorowych i ok. 700 łodzi niemotorowych; rocznie wartość połowu przekraczała nieco 7 milionów zł.

Już jednak Dania i Szwecja osiągały roczny przychód z połowów morskich ok. 40 milionów zł, a Niemcy kwotę ró-

wną wartości eksportu naszego węgla, mianowicie prawie 225 milionów zł. Obecne wybrzeże polskie było przed wojną dość bogato wyposażone w sprzęt rybacki; obok kilkudziesięciu ługrów i trawlerów posiadało ok. 800 kutrów motorowych, zwyż 4500 łodzi żaglowych i wiosłowych. Obecnie cały ten majątek jest zniszczony. Ponadto zniszczone zostały fabryki sieci, stocznia rybacka w Gdyni, kilka innych, mniejszych stoczni, uszkodzone poważnie zostały: fabryka mączki rybnej, urządzenia Gł. Urzędu Rybackiego, Morskiego Instytutu Rybackiego, liczne przystanie i porty rybackie. Dążeniem naszym musi być odbudowanie dawnego stanu faktycznego, a następnie rozwinięcie go do granic realnych możliwości.

Ponieważ zaś Bałtyk jest terenem słabych połowów, przeto wyposażenie techniczne przystosować należy w tej dziedzinie głównie do warunków połowów na Morzu Północnym. Własne stocznie rybackie będą niebawem uruchomione. Część sprzętu będzie odremontowana lub zbudowana. Część winniśmy uzyskać z taboru niemieckiego, z rachunku odszkodowań rzeczowych. Przy obecnej rozległości wybrzeża morskiego Polski zagadnienie to zyskało na znaczeniu. Wytrwałą pracą możemy je przekształcić w dodatkowe źródło bogactwa narodowego, zwłaszcza że i w tej dziedzinie rozporządzamy kadrami wybitnych fachowców.

4. Rozwój żeglugi morskiej jest zawsze funkcją potencjału gospodarczego danego państwa. Rozwój portów morskich jest ponadto funkcją dalekowzroczej i nakładowej polityki morskiej Rządu. Rozwój miast portowych jest rezultatem obu czynników, ale ponadto wymaga nerwu gospodarczej inicjatywy w samym społeczeństwie. Ten sam nerw wymaga zagospodarowania całego Wybrzeża. Morze splecało zawsze wysokie odsetki od wkładu ludzkiej pracy. Wszystkie trwałe i głębsze cywilizacje powstawały nad morzem, ale ujarzmienie morza wymaga zawsze ciężkiego, wytrwałego i wszechstronnego wysiłku ludzkiego. Bardziej niż jakiegokolwiek inne zadanie ono wymaga wysiłku zbiorowego. Każdy obywatel pracujący na wybrzeżu morza musi być wciąż przeniknięty tą

świadomością, że pełni funkcje na eksponowanym odcinku państwa, że na podstawie jego pracy i zapobiegliwości, jego zmysłu porządku i umiejętności współpracy oceniana będzie w świecie cała Polska.

Dlatego całe Wybrzeże musi przedstawiać obraz porządku i zagospodarowania. Ze strony administracji morskiej niezbędna jest ustawiczna opieka nad wszystkimi zarówno średnimi jak i małymi portami. Każdy z tych portów musi posiadać własną lokalną ambicję wykonania najintensywniejszej pracy dla gospodarstwa narodowego, a zadaniem czynników kierowniczych będzie wbudowanie takiej inicjatywy w ramy planu ogólnego. W dalszej perspektywie narzucają się na tym Wybrzeżu dwa zadania specjalne, o dużym znaczeniu gospodarczym: Trzeba poddać dyskusji myśl o przekopaniu kanałów na mierzei, zamykającej zatokę elbląską w okolicach Kalbergu, dającego proste i łatwe wyjście z Elbląga na Bałtyk oraz ożywiającego 4 porty rybackie w tej zatoce. Po wtóre należy powrócić do idei przekopania kanału u podnóża półwyspu helskiego we Władysławowie celem gospodarczego ożywienia zatoki puckiej.

