WCZORAJ, DZIŚ i JUTRO POLSKI NA MORZU

inż. E. Kwiatkowski

SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA „WIEDZA"

p. 302

EUGENIUSZ KWIATKOWSKI

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO POLSKI NA MORZU

SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZA „WIEDZA"

WARSZAWA 1947

94(438)"19" : 913.2(438)

Studium Nauczycielskie BIBLIOTEKA w Gliwicach

SN 1352

POLITECHNIKA ŚLĄSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA w Gliwicach

143 468

Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka

1160

OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁ J. SŁOMCZYŃSKI

COPYRIGHT BY SPÓŁDZIELNIA
WYDAWNICZA „WIEDZA"
WARSZAWA 1947
PRINTED IN POLAND

E-0636

Druk. Pom. Spółdz. Wyd. „Wiedza" Nr. 7 w Grudziądzu

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO POLSKI NA MORZU

REFERAT WYGŁOSZONY DNIA 12 LIPCA 1946 R.
W SALI RATUSZA STAROMIEJSKIEGO W GDAŃSKU
NA I ZJEŹDZIE
ZWIĄZKU GOSPODARCZEGO MIAST MORSKICH

Gdybyśmy na chwilę opuścili mury tego historycznego budynku, który pamięta dawną Polskę Wazów, Sobieskich i Leszczyńskich, a dziś widzi nową Polskę morską, gdybyśmy opuścili to zebranie, by przenieść się nieco dalej w głąb lądu, do Warszawy, Krakowa, czy Lublina, do Wrocławia, Łodzi czy Białegostoku, zbliżyli się do jakiegokolwiek środowiska ludzi czynnych, rozumnych, inteligentnych i odczuwających całą prężnością ducha bóle porodowe nowej Polski, by powiedzieć im, że w tej chwili odbywa się pierwszy w dziejach Polski organizacyjny Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich w ponownie polskim Gdańsku, to niewątpliwie odczulibyśmy przepojone sympatią zakłopotanie naszych słuchaczy:

Hasło frontem do morza ma już ustalony swój walor psychiczny w najszerszych masach naszego narodu. I dusza, i rozum i sentyment wypełniają nasze morze obfitą treścią. Oczyma wyobraźni widzimy wszyscy potężne krany i taśmowce, nabrzeża i falochrony, koleje i wiadukty, magazyny i elewatory, stocznie i chłodnie, fabryki i elektrownie, statki i okręty wojenne w Szczecinie, w Gdyni i w Gdańsku. Słyszymy gwar tysięcznej rzeszy robotników portowych i marynarzy, dźwięk syren, łopotanie bander i górujący nad wszystkim regularny szum fal morskich.

Wiemy wszyscy, że tam w portach morskich zaczyna i kończy się proces naszej odbudowy gospodarczej, że tam koncentruje się nasz masowy eksport, by mnożyć pracę naszych górników i robotników przemysłowych, by skompensować przywóz niezbędnych surowców i ma-

szyn, by regenerować transport, by odbudować z upadku rolnictwo, by uzupełnić nasze możliwości aprowizacyjne dla pracujących mas ludzkich. I wreszcie odczuwamy wszyscy wyraźnie, jak z tego potoku klęsk narodowych i upokorzeń, z katorgi obozów koncentracyjnych i z warsztatów masowej śmierci, po prawie sześciu beznadziejnych latach wydobyło się nowe życie, opromienione chwałą dwu pojęć: Morze i cały Śląsk, Wisła i Odra z Nysą Łużycką! A z tym odczuciem związane jest nierozdzielnie przekonanie, że tego historycznego wybrzeża polskiego od Szczecina, Wolina i Świnoujścia po Elbląg, Tolkmicko i Frombong gotowi jestemy bronić jak ostatniego skarbu egzystencji narodowej i państwowej aż do ostatniej kropli z żył, do ostatniego tchu, do ostatnich sił.

I wiemy równie powszechnie, co to są miasta, a może raczej tylko pamiętamy, czym one były w przeszłości. Jeżeli współcześnie coraz szerzej przenika świat idea planowania, tendencja gospodarki skoordynowanej, wchłaniającej coraz liczniejsze przejawy życia zbiorowego, a nawet indywidualnego w swoje tryby, to wiemy, że te dwa pojęcia: miasto i planowość narodziły się razem w najodleglejszej starożytności i maszerowały razem przez cały ciąg dziejów. Wieś była u swych zaczątków dziełem indywidualnej, przypadkowej i swobodnej inicjatywy. Miasto musiało powstawać na podstawie planowania, tak samo w przeszłości jak i współcześnie. Te skupienia ludzkie zabudowane, zasiedlone, zagospodarowane i powiązane na podstawie określonego porządku sieciami dróg komunikacyjnych, wypełniały zawsze wielkie funkcje cywilizacyjne, gospodarcze i społeczne w państwie. Ta wizja idealnego miasta, emanującego ze siebie aktywność instytucji i jednostek, miasta wyposażonego we wspaniałą architekturę, w urządzenia użyteczności publicznej, akumulującego w sobie naukę i sztukę, przemysł i handel, administrację i banki, odzwierciedlającego w sobie wszystkie wartości, wszystkie talenty i przyzwy-

czajenia, wszystkie zalety i wady, tendencje i ambicje całego narodu, jest obecnie przesłonięta upiornym obrazem ruin i destrukcji. W chwilach depresji można wprost zadawać sobie pytanie, czy te skopane potwornym butem barbarzyńcy mrowiska ludzkie zasługują jeszcze na nazwę miast? Miasta polskie — na skutek skrępowania procesu ewolucyjnego w XIX wieku, w okresie zaborów — były przed wojną za ciasne, zacofane, nie doinwestowane, nie uposażone, zdeformowane, psychicznie małomiasteczkowe i tak samo jak drogi wodne i lądowe, jak przemysł i rzemiosło, wymagały gorączkowo przebudowy i zabudowy. Czymże więc może być ich życie dziś po zniszczeniu i zdewastowaniu całego dorobku dwudziestu pokoleń ludzkich i powaleniu na ziemię zaczarowanych w kamieniu symboli pięciu stuleci czasu?

