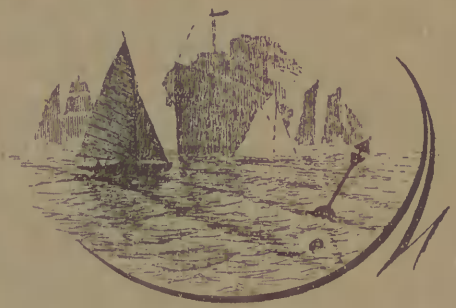
Adam Uziembło

Nasza przeszłość i przyszłość na morzu



Warszawa 1928

Nakładem Instytutu Wydawniczego Ligi Morskiej i Rzecznej

Morze

ADAM UZIEMBŁO

NASZA PRZESZŁOŚĆ I PRZYSZŁOŚĆ NA MORZU

WARSZAWA 1928
NAKŁADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Muzeum Miasta Gdańska
BIBLIOTEKA
w Gdańsku
4650/II

Dziś, kiedy coraz mocniej rozbrzmiewa w Polsce hasło: Na morze, nieraz staje przed nami tęskne, niepokojące pytanie: czy byliśmy kiedyś na niem? Czy plemię lechickie rozwijało kiedykolwiek żagle bodaj na tych szarych falach Bałtyku?

Podobno tak. Podobno w czasach, do których nie sięgają już nasze dzieje, gdzieś w siódmym wieku naszej ery flotę morską utrzymywał książę Wizymir. Ponoć kunigas ten budował własne okręty, które ogromem swym przerażały wrogich duńczyków, ponoć umiał zwyciężać ich, ponoć kiedyś ich króla pojmał. Czy podanie to głosi istotną prawdę, czy tylko wypowiada tęsknoty narodu? Czy w dziejów formę ubiera jakieś gorące pragnienia? Trudno dać na to odpowiedź. To wiemy, że nie Pomorze stało się tym ośrodkiem, wokół którego skupiać się poczęła mgławica plemienna, aby Państwo Polskie utworzyć. Ale i to wiemy, że kiedy wola Bolesławów Piastowiców tę mgławicę w kształt państwowy skupiać poczęła i tworzyć jeden wielki naród i sposobić go do spełnienia przyszłej misji dziejowej, oczy ich się zwróciły na północ i ruszyli tam, by zdobywać brzeg morski.

Jest coś niezmiernie wzruszającego, coś fascynującego poprostu w tych naiwnych opowieściach kroniki Gallowej o tym pochodzie pełnym nieopisanych trudów, o tym

pochodzie drużyn byle jak uzbrojonych, nieprzystosowanych do wielkich, tłumnych ruchów, pochodzie po bezdrożach, przez bory i bagna i rzeki bez mostów i brodów, pochodzie jesienią i zimą, śród ciągłych utarczek i bojów, w których trup padał gęsto, a ranny zostawał bez opatrzenia. Ale straszniejsze jeszcze były postoje w czas mrozów. Obozowisko każde zasłane było trupami zmarzniętych.

Co gnało tych ludzi? Czy który z nich mógł uzasadnić dziejowe znaczenie morza? Czy który z nich wiedział, że bez wybrzeża morskiego naród nigdy nie może zostać mocarstwem? Chyba, że nie. Gnał ich jakiś instynkt państwowo-twórczy i bodaj, że ten instynkt wydarł im z piersi ten krzyk, wielki: Morze — na widok spienionych fal Bałtyku, które ujrzeli ci, co doszli. Tak było za Chrobrego, to powtórzyło się za Krzywoustego.

Dzieło Bolesławów nie było zupełne. Nie zdołało ono wytworzyć, ukształcić całkowicie psychiki państwowej. Z chwilą, gdy zabrakło ich genjuszu, widzimy upadek myśli państwowej w Polsce. Nadchodzi znów okres rozbicia na dzielnice. Odsuwamy się od wybrzeża morskiego, a poszczególni książęta nawet spółdziałać będą w tem odsuwaniu, ziemie nadbrzeżne oddając temu, kto już niebawem zostać ma naszym dziedzicznym wrogiem — teutońskiemu Zakonowi Krzyżaków.

Społeczność polska jednak zwolna dojrzewa. Scalenie narodu, które w pierwszej epoce naszego bytu jest dziełem genjuszu twórczego Bolesławów, zyskuje zwolna podstawy w świadomości samego narodu. Rozbicie na dzielnice staje się zawadą w realizacji celów, coraz szerszą popularność zyskujących. Jedność państwowa staje się postulatem, który już dół sam wysuwa. I ta jedność, dążenie do niej, szuka symbolu, szuka ucieleśnienia. I wreszcie ucieleśnia się w postaci zupełnie przypadkowej, w osobistości nawskroś przeciętnej, niewybijającej się niczem z sza-

rego tła, wyrosłej ponad miarę jedynie przez to, że pod parciem coraz bardziej dojrzałem, ozdabia swą skroń koroną królewską. Mówimy o Przemysławie.