B. W dziedzinie polityki komunikacyjnej

W chwili obecnej najdonioślejszy i najcięższy jest problem odbudowy polskich kolei żelaznych. Ten tak ważny instrument w życiu państwa, jak arterie w życiu człowieka, doznał największych zniszczeń w czasie okupacji i działań wojennych. Lokomotywy i wagony polskie zostały rozwleczone po całej Europie. Szaber międzynarodowy ma swoje obfite karty historyczne w stosunku do taboru kolejowego Polski. Zniszczone zostały mosty i tunele, urządzenia sygnalizacyjne i sterownicze, dworce kolejowe i magazyny, zdeorganizowany został ustrój kolejnictwa, resztki długo nieremontowanego taboru zostały doprowadzone do stanu oplakanego, część torów kolejowych została zerwana, część chwilowo przebudowana na tor szeroki.

Tak jest w całym państwie i tak jest na terenie portów morskich. Pomimo wybitnie ofiarnej pracy ogółu kolejnictwa polskiego, pomimo rozlicznych wysiłków kierownictwa — rekonstrukcja tego aparatu wymaga czasu i olbrzymich nakładów. Z punktu widzenia gospodarczego zagadnienie dróg żelaznych musi być postawione na pierwszym miejscu. Nie ma drugiego zagadnienia równie ważnego i równie pilnego w państwie. Z powodu trudności komunikacyjnych zahamowane są w wielu miejscowościach możliwości produkcyjne. Jeżeli tempo odbudowy jest niezadowolające, to jedna z najistotniejszych przyczyn leży w zagadnieniu komunikacyjnym. Węgiel i koks ze zwałów kopalnianych nie mogą dotrzeć w dostatecznej mierze ani do ludności, ani do przemysłu, ani do portów morskich dla celów eksportowych. To samo dotyczy produktów spożywczych jak i materiałów do odbudowy. W tym leży zjawisko drożyzny, nieproporcjonalnej ani do stanu produkcji, ani też do rzeczywistego stanu wartości naszej waluty. Toteż usprawnienie komunikacji kolejowej należy postawić na pierwszym miejscu wśród zagadnień gospodarczych państwa uświadamiając sobie, że program doraźny nie może obejmować innych zadań, jak tylko odbudowę i najsprawniejszą eksploatację linii istniejących.

Natomiast program żywotności naszego wybrzeża morskigo, gdy tylko na to zezwolą warunki obiektywne, wymaga znacznych i systematycznych nakładów inwestycyjnych również w zakresie dróg żelaznych. Główne założenia linii komunikacyjnych powstały znacznie przed pierwszą wojną światową. Były one dziełem polityki i interesów zaborców. Ich zainteresowania dążyły do silnego powiązania dzielnic polskich z ich własnymi organizmami państwowymi i rozerwania łączności pomiędzy trzema zaborami. Na te tendencje nałożone zostały później cele ściśle strategiczne: ekspansji niemieckiej na wschód. Te tendencje ustawiły się w poprzek do potrzeb gospodarczych narodu polskiego. Nawet najpełniejsza i najszybsza odbudowa stanu istniejącego w tej dziedzinie w przeszłości nie może się zharmonizować z faktycznymi po-

trzebami nowego państwa polskiego. Musi być zbudowany nowy system krwionośnych arterii w naszym organizmie. Muszą być uzupełnione więzy pomiędzy morzem i portami polskimi a całym zapleczem. W szczególności zaś całe Zagłębie Śląsko-Dąbrowskie, okręgi przemysłowe Łodzi, Warszawy, Białegostoku, dawnego Okręgu Centralnego, Lublina i Krakowa muszą uzyskać łatwy i tani dostęp do morza.