Ta walka o przywrócenie współczesnym mrowiskom ludzkim miana i godności miast, uzdolnionych do wypełnienia swych funkcji, jest — z nielicznymi wyjątkami — wspólna wszystkim miastom polskim. I Warszawa, i Wrocław, i Poznań, i Gdańsk, i Grudziądz, i Szczecin, i Malbork, i Elbląg, i Kołobrzeg, i Iława i cały legion miast na obszarze od Karpat i Sudetów aż po wybrzeże morskie postawiony jest w tej sytuacji, iż nie wie, w jaki sposób przebrnąć przez ten ocean ruin i gruzów, by wylądować kiedyś na twardym gruncie zrekonstruowanych wartości cywilizacyjnych. Czegoż w tej sytuacji mogą chcieć specjalnie miasta morskie? Dlaczego tworzą odrębny związek? Dlaczego kładą akcent na określeniu „miasta morskie"? Wydaje się nawet, iż w tej definicji leży pewna sprzeczność wewnętrzna, większa dziś, niż kiedykolwiek dawniej.

Stojąc bowiem na gruncie polityki gospodarczego planowania, musimy uznać, że jej celowość i jej skuteczność będzie tym większa, tym pozytywniejsza, tym bardziej wydajna, im bardziej będzie ona powszechna i generalna, im bardziej unikać będzie wszelkich wyjątków i nawia-

sów. Na wielkich naradach planistycznych w Ameryce Roosevelta wielu wybitnych ekonomistów na kilka lat przed wojną wskazywało, że prawdziwe i pełne powodzenie tego systemu gospodarczego zależy od przyjęcia go i zastosowania przez wszystkie narody świata. Był to postulat powszechności planowania w skali światowej uzasadniony tym, że jego skuteczność wymaga ustawicznego równoważenia produkcji i konsumpcji, kredytu i transportu, cen i obiegu pieniężnego, a egoizm jednego choćby państwa jest w stanie w pewnych warunkach obalić rezultaty najlepiej opracowanego i przygotowanego planu. Tym bardziej więc jest to ważne w granicach jednego państwa, a zwłaszcza takiego jak Polska, która nie ma warunków uczynienia swego gospodarstwa samowystarczalnym. W planach tych musi więc być również zawarty i postulat odbudowy i zagospodarowania miast.

Ponadto każda młoda instytucja i każda młoda idea są agresywne. One pragną przemienić się w powszechnie obowiązujący dogmat. Tak np. przed wojną nasza młoda biurokracja pragnęła wszystko załatwić sama, pragnęła, ze złym skutkiem zresztą, wyręczyć całe społeczeństwo w jego rozlicznych funkcjach. Z wielką szkodą dla państwa sparaliżowany został samorząd miejski, gospodarczy i terytorialny, samorząd narodowy i regionalny, samorząd instytucji społecznych i oświatowych. Dziś młody ruch planistyczny redukuje niejednokrotnie pozycję miast w gospodarce i administracji ogólnonarodowej nawet tam, gdzie to nie jest uzasadnione potrzebą. W każdym razie zarówno ze względu na programowość polityki gospodarczego planowania, jak też i ze względu na sytuację budżetową miejsce dla wyładowania ambicji samorządowych miast staje się coraz bardziej wąskie. Już z tego jednego punktu widzenia można się zapytać: jaką to czynną rolę wyznacza dla siebie Związek Gospodarczy Miast Morskich? Na czym ma polegać jego własny — aby użyć słownika politycznego — nieskrępowany dostęp

do morza? Czyż ma to być nawrót do obcej idei, średniowiecznej Hanzy? Czy to ma być rozdzieranie jednolitego planu na sztuki? W jakich to fragmentach funkcji morskich państwa pragnie się usadowić nowy Związek Gospodarczy Miast Morskich?

Realizacja polityki morskiej w każdym państwie i w każdym ustroju sprowadza się w istocie rzeczy do następujących pięciu elementów. Trzeba posiadać właściwie rozbudowane i powiązane drogi komunikacyjne z zapleczem, trzeba mieć do dyspozycji porty handlowe odpowiednio usytuowane i technicznie wyposażone, należy posiadać w swym ręku czynniki rozbudowy i organizacji własnej floty handlowej, musi istnieć sprawny aparat handlowy, dostosowany do możliwości produkcyjnych i rynkowych, dynamizujący ustawicznie gospodarstwo narodowe i jego handel zewnętrzny, wreszcie musi się skodyfikować cele własnej ekspansji gospodarczej w systemie traktatów handlowych. Nawet w przedwojennym ustroju wolnokapitalistycznym w większości państw świata decydujący wpływ na komunikację, na porty i na politykę traktatową posiadały czynniki rządowe. Było to wynikiem również i tego zjawiska, że już w okresie przedwojennym przy ostrej konkurencji międzynarodowej i linie komunikacyjne, i porty musząc w służbie gospodarstwa narodowego wypełniać za wszelką cenę określone funkcje, nie posiadały atrakcyjności poważniejszych zysków. W dużej mierze dotyczy to również floty handlowej, w szczególności w odniesieniu do tych państw, które nie miały jeszcze wyrobionej pozycji na rynku światowym, a rozbudowa ich własnej floty znajdowała się dopiero w fazie początkowej.