I tu następuje rzecz niezmiernie charakterystyczna. Zaledwie Przemysław włożył koronę królewską, zaledwie zdołał w ten sposób zamanifestować prawo swe do całości ziemi polskiej — morze samo przychodzi do niego—Świętopełk sam czyni go Pomorza dziedzicem. Podkreślamy ten fakt na początku, ale całą jego wymowę zrozumiemy dopiero za chwilę — nie jest on bowiem jedyny w swoim rodzaju. Nieraz jeszcze w dziejach naszych ujrzymy działanie tej siły, która zawsze dąży do powiązania nadbrzeża z jego zapleczem — zaplecza z nadbrzeżem.

Przemysław nie zdołał zrealizować zjednoczenia Polski — nie zdołał i utwierdzić naszego panowania nad morzem. Tragedja dziejowa chce, że ten, kto dzieła opuszczonego się jął, ów Władysław Niezłomny Łokietek, stracić miał zdawałoby się ostatecznie ziemicę nadbrzeżną. Za niego to w sposób podstępny zajmują Krzyżacy Gdańsk. Ale testament Świętopełka zapisany był nietylko na karcie pergaminu, pieczęciami obwieszonej, zapisany on był ognistemi zgłoskami w wyrokach dziejów i niedługo czekać miał na swego wykonawcę. Kazimierz Wielki skrystalizował ostatecznie jedność państwową polską. Skrystalizował tak mocno, że nie mogła jej nadwyrężyć podwójna zmiana dynastji. A po nim przychodzi Grunwald — szczytowy punkt naszych dziejów niepodległych.

Grunwald. To, co nas dzieliło od morza, runęło, zostało złamane, zgniecione, zdruzgotane. Cała siła moralna i fizyczna Zakonu Krzyżackiego w proch się obraca. Zostawało wyciągnąć rękę i bylibyśmy na morzu. A morze w tej chwili istotnie jest nam potrzebne. Mamy szeroko rozgałęzione stosunki z Europą. Jest to jedyny okres w naszych dawnych dziejach, kiedy inicjatywa polska poczyna two-

rzyć flotę handlową. Okręty biskupa Kurowskiego, flotylle Fukiera i Morsztyna prowadzą ożywiony handel z krajami zamorskiemi. Zdawało się, że już są wszystkie warunki po temu, byśmy na Bałtyku osiedli. A jednak w decydującej chwili zabrakło nam woli. Nie zdobyliśmy się na całkowite wykorzystanie Grunwaldu. Podobno unieśliśmy się wspaniałomyślnością. Podobno pobożny Jagiełło nie odważył się zniszczyć doszczętnie zakon chrześcijański. Tak mówią apologeci tych czasów. Dzieje dla tego rodzaju faktów mają nazwę inną — niedołęstwo.

Grunwald już się nie powtórzył. Polska osiągnęła swój szczyt i dalej pójść nie umiała. Zwolna poczyna się znowu okres zaniku instynktu państwowego, zaniku prężności i spoistości wewnętrznej. Długie jeszcze lata przeminą, zanim skutki tego ukażą się w całej pełni. Narazie widzimy tylko, że Polska odstąpiła od morza. Ale wtedy widzimy znów, jakby powtarzający się epizod przemysławski, Morze samo do niej przychodzi. Prusy żądają, domagają się przyłączenia do Polski.

Miasta obce już nam językowo, obce nam narodowo, wysyłają poselstwa do Kazimierza Jagiellończyka z supliką pokorną, aby je zabrał, aby je wyzwolił z pod krzyżackiego jarzma, aby je wcielił do Polski. Gdy nie wystarcza prośba, miasta te rzucają złoto, gdy i złoto nie może zdziałać, miasta pruskie, w związek Jaszczurczy złączone, rzucają krew na szalę — najcięższe ofiary ponoszą przez długie lata bojów ze zmiennem szczęściem — po co? Aby połączyć nadbrzeże z zapleczem — zaplecze z nadbrzeżem. I drugi raz Zakon zostaje złamany i drugi raz nie umiemy całkowicie wyzyskać zwycięstwa i dopuszczamy do sekularyzacji Prus, a ujście Wisły oddajemy królewskiemu, ale wolnemu miastu Gdańskowi, który niejednokrotnie bardzo smutną rolę odegra w naszych dziejach. Zaznaczamy, że później nieraz jeszcze będziemy mieli spo-

sobność przyłączenia Prus Książęcych, protestanckich, do Polski i podkreślamy, że najgorliwszych tego przyłączenia zwolenników będziemy widzieli zawsze w obywatelach samych Prus Wschodnich, obcych nam już nietylko narodowo, ale i wyznaniowo. Taka jest siła ciążenia Bałtyku do Polski.