Również samo wybrzeże morskie musi wejść w jednolity system komunikacji kolejowej. Toteż na trasie Szczecin — Gdynia — Gdańsk wyłania się konieczność przebudowy ok. 225 km linii jednotorowej na dwutorową i budowy ok. 50 km nowej linii na południowy zachód od Kołobrzega. Analogiczna rozbudowa winna się dokonać na trasie Gdańsk — Elbląg — Olsztyn — Łomża — Białystok, na trasie Malbork — Toruń, Łódź — Kutno, Poznań — Bydgoszcz, a wreszcie budowa nowej linii łączącej bezpośrednio Gdynię z Tczewem. Dopiero po zrealizowaniu tego programu całe Wybrzeże byłoby silnie i organicznie związane z zapleczem i miałyby zapewniony najkorzystniejszy rozwój. W zakresie komunikacji nie jest to jednak program ani wystarczający ani jedyny. Należy więc ponadto zwrócić baczną uwagę na odbudowę i rozbudowę dróg bitych i autostrad na Wybrzeżu, a przede wszystkim na zagadnienie komunikacji wodnej, śródlądowej, zaniedbanej u nas, a mogącej mieć nie tylko wielkie znaczenie dla powiązania Wybrzeża z jego zapleczem, ale równocześnie bardzo poważne znaczenie dla gospodarczego podniesienia całego kraju. Posiadać więc będziemy jedną arterię wodną przystosowaną w pełni do wypełnienia zadań nowoczesnej komunikacji; jest nią kanał wodny od Gliwic do Koźła i uregulowana Odra. Zniszczenia dokonane na tej trasie są stosunkowo nieznaczne; mogą więc być rychło usunięte.

W dalszej perspektywie wyłaniają się trzy wielkie zagadnienia w tej dziedzinie, których znaczenie nie może być wprost przecenione. Są nimi: budowa kanału na północ od Opola w kierunku rzeki Prozny i następnie do Bydgoszczy i Wisły, po wtóre uregulowanie Wisły i jej

dopływów, wreszcie podjęcie dawnego projektu budowy nowego kanału na zachód od Koźła, łączącego Odrę przez Racibórz, Morawską Ostrawę z Dunajem. Inwestycja pierwsza podniosłaby potencjał gospodarczy Górnego Śląska bardzo znacznie; byłaby to najkrótsza i najtańsza droga ze Śląska do morza, o 100 km krótsza od drogi Odra — Szczecin. Koszt budowy tego kanału zaabsorbowałby jedną trzecią kapitałów niezbędnych dla uregulowania i usplawnienia Wisły. Uczyniłby przy dowozie zagranicznej rudy — przemysł hutniczy i metalurgiczny konkurencyjny w stosunku do okręgu Ruhry i Westfalii. Wisła zainwestowana pogłębiłaby zaplecze naszych portów wschodnich, stworzyłaby nową fazę rozwoju dla Gdańska i ułatwiłaby uprzemysłowienie okręgu warszawskiego i częściowo sandomierskiego, a skutkami gospodarczymi dotarłaby aż po Kraków. Kanał Odra—Dunaj, włączony w ten system komunikacji wodnych, miałby kapitalne, międzynarodowe znaczenie, otworzyłby nowe perspektywy ekspansji gospodarczej zarówno dla Polski, jak też i Czechosłowacji.

W końcu należy przynajmniej wspomnieć, że w zakresie komunikacyjnym należało by zwrócić uwagę na uruchomienie systemu trajektorowego pomiędzy wybrzeżem Polski a Szwecją, na uruchomienie silnych radiostacji nadawczych w Gdańsku i Szczecinie, na włączenie wybrzeża polskiego w międzynarodową sieć kablową oraz zgodnie z nowoczesnymi wymaganiami na włączenie naszego Wybrzeża w orbitę wielkiej międzynarodowej sieci komunikacji lotniczej. Do najważniejszych z tego punktu widzenia należałyby linie:

- a) Stockholm — Gdańsk — Warszawa — Kraków z odgałęzieniami na Wiedeń — Belgrad — Rzym i Budapeszt — Saloniki — Ateny;
- b) Londyn — Kopenhaga — Szczecin — Gdańsk — Ryga — Leningrad.