Z tej puli zagadnień pozostawało więc tylko jedno dla wolnej gry sił indywidualnych, mianowicie handel zewnętrzny, tj. ten czynnik, który wymaga najwięcej inteligentnego wysiłku, z którym związane jest często poważne

ryzyko, którego skala możliwości jest wprost nieskończona, lecz który normalnie absorbuje największą część korzyści ekonomicznych i zysku. W okresie kryzysu światowego, w latach 1930—1935, jednakże i do tej dziedziny poczęła z samej konieczności przenikać coraz szerzej ingerencja państwowa. Nie w państwach etatystycznych, ale właśnie w bogatych, uprzemysłowionych państwach kapitalistycznych pojawiły się w obfitości zakazy przywozu i wywozu, normy standaryzacyjne, przepisy dewizowe, zarządzenia antyimigracyjne, premie eksportowe, systemy clearingowe, ścieśniając swobodę akcji inicjatywy prywatnej i wolnej konkurencji. Za symbol tego stanu rzeczy mógł być poczytywany fakt, że Manchester, tj. miasto, które przez całe dziesięciolecia było synonimem doktryny liberalnej, wystąpiło na parę lat przed wojną do swego rządu z wnioskami reglamentacyjnymi, będącymi zaprzeczeniem doktryny liberalnej. W warunkach gospodarki planowej tym bardziej więc ster polityki handlu zagranicznego musi pozostać w ręku państwa, a obiektywne warunki walutowe i hierarchia potrzeb w odbudowie zniszczonego gospodarstwa wzmocnią tylko te tendencje.

Gdzież więc na tle tych pięciu fundamentalnych zagadnień istniałoby miejsce dla realnej inicjatywy i ekspansji miast morskich?

Co więcej, przechodząc do porządku nad minioną przeszłością, można by sobie w abstrakcji pomyśleć właśnie w ramach polityki gospodarczego planowania i uspołecznienia środków produkcji i transportu, że w punkcie wybrzeża najbardziej odpowiednim mógłby powstać zupełnie nowoczesny port przeładunkowy, spedycyjny, wyposażony w najodpowiedniejsze urządzenia przeładunkowe i magazyny z barakami i domami dla wszystkich pracowników portowych, lecz bez wielorakich funkcji właściwego miasta, bez obciążeń przeszłością historyczną, bez odrębnego mechanizmu municypalnego, wypełniając

idealnie funkcje zlecone przez władze centralne — jako stalowy robot portowy. Funkcja miasta oddestylowałaby się w tym wypadku bez reszty od funkcji morza i portu.

Ale wgryźmy się w to zagadnienie: miasto i morze jeszcze nieco głębiej.

Istniały oczywiście w historii miasta, których cała treść życia stopiła się z morzem w jedno. Miasta te utraciły swój genetyczny związek z lądem. One były czymś zupełnie odrębnym od innych miast, ich cele i zadania, ich metody pracy i życia stały się zdecydowanie morskie. W tych wypadkach nie miasto nad morzem, ale morze nad miastem dominowało. Taką była sytuacja np. miast włoskich w późnym średniowieczu z Wenecją i Genuą na czele, tak nastawione były niektóre miasta flamandzkie czy hanzeatyckie, tak nastawiony był przez wieki i Gdańsk w swojej przeszłości historycznej. Handel morski i bezpośredni zysk był dla nich celem samym w sobie. To one realizowały własną politykę morską, w imię własnej korzyści eksploatując w sposób bezwzględny swoje zaplecza i swoje rynki zbytu. One rzeczywiście były wyodrębnione z własnego organizmu narodowego i gospodarczego, własnym celom nadały charakter suwerenny, stwarzając własną, odrębną rację stanu, w imię której niejednokrotnie odwoływać się musiały do siły i podejmować krwawe rozprawy.

Jest dla każdego jasne, że jeżeli kto, to nowa Polska podobnej podstawy organizacyjnej zaakceptować nie może i na pewno nie zaakceptuje. Gdyż cała polityka morska jest w naszym wypadku tylko wysoce skomplikowanym narzędziem i sługą dla realizacji wielkich celów państwowych i narodowych. Poprzez eksploatację morza i wybrzeża całe łańcuchy skutków gospodarczych i socjalnych, materialnych i psychicznych można świadomie i programowo wywołać na zapleczu, tj. na terenie całej Polski. Ani porty, ani miasta portowe nie mogą utworzyć tak czy inaczej nazwanego kartelu dla eksploatacji swego