Zresztą, rezygnując częściowo przynajmniej z Prus, nie zrezygnowaliśmy jeszcze z morza. Znaczenie jego doceniała w całości nasza myśl państwowa, której wyrazicielami byli mężowie stanu Wieku Złotego. Doceniali ją i Zygmunt August i pierwsi królowie elekcyjni. Naród bez wahania podejmuje wojnę o panowanie na Bałtyku—wojnę z Moskwą i ze Szwedami. Wygrywa — póki na jego czele stoi Stefan Batory. Przegrywać poczyna w czasie długiego i niesławnego panowania Zygmunta Wazy, króla, nie tyle interes Polski, co swej dynastji, na względzie mającego. Przegrywamy walkę o panowanie nad Bałtykiem, tracimy Inflanty. Po półwiekowych zmaganiach się pozostaje nam tylko ujście Wisły. I naprawdę tak mało energji, tak nikłą ilość poświęcenia położyliśmy w jego obronie, że naprawdę nie naszą zasługą, ale raczej wynikiem ogólnego położenia europejskiego jest to, żeśmy tego ostatniego skrawka wybrzeża polskiego nie stracili. Jeszcze nie wybiła godzina po temu.

I z całej tej wojny została dla nas jedna chwila świetna — morska chwila świetna — zwycięstwo pod Oliwą. Pomimo ogólnej ospałości, pomimo zaniku woli, niechęci do ponoszenia ofiar, cudem niejako, nadludzkim wysiłkiem garstki powstaje zaczątek floty polskiej, tym razem wojennej. Flota ta zrazu partyzantkę kaperską uprawia, lecz w pewnej chwili wydaje bitwę szwedom — wydaje bitwę i zwycięża. W tym epizodzie odbił się i genjusz organizacyjny narodu, który zdaje się nigdy nas nie opuszczał, i nadludzka praca tych, co, jak to nieraz jeszcze się zdarzy

wbrew woli samego narodu pragną ten naród zbawiać i proste, bezgłośne bohaterstwo marynarza kaszuby — tak ofiarne, jak owego Wielocha z pod Wielkich Łuków, jak potem Głowackiego Bartosza. Upadająca Polska, ustępując z morza, pozostawia jeden moment cudowny, aby jaśniał na przyszłość, aby zostawić choć odrobinę tradycji tym, którzy kiedyś nadejdą.

Były i potem próby umocnienia się na wybrzeżu. Władysław IV niemało około tego prac i wysiłków położył. Jego niezmordowaną energją powstanie port Władysławowo na Helu, jako ostoja sił morskich Rzeczypospolitej. Niejeden okręt spłynie jeszcze na wody zatoki Puckiej. Gdy czynów zabraknie, jeszcze w paktach conventach następnych królów elekcyjnych będzie pokutowało zobowiązanie tworzenia polskiej armaty morskiej. Ale będą to tylko pogłosy głuche, zamierające wobec coraz groźniejszej rzeczywistości, z nieodpartą koniecznością zbliżającej fatalny koniec — rozbiory.

Oto jest nasza przeszłość na morzu. Przeszłość niebogata, ale jakżeż pouczająca. Mówi ona wielkim głosem, że ilekroć porwaliśmy się do mocarstwowego istnienia, ilekroć budziły się w nas wielkie instynkty twórcze — zawsze po realizację ich zwracaliśmy się ku morzu. Mówi ona, że to morze samo ku nam ciążyło z siłą większą, niż ta, na jaką zdobyć się mogła nasza wewnętrzna expansja. I mówi ona równie głośno i równie dobitnie, że upadek myśli państwowej w Polsce zaczynał się zawsze od rezygnacji ze spraw morskich. Takiemi naukami gardzić niewolno.

Przychodzi okres niewoli. Nawet tam, gdzie żyła jeszcze wiara, że „Jeszcze Polska nie zginęła" — nie myślano o morzu. A jednak, gdy wybuchały powstania tu i tam, budziła się świadomość że ta droga, łącząca wszystkie narody i wszystkie kraje, dla całkowitej niepodległości jest niezbędna. W szalonych pomysłach przewożenia broni

drogą morską tkwiła myśl zdrowa. I jeśli te boje traktujemy poważnie, jeżeli zdobywamy się względem nich na zupełnie usasadniony pietyzm, to słuszną jest rzeczą, abyśmy z tem samem uczuciem potraktowali klęski morskie powstania, pełnego błędów, pełnego poświęcenia, a w istocie swej będącego wszak manifestacją życia — w niewoli.

Z trudu naszego i znoju Polska powstała by żyć. Z trudu, i znoju, i krwi. Na ołtarzu Jej odbudowania, na ołtarzu niepodległości złożyły ofiary wszystkie Jej dzielnice. Dał Kraków swą młodzież, jej kwiat do legjonów. Porwała się Warszawa do wypędzenia okupanta. Poznań potężnym wysiłkiem zerwał okowy. Krwawił się Lwów bohaterski, zdobywając krzyż Virtuti Militari. Rzuciło w bój swoich synów Wilno. Śląsk, zatrwożony o los swój porwał za oręż. Cała ziemia polska rozbrzmiewała gwarem bitewnym — wszędzie lała się krew — wszędzie kładł się pokotem Żołnierz Nieznany.