C. W dziedzinie polityki przemysłowo-handlowej

Istnieje olbrzymia rozpiętość w dochodzie społecznym na głowę ludności pomiędzy państwami uprzemysłowionymi, pracującymi w atmosferze cywilizacji techniczno-przemysłowej i krajami opartymi o gospodarkę prymitywno-agrarną. Jest to notorycznym i oczywistym pewnikiem, że współcześnie powodzenie samego rolnictwa może być zabezpieczone tylko w cywilizacji techniczno-przemysłowej. Fundamentem struktury przemysłowej jest rozporządzalność tanią energią mechaniczną. Wartość samej produkcji przemysłowej i górniczej, przeliczona na jednego mieszkańca całego kraju, wynosiła w Stanach Zjednoczonych 2.570 zł rocznie, w Kanadzie prawie 2000 zł, w Anglii 1550 zł, we Francji 1340 zł, w Niemczech 1260 zł, w ZSRR przed 16 laty, a więc jeszcze przed dokonaniem potężnych inwestycji przemysłowych 310 zł, a w Polsce 190 zł. Tu leżało pierwsze i najistotniejsze źródło naszej słabości i niewspółczesnej struktury społecznej Polski.

Ten stan obecnie może i musi być zmieniony. Uprzemysłowanie kraju jest dziś hasłem nie tylko ekonomicznym, ale i politycznym. Miejsce nasze pomiędzy narodami Europy będzie wyznaczone w pierwszej linii na podstawie naszej zdolności odbudowy i rozbudowy przemysłu. Obok tak wielkiego centrum przemysłowego, jakim jest cały okręg śląsko-dąbrowski, posiadamy już obecnie poważne zgrupowania przemysłowe w okręgu łódzkim, warszawskim, białostockim, w okręgu dawnego COP-u, w częstochowskim, w tomaszowskim itd. Te tendencje muszą się przejawiać silnie i na wybrzeżu morskim. Gdyby w czasach normalniejszych Wybrzeże polskie mogło otrzymywać węgiel po cenach eksportowych dla celów przemysłowych, gdyby Rząd uprzywilejował przemysł wyrobów o daleko posuniętej przeróbce, szczególnie przemysł pracujący na eksport nowotworzący się na Wybrzeżu, gdyby tam w działach określonych przez państwo i w granicach je-

go planu uprawniona została prywatna inicjatywa krajowa i zagraniczna, wówczas Wybrzeże nasze mogłoby się stać źródłem trwałych i znacznych dochodów walutowych dla państwa i zademonstrowałoby swą olbrzymią żywotność.

Dwa działy przemysłowe, opierające się o istniejące choć zdewastowane zakłady, posiadać będą jednak szczególne znaczenie dla życia portów i ich rozwoju: są to stocznie okrętowe w Gdańsku, w Szczecinie, w Gdyni, w Elblągu i w Kołobrzegu oraz elektrownie ciepłne i wodne. Poza tym istnieją działy przemysłu, które w sposób naturalny w oparciu o dowożony morzem surowiec muszą się koncentrować na Wybrzeżu. Do tej grupy przemysłowej należą: olejarnie, łuszcarnie ryżu, fabryki konserw rybnych, fabryki sieci rybackich itp.

W zakresie handlowym fundamentalną wagę dla życia portów i Wybrzeża morskiego posiadają sformułowania zawarte w traktatach handlowych. Było by pożądanę, przy przejściu do okresu bardziej normalnych stosunków, by Rząd powołał do życia rady interesów portowych, które łącznie z izbami przemysłowo-handlowymi Wybrzeża formułowałyby postulaty w stosunku do nowozawieranych traktatów handlowych z państwami obcymi. Analogicznie pozytywne nastawienie czynników rządowych winnoby istnieć w stosunku do rozbudowy central handlu hurtowego, eksportowego i importowego, przy zarezerwowaniu pola działalności również dla inicjatywy prywatnej. Dopiero bowiem szeroko zakrojona polityka przemysłowa i handlowa zezwoli na pełne wykorzystanie gospodarczej i społecznej wartości Wybrzeża i portów morskich.