zaplecza za pośrednictwem prostego faktu, że one otwierają bezpośrednio dostęp Polski do morza. Przeciwnie, i porty morskie i miasta muszą być wciąż wpatrzone w jeden zasadniczy cel, a celem tym jest rozwój gospodarstwa narodowego, zwiększenie ilościowe i zróżniczkowanie jakościowe pracy, pomnożenie potęgi państwa, przekształcenie struktury naszej z agrarno-przemysłowej na przemysłowo-morską. Bo morze ma stanowić odtąd bogactwo całej Polski, nie zaś polskiego wybrzeża. Sens formowania Związku Gospodarczego Miast Morskich — rzucony na ekran przyszłego bytu państwa — musi być więc odnaleziony gdzie indziej. Musimy z dużą skrupulatnością przeszukać całą podstawę naszego nowego tak głęboko zmienionego bytu państwowego, by znaleźć właściwe i jasne drogowskazy działania w przedmiocie, który nas dziś interesuje. Może tam odnajdziemy głębszy sens zharmonizowania tych dwu funkcji, które się zwą miasto i morze i właściwego ustawienia ich w generalnym planie przebudowy Polski.

Trzeba się wczuć głęboko w psychikę istoty ludzkiej, która nagle nieoczekiwanie traci coś z fundamentalnych elementów swego bytu i równocześnie coś zyskuje. W pierwszym momencie przeważa w niej poczucie straty. Do rekompensaty podchodzi się rozumowo, nieufnie, do straty uczuciowo. W takiej fazie psychicznej znajduje się i naród polski.

Pozostawiając na uboczu przyczyny, faktem jest, że w historii ostatnich kilku wieków na terenie kontynentu europejskiego żaden naród ani żadne państwo nie przeszło tak ostrego procesu chudnięcia terytorialnego, jak właśnie Polska. W stosunku do historycznych granic maksymalnych, obecny teren państwa polskiego reprezentuje ok. 30 proc., łącznie z odzyskanymi ziemiami na

zachodzie. Ten fakt przesłania nam zarówno zrozumienie wartości ziem nowoodzyskanych, jak też i zrozumienie konsekwencji gospodarczych nowej sytuacji.

W rzeczywistości walory potencjalne nowego ukształtowania granic Polski na zachodzie są tak wielkie i tak pozytywne, że trudno je w całej rozciągłości ocenić.

Przede wszystkim można obiektywnie stwierdzić, że historia zna bardzo mało przykładów rekonstrukcji sytuacji przegranej przed wiekami. Największe nawet zwycięstwa, nie oparte o trwały i czujny wysiłek, przepadają w nirwanie historii, klęski i błędy zaś pozostawiają zwykle trwały ślad. Zmartwychwstanie sytuacji przepadłych przed wiekami jest nie mniej cudowne, niż zmartwychwstanie człowieka. A taki właśnie wypadek pozytywnej rekonstrukcji minionej przeszłości zachodzi w obecnym położeniu Polski, i to jest prawdziwym sukcesem Rządu Jedności Narodowej. W nowych granicach państwowych — przy wydobyciu wielkiego entuzjazmu pracy i wysiłku — naród polski nie tylko może żyć, ale znaleźć warunki rozwojowe, jakich nie miał na przestrzeni z górą trzystu lat. Możemy stać się państwem narodowo jednorodnym, a jest to czynnik rozwojowy bezcenny. Możemy przebudować fundamentalnie w ciągu życia dwu generacji strukturę gospodarczą państwa. W tej złej strukturze gospodarczej, a w konsekwencji i socjalnej leżały poprzednio główne źródła naszej słabości. Mocarstwowe tendencje, nie ufundowane na podłożu dynamizmu gospodarczego, na unowocześnieniu struktury gospodarczej stały się wewnętrznym dysonansem w naszej polityce i w naszej psychice narodowej.

Dziś stoimy wobec alternatywy daleko cięższej, ale zarazem jaśniejszej, niż w sytuacji przedwojennej. Jeżeli — pomimo trudności powojennych — zdołamy stosunkowo szybko zrekonstruować gospodarstwo Polski tak, by miało ono pięlno dynamiczne, przebojowe, twórcze i charakter przemysłowo-morski, wówczas nie tylko usuniemy

źródła trwałego kryzysu agrarnego, ale ponadto zahamujemy proces dalszego spychania Polski — od zachodu w kierunku dośrodkowym. Przestanie chudnąć i utrwali mocno swój niepodległy byt polityczny i gospodarczy.

Trzeba w sposób męski i prosty wypowiedzieć głośno tę prawdę, że stawka, którą musi rozegrać pozytywnie lub negatywnie najbliższe pokolenie Polski, dotyczyć będzie samego istnienia państwa polskiego, a z tym i warunków bytu naszego narodu.

Gdyby na chwilę zatrzymać się przy czynnikach rozwojowych natury materialnej, to można stwierdzić, że stajemy się narodem jednym z najbogaciej wyposażonych w źródła energetyczne. Już jesteśmy czołowym producentem węgla i koksu, a pozycję naszą możemy w przyszłości poważnie wzmocnić. Posiadamy doświadczenia przemysłowe i kilka wielkich okręgów produkcyjnych, uratowanych przed zagładą. Mamy w zasadzie dobrze założone linie komunikacyjne i wytyczony siłą faktów przymus dalszej rozbudowy dróg wodnych śródlądowych. Pozytywne wykonanie tego zadania uczyniłoby polski przemysł metalurgiczny konkurencyjnym w relacjach międzynarodowych i poprawiłoby znacznie pozycję przemysłu włókienniczego i przetwórczo-spożywczego. Co ważniejsze — główny pomost gospodarczy, przebiegający dotychczas przez kontynent europejski z północy na południe, od Morza Północnego przez Niemcy, Austrię, Jugosławię i Włochy do Adriatyku o szerokości 970 km, przesunąłby się w tym wypadku na linię: Morze Bałtyckie — Dunaj — Morze Czarne jako na najkorzystniejszą drogę kontynentalną w Europie. Ta droga jest nieco dłuższa, która tyle wartości ekonomicznych zakumulowała w tym kraju, bo wynosi 1.200 km, ale jest bez porównania dogodniejsza w rozbudowie i eksploatacji. Średnie wzniesienie lądu europejskiego ponad poziom morski wynosi ok. 330 m, a pomostu niemieckiego, przecinającego Alpy, jest prawie dwukrotnie większe.