Pomorze jedno czekało. Jedno ono nie odezwało się czynnie. Na naszej drodze do morza Mazury pruskie, dzielnica, której cały szereg powiatów pod względem etnograficznym jest wzwyż w dziewięćdziesięciu procentach polski, w czasie plebiscytu dała nikły zupełnie odsetek głosów za Polską. A przecież morze pokłoniło się Polsce i zaszumiało u naszych brzegów.

Czy nie uderza nas jakaś cudowna analogja z przeszłością? Czy w tej chwili nie przychodzi nam na pamięć wielki pochód ludyszcz Bolesławowych, a potem testament Świętopełkowy, a jeszcze potem Grunwald i walki Jaszczurczego Związku. Czy nie jest to dalszy akt objawiania się w naszych dziejach tej logiki dziejów, co z nieodpartą koniecznością dąży do połączenia nadbrzeża z jego zapleczem — zaplecza z nadbrzeżem? Czyż możemy na to wołanie dziejów zamykać uszy?

Żyjemy w niepodległem Państwie. Od lat siedmiu posiadamy brzeg morski. Od lat siedmiu posiadamy własny, acz bardzo drobny skrawek wybrzeża i pewne, acz niewystarczające uprawnienia w porcie gdańskim. I cóżeśmy na tem morzu zrobili? Czy umieliśmy rzucić weń ten ogrom poświęcenia drużyn Piastowiców? Czy rzuciliśmy się doń z tym impetem, co Kurowscy, Fukierowie lub Morsztynowie? Spróbujmy dać odpowiedź na to pytanie.

Jeśli cofniemy się myślą dwa lata wstecz i z tamtego stanowiska próbowalibyśmy ocenić naszą pracę, sąd wypadłby bardzo surowy. Odpowiadano wtedy na nie krótkiem — nic. Dziś już taka odpowiedź nie wystarcza. Dziś możemy się powołać na szereg faktów. Mamy port własny w Gdyni, budowany ogromnym nakładem kosztów i pracy. Mamy własną żeglugę, własne okręty, które jeżdżą i wożą. Opanowaliśmy jednym zamachem naszą żeglugę przybrzeżną. Kształcimy wciąż stale i sytematycznie własnych marynarzy, administrację handlową tej żeglugi. Ilość okrętów naszych się zwiększa. Wiemy, że w opracowaniu są linje nowe, które coraz lepiej, coraz doskonalej łączyć nas będą ze światem. Nie, w tej chwili morze nie jest mitem jedynie. W tej chwili znać na niem planową, szeroko pomyślaną robotę.

Może też teraz inaczej i tę niedługą przeszłość sądzić będziemy. A jeśli w nią bez rozgoryczenia, lecz okiem spokojnego obserwatora spojrzymy, może znajdziemy tam fakty, które powoli, nieznacznie, przygotowały ostatnie, wielkie wysiłki, z których obecnie dumni jesteśmy.

Bo nie powstaje nic nagle i wszystko wymaga przygotowania. Wszystko musi dojrzeć — dojrzeć przedewszystkiem w psychice społeczeństwa — narodu. Przed odzyskaniem niepodległości niejednokrotnie omawiane były u nas sprawy ustroju, sprawy obrony narodowej, sytuacji gospodarczej, z jaką będziemy mieli do czynienia. W każdej

z tych dziedzin mieliśmy mniej lub bardziej wybitnych specjalistów. Inaczej było w dziedzinie morskiej. Nad tem zagadnieniem nikt się u nas nie zastanawiał. Ten, kogo nieodparty urok obszarów oceanicznych porywał — tracił kontakt z Polską — choć może indywidualnej polskości się nie wyzbywał. Morze stało się uzupełnieniem naszej niepodległości — nieoczekiwanem i dla wielu niespodziewanem. Nawet ci, co wierzyli najszczerzej w to, że ze względów politycznych dostęp do morza będize nam poręczony, nie zdobyli się na żaden plan wyzyskania tego dostępu.

Zajęcie wybrzeża morskiego odbyło się śród nieopisanego entuzjazmu, entuzjazmu, który przybierał chwilami zgoła groteskowe kształty. Chcieliśmy odbyć zaślubiny z morzem tak, jak odprawiała je swojego czasu największa potęga morska — królowa mórz — Republika Wenecka. Ale po wszystkich tych uroczystościach stanęliśmy bezradni. Co dalej robić?