D. W dziedzinie polityki kulturalnej i oświatowej

Zadania państwa w tym zakresie w odniesieniu do całego Wybrzeża polskiego są szczególnie ważne i doniosłe.

Cały wysiłek gospodarczy i finansowy państwa, wysiłek wielki i długotrwały uległby spaceniu, gdyby rozwijał się w środowisku kulturalnie jałowym. Środowiska nadmorskie muszą być zdobyte i opanowane nie tylko w sposób mechaniczny, ale i psychiczny. W nich musi tętnić twórczy wysiłek polski, one muszą mieć własne oblicze intelektualne, one muszą kształtować cywilizacyjnie i kulturalnie nowe, przybyłe z różnych stron Polski społeczeństwo wsi i miast pobrzeżnych, nie zrosłe jeszcze organicznie z morzem. Tak jak w dziedzinie techniki portowej czy komunikacyjnej, tak też i w zakresie pracy intelektualnej musimy mieć ambicję wytrzymania wszelkiej obcej konkurencji. Jest to tym bardziej nieodzowne, iż niejednokrotnie elementy naukowe były i będą wyzyskiwane dla propagandy obcej przeciwko Polsce, przeciwko jej poczynaniom nad brzegami Bałtyku i muszą być odparte przez obiektywne badania naukowe. Jest to tym bardziej nieodzowne, gdy nowa Polska kładzie dziś szczególny akcent na swój charakter państwa morskiego, gdy najświetniejsze tradycje wczesnych wieków historii pragnie mocno powiązać z nową przyszłością. Prawa historyczne są bowiem tylko o tyle dobrą legitymacją wobec współczesności, o ile dany naród potrafił wesprzeć je wielką pozytywną działalnością, o ile udowodni, że odzyskane ziemie historyczne wchodzi w fazę szerszego rozwoju i rozkwitu pod zarządem jego administracji.

Z takiego właśnie punktu widzenia jest sprawą wielkiej wagi, by stary polski Gdańsk odzyskany dla państwa i dla narodu polskiego stał się również wielkim ogniskiem nauki i wiedzy w naszym ręku. Wszelkie warunki do natychmiastowego uruchomienia posiada przede wszystkim Politechnika Gdańska. Posiada ona odpowiednie budynki, posiada najpełniejsze wyposażenie i nowoczesne urządzenia i pomoce naukowe. O sile atrakcyjnej morza w umysłach młodzieży polskiej świadczy zaś fakt, że przed jakimkolwiek ogłoszeniem zapisów na studia, zgłaszają się setki kandydatów z całej Polski. Obok Politechniki nadzwyczajne warunki rozwoju posia-