Na terenie Polski, pomiędzy Odrą i Wisłą, wzniesienie to wynosi zaledwie 160 m średnio i w relacji do swej długości nie ma konkurenta w Europie. Wreszcie rewolucyjnie dynamizującym czynnikiem może się stać w nowej Polsce wybrzeże morskie. Przewrót w tej dziedzinie ma charakter zupełnie zasadniczy. Spośród państw morskich w Europie byliśmy przed wojną pod względem tzw. stopnia morskości państwem na ostatnim miejscu. Stopień ten określa się stosunkiem granicy morskiej do lądowej danego państwa. Dla Włoch, Szwecji czy Francji wahał się on w granicach 80—60 proc., dla wielu innych państw, a w tym dla Niemiec, od 20—10 proc., w Polsce zaś przedwojennej wynosił on zaledwie 1,4 proc. W Polsce przedwojennej na 1 km wybrzeża przypadało 460 tys. mieszkańców, w Belgii zaś 122 tysiące. Obecnie stopień morskości granicy państwowej wyraża się cyfrą 15, czyli że jest z Niemcami przedwojennymi identyczny, a ilość ludności przypadającej na 1 km wahać się będzie ok. 50 tys., czyli prawie dziesięciokrotnie korzystniej niż przed wojną i wzwyż dwukrotnie korzystniej niż w Belgii. Sytuacje geopolityczne tylko przy inercji narodowej mogą się stać jałowe.

Z przeszłości historycznej możemy również czerpać naukę, że nieskrępowane powiązanie polskiego zaplecza z morzem dawało zawsze, nawet przy prawie biernej polityce morskiej państwa — wyraźnie pozytywne rezultaty i odwrotnie każde osłabienie czy przecięcie tego związku łamało natychmiast linię rozwojową na wybrzeżu.

Już od samego wstępu do dziejów Polski, wówczas gdy jej uwaga polityczna skierowana była na zachód, spotykamy silne akcenty morskie i handlowe. Wówczas to jeszcze wielkim portem słowiańsko-polskim był Wolin nad Odrą. Surowiecki w swym dziele Historya miast w Polszcze przytacza, że wówczas żegluga słowiańska na Bałtyku była silnie rozwinięta. Od Woli-

na Odrą, Wartą i Gopłem szła wielka trasa handlowa, a liczne statki dowoziły wówczas jako główny produkt konsumpcyjny sól do Polski. Nad Gopłem urósł znaczny na ówczesne stosunki gród, w którym przejeżdżające dalej statki składały cła i opłaty w naturze, kruszami soli. Z tego grodu wywodzą się pradzieje naszej ojczyzny, a zwał się on Kruszwicą.

Na początku XV wieku handel morski przez odcięty od Polski Gdańsk rozwija się jeszcze bardzo słabo. Rejestruje się tam rocznie kilkadziesiąt małych statków zabierających zboże, mięso, wosk, miedź i ołów, skóry surowe i wyroby lniane. Gdy jednak w latach sześćdziesiątych XV stulecia Gdańsk powrócił ponownie do Polski, rozwój handlu w tym porcie staje się bardzo żywy. W roku 1490 już 720 statków opuściło Gdańsk, zabierając towary polskie. Był to jeszcze zdecydowanie handel bałtycki. Po otwarciu cieśniny Sundu pod koniec pierwszej połowy XVI stulecia poczyna się rozwijać gwałtownie handel dalekomorski w Gdańsku, a zanika prawie handel bałtycki. Teraz gdańszczanie całymi konwojami flotowymi wywozić poczęli produkty agrarne Polski do Lizbony, ówczesnego centrum morskiego handlu światowego, a z Portugalii przywozili towary indyjskie do Polski. Rynki stopniowo rozszerzają się. W r. 1591 wyrusza z Gdańska flotylla czterystu statków holenderskich ze zbożem polskim do Włoch. W r. 1618 zawinęło do portu gdańskiego prawie dwa tysiące statków, a wartość eksportu polskiego przez Gdańsk wynosi w tym czasie ok. 17 milionów ówczesnych złp rocznie. Gdańsk stał się stopniowo pierwszym portem na całym Bałtyku, żyjąc z Polski i pracując dla Polski.