I oto zaczyna się okres dojrzewania. Nad morze idzie pierwsza fala polska — fala letników. Zrazu, ze względów aprowizacyjnych, niechętna była im ludność miejscowa. Postępowanie tych tłumów wypoczynkowiczów niejednokrotnie potępiała opinja publiczna, dowodząc, że nie stanowili oni godnej reprezentacji narodu polskiego (cóż za wygórowane pretensje?) wskazywano na demoralizację, jaką niesie z sobą ten żywioł, odciągając rybaka od pracy zawodowej i zamieniając go na hotelarza. We wszystkiem tem było bardzo dużo słuszności. Nie ulega jednak wątpliwości, że letnicy ci, jeżeli w bardzo małym stopniu zasługują na miano zdobywców morza dla Polski, to w każdym razie byli tymi, co przynieśli w głąb kraju „wiatr od morza", tymi, co poczęli szerzyć o tym morzu pierwsze wieści i pierwsze wiadomości. Doświadczenia, przeżycia tej pierwszej naszej fali nad wybrzeże Bałtyku genjalnie

wprost oddał Stefan Żeromski w swem „Międzymorzu", w „Wietrze od morza" i inych, rozsypanych tu i ówdzie utworach. Wszystko się tam znalazło — od nieporównanej z niczem rozkoszy plaży, do ożywających na widok Bałtyku dawnych wspominków historycznych, od zaciekawienia właściwościami ludu, aż do postulatu stworzenia floty polskiej, co wraz z cynamonem i korzeniami zamorskiemi przywiezie nam blask równikowego słońca i potężne monsunów podmuchy. Letnicy powiedzieli nam, nauczyli nas, że jesteśmy naprawdę krajem morskim.

To już dawało pewne podstawy do zrozumienia idei morskiej — do propagandy morza. Prowadzi ją wciąż, nieustannie z mniejszem lub większem powodzeniem Liga Morska i Rzeczna, ale w sukurs jej przychodzą nieraz czynniki zgoła nieoczekiwane.

Literatura nasza rodzima mogła się zdobyć na nadzwyczajne opisy wybrzeża, na cudowne refleksje o Janie z Kolna. Nie tchnął w nią wiew pełnego morza. Brak morskiej literatury — to poważna luka w naszej propagandzie. I oto ta luka zostaje wypełniona — wypełniona przez pióro człowieka, któremu za ciasno było w podległej Ojczyźnie, który uciekł z niej, odrzekł się własnej narodowości nieomal — został anglikiem — Józefa Conrada Korzeniowskiego. U schyłku dni swoich przyjechał on do Polski, aby ujrzeć rodzinne pielesze. Wtedy dowiadujemy się o nim. Wraca do Anglji — ale zostaje w Polsce jego książka, jego Opowieść z Mórz Południowych. Conrad staje się jednym z najpoczytniejszych pisarzy u nas i pełni wielką zaiste misję — o której marzyć nawet by nie mógł, gdyby nie uszedł w swoim czasie w dalekie kraje. On to opowiedział nam, czem żyje marynarz na wodnej oceanu pustyni. On to opowiedział nam, jak szumią bałwany na jego bezkresnych obszarach — on wyspowiadał przed nami i duszę kapitana i chłopca okrętowego i przepoił mor-

szczyną dusze naszej młodzieży. Młodzież też odezwała się pierwsza. Potężny zew: na morze! rozbrzmiał po całej Polsce. Poszły niezliczone wycieczki włóczyć się po piaskach Helu, po wzgórzach Oksywji i Rozewja. Gromady uczniaków budowały sobie łodźie i wypływały niemi po Wiśle i dalej i dalej, do Tczewa, do Gdańska. Nie puszczano ich nieraz. Więc na brzeg wagonami przewozili swe łodzie i spuszczali je na zatokę. A znać Bóg im szczęścił — niewiele bowiem było wypadków tragicznych. Tak nieznacznie, powoli począł się kształtować typ polaka, jeśli nie oceanicznego narazie, to w każdym razie morskiego, dla którego nieobca jest słona woda, nieobcy jest wicher, nieobca jest fala, nieobcy żywioł wodny — nieobce niebezpieczeństwo, grożące na każdym kroku żeglarzowi. Ci wszyscy młodzieńcy wracali na zimę do kraju i mówili.

Wszystko to były fakty o niesłychanie doniosłem znaczeniu psychologicznem, fakty, które nieznacznie przenikały w świadomość narodu. Ale stawały się fakty i inne— z zupełnie innej dziedziny.