da Gdańska Akademia Lekarska. Obie wysokie instytucje naukowe są już w tym stopniu odbudowane, że mogą podjąć pracę w najbliższym okresie z wielkim pożytkiem dla państwa i dla Wybrzeża. W przyszłości należy rozważyć sprawę kreowania uniwersytetu w Gdańsku, wyższych studiów specjalnych, popularnych wykładów naukowych itp. Wreszcie w okręgu gdańskim mogłaby być ulokowana centrala tak aktywnego i zasłużonego „Instytutu Bałtyckiego“, który przed wojną w wielu doskonałych monografiach i wydawnictwach pogłębiał wiedzę o Pomorzu, o prawach Polski do morza, o wysiłkach i rezultatach polityki morskiej naszego państwa. Inny typ wyższej, samodzielnej uczelni należało by kreować w Gdyni. Byłaby to Akademia Handlu Morskiego. Jedyna tego typu wyższa uczelnia na Wybrzeżu Polski miałaby za zadanie przygotowanie nowych kadr fachowców handlu zamorskiego, pracowników administracji portowej, państwowej i samorządowej, związanych z ośrodkami nadmorskimi, dając im wykształcenie specjalne w dziedzinie ekonomicznej i prawniczej, administracyjnej i językoznawczej. Jest to sprawa niezwyklej wagi, by po okresie narodowego zapału nie wygasieć w umysłach Polski przywiązania naszego do Gdyni. Była ona przez długie lata taranem naszym, który niezłomnie torował Polsce drogę do morza poprzez wielki zalew germański. To właśnie Gdynia podtrzymywała prawa historyczne Polski do morza, to ona świadczyła na wszystkich morzach świata w czasie pokoju i wojny, że w narodzie naszym nie zamarł nerw pracy morskiej. Toteż Gdynia nie może się stoczyć do roli zbiornika sił fizycznych ludzkich lub martwego arsenału na marginesie wielkiej aktywności morskiej nowej Polski. Dziś więcej niż kiedykolwiek w przeszłości Gdynia musi wypracować własną indywidualność intelektualną, a fundamentem tej indywidualności może się stać Akademia Handlu Morskiego.

Analogicznie należało by rozpracować program oświatowy w zakresie szkolnictwa specjalnego i dla wszystkich ośrodków miejsko-portowych wybrzeża, w szczególności dla Szczecina, Kołobrzegu i Elbląga. Obok posiadającej dobrą

tradycję Szkoły Morsko-Nawigacyjnej w Gdyni, przy wzroście tonażu handlowego powstanie pilna konieczność utworzenia drugiej szkoły nawigacyjnej, prawdopodobnie w Szczecinie.

Stopniowo można by rozwinąć z wielką korzyścią dla państwa i dla Wybrzeża szeroki program szkolny zawsze przy zasadniczym nastawieniu, by morze oddawało jak największe usługi państwu, a równocześnie by w społeczeństwo wsączała się coraz szerszym strumieniem ideologia pracy — przepełnionej entuzjazmem i poczuciem sukcesów — na własnym wybrzeżu morza. Przykładowo można wspomnieć, iż byłoby celowe powołanie do życia na Wybrzeżu studiów pedagogicznych, które corocznie zwiększałyby kadry wychowawców w szkołach powszechnych w głębi kraju, wychowawców zdolnych do przeszczepienia i pogłębienia więzów łączących cały naród polski z pracą na odzyskanym wybrzeżu Bałtyku. W imię tych samych założeń należało by stopniowo tworzyć w tych ośrodkach szkoły rolnicze, szkoły kadeckie i podchorążówki, akademie sztuk pięknych, szkołę muzyczną oraz szereg szkół zawodowych, ze studium dziennikarskim na czele, a podtrzymać już istniejące placówki jak Filharmonia Bałtycka i zespoły teatralne Wybrzeża.

E. W dziedzinie eksploatacji Wybrzeża

Wymienione dotychczas zagadnienia koncentrować się będą z natury rzeczy w wielkich ośrodkach gospodarczych Wybrzeża. Aktywna działalność musi objąć cały kraj nadmorski. Wybrzeże polskie posiada wielkie walory turystyczne. Obok Śląska Dolnego, Tatr i Podkarpacia, wybrzeże morskie Polski ma głęboki urok piękna. Państwa, które umiały rozwiązać to zagadnienie, czerpały z turystyki znaczne dochody. Równocześnie zaś rozwój turystyki nadmorskiej przyczyniałby się do zubożenia ludności Wybrzeża, stałby się wielkim przeglądem pokazowym wysiłku i działalności Rządu w tej dziedzinie, pogłębiałby stale zrozumienie celów polityki

morskiej w społeczeństwie. Jeżeli która dzielnica, to Pomorze najłatwiej mogłoby w przyszłości przyciągnąć obcych turystów. Było by współcześnie nie trudno przyciągnąć do hotelarstwa nadmorskiego liczne rzesze pracowników władających biegle obcymi językami. Wreszcie i w tym zakresie może być podjęta działalność nowego typu. Turystyka i prawo do odpoczynku po wyczerpanej pracy winny ulec demokratyzacji. Udzielając pomocy kredytowej można by skłonić instytucje społeczne, związki zawodowe, ubezpieczalnie, centrale gospodarcze, do budowy robotniczych i urzędniczych domów wypoczynkowych na wybrzeżu. Dla młodzieży zaś należało by połączyć turystykę z akcją rozwoju wychowania fizycznego i sportu. Do tych celów nadaje się nie tylko samo wybrzeże ale i całe Pomorze.