Od końca XVI wieku Bałtyk staje się tak wielkim ośrodkiem handlu międzynarodowego, jak ongiś było nim Morze Śródziemne. Jest to reakcja zaplecza polskiego na organicznie związane z nim wybrzeże. W tym okresie czasu odpływa np z samego Amsterdamu ok. 650

statków rocznie na Bałtyk, a do krajów pozaeuropejskich z tego światowego centrum zaledwie 80—90 statków. W połowie XVII wieku już trzy czwarte kapitałów giełdy amsterdamskiej zaangażowane były w handlu bałtyckim. Wedle zaś wykazów rejestru cła zundzkiego 60 proc. obrotów handlowych na całym Bałtyku wiązało się wyłącznie z portem gdanskim. Dla Polski pracuje jednak równolegle szereg portów bałtyckich. Tak np. za czasów Stefana Batorego Elbląg przyjmuje rocznie ok. 340 statków i tam ma swoją siedzibę kompania dla przewozu sukna angielskiego do Polski.

Krzywa rozwoju handlu morskiego na Bałtyku przebiega zupełnie równolegle do stanu gospodarczego Polski i do ścisłości powiązania gospodarczego i politycznego tych portów z Polską.

To zjawisko powtórzyło się po pierwszej wojnie światowej, to samo powtarza się dziś. Miesiąc za miesiącem przynosi w portach delty Wisły nowe rekordy. Zbliżamy się szybkimi krokami do przeładunku miliona ton miesięcznie. Żaden odcinek wybrzeża morskego w całej Europie nie rejestruje podobnego tempa rozwojowego. Gdy bowiem dwa organicznie uzupełniające się elementy, to jest zaplecze polskie zawarte głównie pomiędzy Odrą i Wisłą i wybrzeże od Szczecina po Elbląg złączy się w zwartą, gospodarczą i polityczną całość, wybrzeże nasze wbrew wszelkim zniszczeniom i dewastacjom, wbrew trudnościom i brakom poczyna pracować gorączkowo i bardziej dynamicznie, niż można to było przypuszczać w najbardziej optymistycznych perspektywach jeszcze przed siedmiu miesiącami.

Trzeba więc ustawicznie uświadamiać w całym społeczeństwie polskim pozytywną wartość tego procesu historycznej restytucji nad Bałtykiem, tej wielkiej zdobyczy, którą przedstawia dla naszej przyszłości wybrzeże morskie od Szczecina poprzez Kołobrzeg, Derkowo, Postomin, Łebę aż do Gdyni, Gdańska i Elbląga.

Studium Szczecińskie BIBLIOTEKA
POLITECHNIKA ŚLĄSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że formalne wejście do rodziny państw morskich i bałtyckich nakłada na nas i wielkie obowiązki i otwiera nam szanse nieograniczonych rezultatów, o ile tylko nastawimy się właściwie do zagadnienia, przekazanego nam w wyniku wielkiego procesu historycznego we władanie.

Trzeba sobie koniecznie zdać sprawę z tego, że 75 proc. całego handlu światowego rozgrywa się na szlakach morskich, opanowanych przed wojną przez państwa reprezentujące tylko 20 proc. ludności świata, po wojnie zaledwie 10 proc. One to zgarniają korzyści pozostawione im przez narody nieaktywne.

Trzeba wreszcie zrozumieć, że tak samo fatalne są przejawiania nieuzasadnionych i złudnych zwykle, odświętnych i krasnomówczych ambicji narodowych, jak i brak ambicji wszędzie tam, gdzie ona jest na miejscu i może przynieść w oparciu o świadomy wysiłek pracy pozytywne rezultaty. Ileż bowiem wymowy ma fakt, że przed wojną na całej kuli ziemskiej istniało zaledwie 31 portów morskich, skoncentrowanych w czterech grupach, które rejestrowały rocznie obrót towarowy powyżej dziesięciu milionów ton każdy. Z tej cyfry przypadało na porty usytuowane w stronę Oceanu Atlantyckiego 18, na Morzu Śródziemnym 6, na Oceanie Spokojnym 6 i na Oceanie Indyjskim 1. W r. 1939 Gdynia była zupełnie bliska przyłączenia się do tego zespołu, by otworzyć piąty rozdział dynamizmu morskiego właśnie na Bałtyku Po wojnie cyfry ogólnych obrotów i cyfra wielkich portów światowych bardzo znacznie upadła. Mimo to jednak w roku 1947 niewątpliwie zespół portowy Gdańsk—Gdynia zajmie ponownie czołową pozycję na Bałtyku i wejdzie do nielicznej grupy głównych portów światowych. Te cele naszej polityki gospodarczo-morskiej są nie tylko możliwe do osiągnięcia, ale są ponadto niezbędne w imię najwyższych interesów państwa. Tu bowiem, na polskim Bałtyku, na długiej linii łączącej Gdańsk przez Gdynię ze

Szczecinem, istnieje wykuta krwią i pracą Polski, znojem walk historycznych z nawałą krzyżacko-germańską, zdeterminowaną decyzją władz państwowych nowej Polski stalowa oś, około której pragniemy i możemy obrócić jak na zawiasie strukturę gospodarczą naszych ziem o 90 stopni. Tu na morskim ramieniu dźwigni historycznej możemy podnieść z upadku wojennego kraj, możemy dźwignąć jego siły, możemy ustalić szacunek innych narodów dla naszej pracy pokojowej i współpracy gospodarczej. Tu możemy pokusić się o zaszczepienie w dorzeczu Odry i w dorzeczu Wisły nowej, innej cywilizacji, innego dynamizmu życia, innego stosunku człowieka do człowieka, by w zgodnym rytmie umocnić wszystkie wartości materialne i moralne, które w przyszłości staną na straży nienaruszalności granic państwa i wolności narodu polskiego.