W chwili, kiedy powstawaliśmy do niepodległego bytu życie gospodarcze Polski, jako odrębnego organizmu—nie istniało poprostu. Poszczególne dzielnice Polski związane były tysiącznemi nićmi z terytorjami, do których były przytroczone, orjentowały się na obce ośrodki. Rynek polski, jako całość, obcy był przemysłowi polskiemu. Życie gospodarcze nasze dopiero trzeba było tworzyć od podstaw — organizować, przystosowywać do nowych warunków. Trzeba było przystąpić do organizacji stosunków z Europą, ze światem. Nie będziemy tu rozważali, w jaki sposób powoli to następowało, w jaki sposób wytwórcy z Kongresówki, Galicji i Poznańskiego poczęli pracować nietylko dla swoich dzielnic, ale zarazem dla całej Polski, jak kupcy polscy poczęli przyzwyczajać publiczność naszą korzystać z wyrobów krajowych, jak, zanim przy-

szło do tego musieliśmy przebyć groźny kryzys gospodarczy. Bądź co bądź organizacja naszego życia gospodarczego postępowała naprzód i podejmowała na własną rękę komunikację ze światem. Zza morza poczęto sprowadzać surowce, morską drogą poczęto wysyłać towary. Próby bojkotu nas ze strony Niemiec, które w pewnej chwili zdecydowały się wydać nam wojnę gospodarczą, przyśpieszały znakomicie ten proces. W miarę ekonomicznego usamodzielniania się, wzrastało nasze zainteresowanie do dróg wodnych. Ku morzu skierował się węgiel, przez morze poszło drzewo. Drogą morską poczęły przychodzić do nas surowce, jak tytoń, nawozy sztuczne i inne artykuły. Port gdański rósł z szybkością zupełnie niewspółmierną do rozwoju innych portów europejskich. A więc, gdy Kopenhaga, Szczecin, Hamburg pomimo ogromnych inwestycyj zdołały osiągnąć 10 — 40% tonażu, wzrost tonażu w Gdańsku już dla roku 1926-go wynosi 270%, a dla 1927-go zanotujemy dalszy wzrost i to bardzo poważny. W pewnych chwilach Gdańsk już nam nie wystarczał. I nie marzenia jakoweś, ale zupełnie realne obliczenia doprowadziły do konieczności wykorzystania w możliwie jak najszerszych rozmiarach wewnętrznego portu w Tczewie, przez inicjatywę prywatną, co zasługuje na podkreślenie. „Wisła—Bałtyk", polskie towarzystwo żeglugowe, które z Tczewa poczęło wywozić węgiel zagranicę, powołane zostało do życia przez kopalnie, które w ten sposób wydostawały się na morze, mając utrudniony transport przez Gdańsk z powodu przeładowania tego portu i słabości węzła kolejowego.

Sprawa Gdyni wyłoniła się u nas wtedy, gdy Gdańsk odciął nam dowóz amunicji. Wówczas to przedewszystkiem władze wojskowe ze stanowiska obrony Państwa potraktowały tę sprawę. Wybudowano coś w rodzaju molo, przy którem ostatecznie mogły stawać i wyładowywać się okręty. Projekty dalszej rozbudowy portu opracowywano

powoli, bez pośpiechu. Konieczność szukania nowych dróg dla węgla polskiego zmusiła nas do postawienia tej sprawy na porządku dziennym i oddania budowy konsorcjum franko-polskiemu. Budowa ta jednak kulała, bo dokonywano ją z myślą o przyszłości, bez wielkiej wiary w to, że owa przyszłość posiadania drugiego portu jest bliska. Rok 1926 dowiódł, że jest ona bliższa, niż można było przypuszczać. Gdynia w tym roku stała się już nie programem przyszłości, nie ubrankiem na wyrost, które sporządzamy już obecnie ze względów politycznych, aby uzasadnić swoje prawo do wybrzeża morskiego, Gdynia stała się niezbędną funkcją życia gospodarczego, nieodzownym wylotem na morze. I nic dziwnego, że roboty w Gdyni postąpiły naprzód.

Z jednej więc strony rozwijała się świadomość społeczeństwa w sprawach morskich, z drugiej, życie gospodarcze, rozwijając się, coraz więcej zainteresowania wykazywało dla dróg światowych morskich. Owocem tego była wytężona morska praca rządu. Dając tego rodzaju wyjaśnienie sytuacji, nie chcemy bynajmniej umniejszać zasług tych czynników, które wykazały w ciągu ostatniego półrocza tak wybitną działalność na polu postawienia na należytym poziomie sprawy morskiej — bynajmniej, zasługa ta jest tem większa. że czyny zostały dokonane w odpowiednim czasie i dlatego spotkały się z uznaniem i aprobatą całego społeczeństwa.

Czyny, dokonywane na morzu, życie gospodarcze wykorzystywa natychmiast. Gdynia, jako port węglowy, była od samego początku wykorzystywana w całej pełni, zużywana była całkowita jej zdolność przeładunkowa. Kiedy ta zdolność wynosiła 10 tys. ton miesięcznie — zawijało do niej dwa, trzy statki na miesiąc — w miarę rozrostu przybywało ich coraz więcej. Wykańczanie nadbrzeży pozwalało na ruch coraz żywszy — i obecnie, w ostatnim

miesiącu załadowano tam na okręty 109 tys. ton towaru, węgla, czyli więcej niż czwartą część tego węgla, który drogą morską wychodzi za granicę. To już jest cyfra poważna w całem tego słowa znaczeniu.