*

*

*

Cechą znamionną czynnego stosunku narodu do własnego wybrzeża morskiego, stosunku przejawiającego w budowie portów, w wyposażeniu ich w konieczne i wciąż bardziej nowoczesne urządzenia techniczne, w rozbudowie floty handlowej i wojennej, w kreowaniu szkół morskich, w rozwoju organizacji rybackich, w tworzeniu ośrodków turystycznych, w formowaniu instytucyj handlowych, banków, giełd towarowych, w organizowaniu zaplecza, tj. rynków zbytu i ośrodków ekspansji gospodarczej, w rozbudowie połączeń komunikacyjnych itd., a więc w realizowaniu zadań polityki morskiej — jest trwałość wysiłku państwowego i społecznego niezależnie od fluktuacyj koniunkturalnych. Jest to część polityki gospodarczej, która wymaga zawsze planowania długodystansowego. Jej realizacja jest nie tylko nakładowa ale i pozamaterialna. Największymi nakładami pieniężnymi, najlepszą konstrukcją techniczną nie osiągnie się pełnego skutku, jeśli za tą polityką nie staną rzesze ludzkie, prowadzone przez całe zespoły ludzi fachowych, ideowych i ponadto przepojonych realizmem pracy morskiej.

Zadanie współczesne na morzu jest szczególnie trudne. Stoimy w obliczu strasznego upustu krwi polskiej. W tym krwawym połopie wyginęły masowo jednostki najlepsze, najofiarniejsze o najmocniejszym instynkcie państwowym. W ciągu długiego okresu będziemy odczuwać ich brak w każdej wielkiej pracy. Państwo jest zdewastowane i wyczerpane materialnie. Wszystko jest pilne i ważne: i rolnictwo, i przemysł, i komunikacja, i oświata, i odbudowa, i administracja, i motoryzacja, i budżet, i finanse, i samorządy, i morze... Wszystko domaga się od państwa olbrzymich nakładów, a państwem jesteśmy my sami, zrujnowani i ogołoceni ze środków i narzędzi pracy. Zwarty i zdrowy mięszs narodowy jest przeimpregnowany — objawem powszechnym w świecie powojennym — demoralizacją gospodarczą. Nie ludźmy się, by można było łatwo uporać się z tymi trudnościami. Na odcinku morskim trudności te optycznie się mnożą.

Gdy bowiem bilansuje się tam tylko efekty bezpośrednie, to dochodzi się do wniosku, że sumy zainwestowane w nabrzeża, dźwigi a tym bardziej w statki dają niewspółmiernie mały efekt finansowy i jeszcze mniejszy efekt widocznego zatrudnienia. W fabryce zbudowanej kosztem kilku czy kilkunastu milionów zł można zatrudniać wielkie rzesze robotnicze. Można też uzyskać obroty finansowe bardzo znaczne w stosunku do unieruchomionego w urządzeniach kapitału.

Inwestycje morskie, jakkolwiek posiadają charakter gospodarczy, zbliżają się pod tym względem do inwestycji oświatowych. Podobnie jak one charakteryzują się skutkami pośrednimi. Zaktywizowanie wybrzeża morskiego niesie z sobą pomnożenie potencjału gospodarczego wewnątrz kraju. Każdy milion ton węgla, który nie może przecisnąć się na zewnętrzne rynki zbytu drogą lądową, a który na morzu ma zapewniony zbyty, odpowiada wewnątrz kraju pracy ok. miliona dniówek robotniczych. Każdy towar dowieziony do własnych portów morskich zyskuje dodatkową zdolność konkurencyjną na przestrzeni tysięcy kilometrów. Tran-

sport morski bowiem już na odległość 1000 km jest średnio 4 razy tańszy od lądowego, na odległość np. 7000 km jest tańszy dziesięciokrotnie.