Nowa sytuacja Polski w stosunku do morza — jeżeli zechcemy — może wywrzeć nieobliczalny skutek na przyszłe dzieje naszego narodu. Zadanie to nie jest łatwe, gdyż obok przełamania własnej psychiki wymaga solidarnego, długofalowego i niezmiennego wysiłku wszystkich aktywnych i twórczych sił narodowych bez różnicy zapatrywań politycznych, zarówno na wybrzeżu jak i na całym polskim zapleczu.

Ale w ramach polityki gospodarczego planowania ta głęboka przebudowa Polski jest łatwiejsza do wykonania, niż w oparciu o nowe systemy ekonomiczne.

Z ciężaru tych zadań społeczeństwo polskie musi sobie zdawać sprawę codziennie.

Odbudowa i zagospodarowanie ziem zachodnich wymagać będą wielomiliardowych nakładów. Potrzeby te sprowadzają się głównie do dowozu urządzeń przemysłowych i surowców fabrykacyjnych. Funkcjonowanie mechanizmu dewizowego dla równoważenia bilansu płatniczego. było już przed wojną bardzo utrudnione. Po wojnie te trudności spotęgują się ponownie. Nie będziemy

wyprzedawać majątku narodowego w obce ręce dla zdobycia niezbędnych dewiz. Nie możemy liczyć obecnie ani na eksport rąk roboczych, ani na poważniejszy transfer oszczędności naszej emigracji zamorskiej. Sprawa długoterminowych pożyczek zagranicznych na cele inwestycyjne jest co najmniej wątpliwa, gdyż podlega często dyspozycjom politycznym. Konkretne plany importowe możemy opierać tylko na wywozie własnych nadwyżek towarowych. Podstawowe nasze potrzeby importowe, a więc maszyny i urządzenia fabryczne, wełnę, bawełnę, jutę, metale kolorowe, rudy, tłuszcze, celulozę możemy pokryć w pożądanych ilościach tylko w krajach zamorskich. Do planu importowego musimy dostosować naszą politykę wywozową. Oznacza to, że musimy wygrać każdą nadarzającą się koniunkturę, a w konsekwencji musimy dysponować wszystkimi czynnikami realizacji polityki morskiej w wielkim stylu. Obfite doświadczenia przeszłości wskazują nam aż nadto wyraźnie, że powodzenie tej akcji uzależnione jest od dwu czynników: materialnego i psychicznego.

Wartość czynnika pierwszego jest zrozumiała sama przez się i omówiona była już poprzednio. Nie samo morze jest materialnym bogactwem narodowym, ale opanowanie morza przy pomocy uzbrojenia technicznego, przepojonego twórczą myślą i wolą człowieka. To zadanie, obejmujące z jednej strony wyposażenie portów morskich w nowoczesne konstrukcje przeładunkowe, zbiorcze i dystrybucyjne, we flotę handlową i rybacką, w aparat usług portowych, z drugiej zaś w aparat produkcyjny i handlowy na zapleczu, w sprawną sieć komunikacji lądowych i wodnych, w zasadnicze instalacje pomocnicze w samych portach, jak stocznie okrętowe i centrale energetyczne, jest w głównej mierze zadaniem całego państwa, jego rządu i centralnych organizacji gospodarczych. Stwierdzając to, musimy dojść do wniosku, że struktura życia i pracy miast morskich ulega po wojnie zasadniczej zmianie. Na Śląsku, w Dąbrowie, w Łodzi,

w Warszawie forma dyspozycji gospodarczych uległa zasadniczej zmianie. Struktura gospodarstwa pozostaje tam w istocie ta sama. Wpływ czynnika pracy na produkcję, stosunek zysku do kapitału, sposób dysponowania towarem uległy zmianie. Zadanie samo, rozdzielone pomiędzy ludzi, pozostało niezmienione. W miastach morskich sama treść życia uległa głębokiej zmianie, wywołując konsekwencje o bardzo dalekim zasięgu. Czynnik dyspozycyjny wielkiego eksportu i zróżniczkowanego importu przesunął się poza wybrzeże i poza środowiska miast morskich. Terenowa koncentracja zysków opartych na handlu morskim, posiadająca tak doniosły wpływ na kształtowanie się finansów komunalnych, oddaliła się od wybrzeża. Współudział miast morskich w eksploatacji urządzeń morskich i instalacji pomocniczych uległ redukcji. Natomiast obowiązki miast w stosunku do potrzeb portów uległy rozszerzeniu. Każde zwiększenie pracy, czy to w zakresie odbudowy portów, czy to w ich eksploatacji, każde zwiększenie ruchu statków, każde rozbudowanie instytucji gospodarczych, zadyrygowane centralnie, powoduje nowe, dodatkowe ciężary dla miast.

Miasta morskie w swej roli samodzielnie na razie chudną. Chudną materialnie i chudną intelektualnie. Fakty wypływające automatycznie z pracy portów, narzucają im bezapelacyjny program wykonawczy. To właśnie te fakty dysponują kierunkami i rozmiarami odbudowy sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej, one narzucają kolejność wyposażenia szpitali, urządzenia szkół miejskich, one rozszerzają wymiar zagadnienia aprowizacyjnego, one rozbudowują zasięg administracji miejskiej, a wreszcie rzecz najważniejsza, one dyktują strukturę jakościową i ilościową zaludnienia miast.

Równocześnie główne źródła dochodowe uciekają od miast morskich do centrów przemysłowych, lub do stolicy państwa. Tematy życia dla ludności tych miast ulegają identycznej redukcji.