Najwięcej objekcyj stawiano w sprawie budowy Gdyni, wychodząc z założenia, że miasto nie może być w naszych warunkach sztucznie powoływane do życia. Można, mówiono rzucić duże pieniądze, można zbudować port — ale skąd wziąć ludzi. Jakżeż ta sprawa dziś się przedstawia?

Gdynia liczy dziś około 5.000 mieszkańców. Ale zarobkuje w Gdyni już dziś około 9.000 ludzi. Jeżeli powiększymy tę liczbę przez ilość członków rodzin, jeżeli dodamy do tego niezbędną dla tej liczby ludności usługę, osobistą, publiczną, handlową i przemysłową, to przekonamy się, że Gdynia już dziś posiada materjału ludzkiego na około 30.000 mieszkańców. Jak dotąd, zgłoszono na nowy sezon w Gdyni zwyż 600 nowych budowli. Objekcja ta więc upada i nie może być nawet brana w rachubę. Gdynia dziś rośnie nietylko jako port, ale i jako miasto.

Przyszłość naszego portu w Gdyni jest zapewniona. I czas już najwyższy pomyśleć o tem, że niedaleka jest ta chwila, gdy i Gdynia nie będzie nam wystarczała. I już dziś trzeba myśleć o nowym porcie w Tczewie, jako tym, który przez Wisłę będzie miał połączenie z wnętrzem kraju drogami wodnemi. Trzeba pomyśleć o porcie przeznaczonym specjalnie dla celów rybackich w jeziorze Żarnowieckiem. I nie mówimy tego bynajmniej lekkomyślnie. Zapewne, że wykorzystywamy dziś już w dziedzinie importu w znacznym stopniu własne porty, ale do dziś dnia prawie cała ruda żelazna przychodzi do nas przez Szczecin, cała bawełna przez inne porty niemieckie, nie mówiąc już o innych towarach. Więc bez wzmacniania naszego życia go-

spodarczego, jedynie przez dalszą, a wciąż postępującą naprzód jego organizację, będziemy powiększali ilość tonażu portowego. A przecież to życie nie stoi. Dziś pod względem stosunków wymiennych z zagranicą stoimy pośród narodów istotnie na szarym końcu. Wartość tego obrotu na głowę mieszkańca wynosi rocznie w Kanadzie 1.026 mk., w Anglji 874 mk., w Czechosłowacji 324 mk., na Łotwie 191 mk., na Litwie 93 mk., a w Polsce 79,8 mk. Nie ulega wątpliwości, że na tym szarym końcu, pomimo naszej względnej samowystarczalności gospodarczej długo zostawać nie będziemy mogli, a osiągnięcie poziomu Czechosłowacji już powiększyć musi nasz wywóz i przywóz pięciokrotnie. A przecież zważywszy tempo naszego gospodarczego rozwoju, tempo inwestycyj w rolnictwie i przemyśle mówi dowodnie, że nie długo będziemy na to czekali.

Rok ubiegły zaznaczył się powołaniem do życia żeglugi polskiej. Powstało przedsiębiorstwo państwowe, rozporządzające narazie ok. 20 tys. ton pojemności okrętowej. Jest to oczywiście drobiazg w stosunku do światowego tonażu. Jest to drobiazg nawet do tego, co posiadają zupełnie przeciętne linje okrętowe. Dziś mamy wszystkie dane, by utrzymać bez porównania więcej statków. Wszak sami polscy emigranci, na których przewóz Państwo może zastrzec sobie prawo, dają możność utrzymania kilku okrętów, utrzymujących stałą komunikację jeżeli już nie z Ameryką, to z Anglją. Mamy wszystkie warunki po temu, by posiadać cały szereg linij komunikacyjnych innych. Zadowolniliśmy się narazie jedną linją dziką, t. j. taką, której okręty idą tam, gdzie mają coś do przewiezienia.

Przedsiębiorstwo to dokonało już jednej rzeczy niezmiernie doniosłej ze stanowiska naszej godności narodowej — opanowało ruch pasażerski przybrzeżny. Rozwój

wybrzeża podniesie dochodowość tej linji. Narazie polityczne i psychologiczne jej znaczenie jest dominujące.