Ponadto aktywna polityka morska staje się samorzutnie katalizatorem nowych komórek produkcyjnych w kraju. Jest ona najskuteczniejszą asekuracją przed zagęszczeniem i pauperyzacją ludności. Psychicznie morze i działalność gospodarcza morska przekształcają ludzkie umysły. Przy pracy tej, wymagającej stale współdziałania wielu ludzi i licznych instytucji, zmuszającej do ustawicznego kontaktu ze światem, poddającym nieubłaganie realnej krytyce stan organizacyjny gospodarstwa narodowego, nie ma miejsca dla umysłowości zaściankowych, skarłowaciałych w egoizmie, prymitywnych w metodach pracy i ciasnych w koncepcji. Odwrotnie, pozytywne efekty wysiłków morskich nie tylko formują człowieka uspołecznionego, dynamicznego i aktywnego, ale zarazem rodzą efekty najbardziej pożądane wyrażające się atmosferą entuzjazmu pracy.

Dopiero więc przez zbilansowanie sumy skutków bezpośrednich i pośrednich można ocenić właściwie całokształt polityki nakładowej podejmowanej nad morzem. Polityka ta już w założeniu swym nie jest celem samym w sobie, lecz środkiem realizacji rozwoju gospodarstwa i bogactwa narodowego. Jest ona polityką strukturalną o wybitnie strukturalnych skutkach.

Świadomi ogromu zadań i piętrzących się trudności, pozbawieni środków i narzędzi pracy, wracamy nad nasze wielkie wybrzeże Bałtyku, by spod gruzów i cmentarzy życia dźwigać wzwyż tę Polskę, która przed wielu wiekami krzepła tu w swojej narodowej młodości, która w zaraniu historii orała ziemie nadmorskie, która krwawiła i walczyła — tak samo przed tysiącem lat jak i wczoraj. Będziemy ją budować w miarę sił i środków, ale z uporem, z wiarą niezłomną w jej przyszłość, będziemy ją budować z żelaza i betonu, jeszcze twardszą i odporniejszą niż była dawniej. Będziemy ścierać fałsz

„Götenhafenów“, „Danzigów“, „Kolbergów“, „Stettinów“, „Elblingów“, by powstały ze stali i granitu, rozświetlone i gwarne, drzące pracą i muzyką kranów, odbijające w morzu sztandary biało-czerwone i Gdynia, i Gdańsk, i Szczecin, i Kołobrzeg i Elbląg. Pozostanie na wieki tylko jedna obca nazwa, rzucająca jak latarnia morska blask niegasnący na dalekie morza:

WESTERPLATTE



T R E Ś Ć:

	str.
Morze w życiu nowej Polski	5
I. Rzeczywistość na odzyskanym Wybrzeżu	14
II. Założenia i metody pracy	19
III. Wstępny, mały program morski	25
IV. Wielki program morski	30
A. W zakresie polityki morskiej	33
B. W dziedzinie polityki komunikacyjnej	42
C. W dziedzinie polityki przemysłowo-handlowej	46
D. W dziedzinie polityki kulturalnej i oświatowej	47
E. W dziedzinie eksploatacji Wybrzeża	50
Załącznik — Polskie porty nad Bałtykiem	

15. 455912/12370

POLSKIE PORTY NAD BAŁTYKIEM

1
1.000.000



NIEMCY

Z. S. R. R.

Wojewódzka i Miejska
Biblioteka Publiczna w Gdańsku



10546082

WOJEWÓDZKA

IBLIKA

BIODZIE

PUBLICZNA

W GDANSKU

23407