Towarowe statki Żeglugi Polskiej pracują bez przerwy. Miesięczne jej sprawozdania wykazują ciągłą działalność, która już teraz nie przynosi deficytu. Drobny ten tonaż dla życia gospodarczego kraju niema bezpośredniego znaczenia. Jest to przecież niezmiernie ważny aparat doświadczalny. Żegluga nie jest rzeczą, opłacającą się zawsze i we wszystkich warunkach. Jest ona warunkiem rozwoju Państwa, warunkiem rozwoju jego życia gospodarczego. Jako taka potrzebuje nieraz niezmiernie troskliwej opieki czasem finansowej, zawsze opieki w postaci odpowiednio dostosowanego ustawodawstwa. Żegluga aż nazbyt często przechodzi okresy krytyczne, gdy czy to w skutek nadmiernej podaży tonażu, czy wskutek forsownego popierania transportu przez te lub inne rządy, opłata za przewóz spada poniżej kosztów własnych. Trzeba mieć naprawdę duże doświadczenie i ogromne wyrobienie, aby stworzyć warunki, w którychby początkująca żegluga własna nie uległa obcej, potężnie zorganizowanej konkurencji. Właśnie to doświadczenie nam daje nasza pierwsza, słaba, skromna linja dzika. Ona to z jednej strony pozwala przedsiębiorstwom prywatnym zaznajamiać się z warunkami żeglugi i z jej kalkulacją — z drugiej zaś strony pozwala rządowi przystosowywać do istotnych potrzeb jej ustawy, rozporządzenia i t. d., w ten sposób, by przedsiębiorstwa zdrowe i dające istotną korzyść krajowi mogły się należycie rozwijać i dawać słuszne zyski swym właścicielom.

Niesposób pominąć i doświadczenia handlowego, jakie nabywamy dzięki drobnej naszej flocie. Ona to pozwala nam zyskiwać coraz to nowe rynki dla naszego węgla, ona pozwala sięgać po rynki nowe, jak francuski, afry-

kański, a kto wie, czy nie po jeszcze dalsze, o których dziś nawet nie marzy gospodarczo, ale nie morsko usposobiony ogół. I widzimy bądź co bądź rozwój tej żeglugi. Zaczęliśmy od statków po 3.000 tonn liczących, obecnie już zupełnie realne potrzeby sprawiły, że pomnażamy ten tonaż o jednostki pływające większe. Zaczęliśmy od linji dzikiej — dziś już Żegluga Polska powoli przechodzi do tworzenia linij stałych, których konieczność wykazało życie.

Jeżeli w ten sposób traktować będziemy naszą żeglugę i te jej początki, które rząd ufundował, to zrozumiemy całą jej doniosłość, zrozumiemy również, dlaczego pożądanem jest narazie, aby pozostawała ona w ręku rządu.

Nie ulega wątpliwości, że dziś już są warunki po temu, by tworzyć szereg nowych linij okrętowych. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że zupełnie śmiało można otworzyć żeglugę, łączącą nas z Anglją, z Lewantem, z Ameryką. I to również jest pewnikiem, że całkowicie nieomal dojrzała już sprawa organizacji połowów rybackich na morzu Północnem. Zapewne nie obejdziemy się tu siłami wyłącznie własnemi — ale też o kredyty zagraniczne na ten cel nie będzie zbyt trudno. Wszystko to jednak drobiazg w porównaniu z ogromem potrzeb. A potrzebom tym tem trudniej zadość uczynić, że w naszym kraju o ile wogóle kapitału jest nie zadużo — to na cele żeglugowe znajdzie się ich tem mniej. I tu otwiera się olbrzymie pole pracy dla inicjatywy społecznej, inicjatywy, którą kierować powinna Liga Morska i Rzeczna. Z jednej estrony podjąć należy szeroką pracę uświadamiającą, mającą na celu zainteresowanie szerokich sfer w tworzeniu żeglugi. Z drugiej—trzeba znaleźć drogę, na której można będzie doprowadzić do zrzeszenia się wszystkich samorządów, w celu zbierania funduszów na powiększenie i rozszerzenie działalności żeglugi państwowej. W naszych warunkach, jednoczesnego

tworzenia zagranicznego handlu i żeglugi i ustawodawstwa — jest to rzeczą nieodzowną. Inicjatywa pod tym względem już istnieje, dwa województwa — śląskie i łódzkie już przystąpiły do pracy, już i Bydgoszcz gotowa jest wziąć w niej udział. Inne miasta niewątpliwie dadzą się pociągnąć do spółpracy, trzeba tylko potężnego wysiłku organizacyjnego trzeba istotnego wytężenia woli i inteligencji tych, którzy rozumieją, czem jest morze dla państwa wogóle, a dla Polski w szczególności.

Muzeum Miasta Gdyni
BIBLIOTEKA
Gdyni

KSIĘGARNIA
ANTYKWARIAT
DOM KSIĄŻKI
1300
E 467135

E
JCIE
Z E”

ILUSTROWANE CZASOPISMO
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

~ ~ ~

WYCHODZI 1-GO KAŻDEGO MIESIĄCA.

PRENUMERATA ROCZNA 12 ZŁ.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

WARSZAWA, ELEKTORALNA 2 (GMACH MIN. PRZEMYSŁU I HANDLU) TEL. 15-63.

KONTO CZEKOWE P. K. O. NR. 9.747

Numery okazowe wysyła administracja na żądanie bezpłatnie.

MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Uziębto
Nasza przyszłość
MORZE
4656/Mz

ODBITO W DRUKARNI
ZAKŁADÓW WYDAWN.
M. ARCT, SP. AKC.
W WARSZAWIE
CZERNIAKOWSKA 225