Z drugiej strony nie można nie zdawać sobie sprawy z tego, że wysuwając obecnie zasadniczą i nową tezę głębokiej przebudowy struktury gospodarstwa polskiego w oparciu o rozbudowę produkcji przemysłowej, o najszerszą zarówno ze Wschodem jak i Zachodem wymianę towarową w skali międzynarodowej, a w konsekwencji w oparciu o planową urbanizację kraju i o organiczne powiązanie rozwoju gospodarczego z czynnikiem morskim, musimy wypełnić życiem i aktywną treścią każdy kilometr polskiego wybrzeża. Położenie najsilniejszego akcentu na ten postulat jest koniecznością. Pozornie bowiem mogło by się wydawać, że zagadnienie stosunku do morza, do realizacji czynnej polityki morskiej stoi w szeregu wielu innych zagadnień jako dylemat, w najlepszym razie równy między równymi. Tymczasem po głębszym zanalizowaniu sprawy okazuje się, że jest to obecnie problemat kluczowy, fundamentalny, może nawet źródłowy dla wielu innych zagadnień naszego zbiorowego życia. Fakt podwójnego oddziaływania morza na strukturę zaplecza i odwrotnie zaplecza na aktywizację polityki morskiej był już niejednokrotnie rozważany i ustalany nie tylko na przykładzie polskim. Jest to argument ekonomiczny bezspornej wartości. Obok niego staje w szeregu argument o charakterze politycznym. Same w sobie prawa historyczne posiadają współcześnie tylko walor względny. Ilustruje to najdobitniej fakt, że prawie każdy naród — gdyby mógł swobodnie restytuować swe prawa historyczne — to odwołałby się do innej daty, a nawet do innego stulecia. Jeżeli w pewnych przełomowych okresach logika faktów i logika naprawienia zadanych szkód cofa dla jakiegoś narodu koło historii wstecz, to tylko z klauzulą warunkową. Warunkiem tym, który przez wszystkich uczciwych ludzi musi być uznany i uszanowany, jest doświadczenie, że restytucja taka niesie ze sobą pomnożenie wartości cywilizacyjnych i kulturalnych. Jesteśmy więc zobowiązani do udowodnienia

w okresie życia jednego pokolenia, że ziemie odzyskane, połączone organicznie z wybrzeżem morza, w nowej strukturze politycznej i gospodarczej będą żyć i lepiej, i intensywniej, niż w rozdartej szachownicy prusko-polskiej.

Takim właśnie sprawdzianem w przeszłości była Gdynia i ona niewątpliwie podbudowała prawa Polski do szerszego dostępu do morza. W nowej Polsce zagadnienie morskie przerosło nieporównanie swoją wagą wszystko to, co ważyło w niedawnej przeszłości. I dlatego wielokrotnie większy wysiłek państwa i społeczeństwa musi być realnie w tę stronę skierowany.

Trzecim argumentem jest tendencja stopniowego przekształcania psychiki społeczeństwa polskiego. Trzeba dobrze rozważyć i to, że jeżeli mówimy o procesie przebudowania struktury gospodarczej, o procesie urbanizacji, o organicznym powiązaniu nowej Polski z jej historycznym wybrzeżem Bałtyku, jeżeli mówimy o nowej cywilizacji, która ma powstać pomiędzy dorzeczem Odry i dorzeczem Wisły, o charakterze polskiej gospodarki planowej, o ambicji narodowej opanowania wszelkich trudności na ziemiach odzyskanych, o miastach i o morzu — to przecież w istocie rzeczy nie myślimy wcale o stronie czysto materialnej i mechanicznej, ale o człowieku. W jego ręku i w jego mózgu leżą zarówno wszystkie możliwości, jak i wszystkie trudności. Na identyczne zjawiska różne narody reagowały różnie i osiągały diametralnie różne skutki. Psychikę narodów formują w wielkiej mierze warunki. Nowe ukształtowanie granicy północnej posiada ten olbrzymi walor, że morze było i jest nadal wielką siłą formującą i przekształcającą psychikę narodu.

A morze kształci ludzi w pojęciach wielko-przestrzennych, międzynarodowych, ono nagina charaktery ludzkie do wytrwałości, do walki z przeciwnościami, do

żywiołowego uporu, umocowanego jednak na kotwicy rozsądku, ono przyzwyczaja ludzi do cierpliwości, do decyzji, do uświadomienia odpowiedzialności. Morze nie zna granic i nie zna podziałów, zmusza zespoły ludzkie do zdyscyplinowanej kolaboracji, a jednostkę do samodzielnej inicjatywy. Ono hamuje wybujały indywidualizm, ale przepaja poczuciem wolności, ono nie zna totalizmu, ale niszczy anarchię. Kontynent odwrotnie popycha ludzi do partykularyzmu i do uporu zaściankowego, do ustawicznego odgradzania się jednych ludzi od drugich. Gdy ląd reprezentuje formy statyczne, to morze jest dynamicznym czynnikiem ruchu. Gdy na lądzie dominuje tendencja posiadania, to na morzu użytkowania. Gdy na lądzie czynnikiem rozstrzygającym jest siła, to na morzu sztuka. Gdy na lądzie tendencje biegną wprost przeciwko sobie i w konsekwencji doprowadzają do częstego zderzenia się, do konfliktów przed wyczerpaniem wszelkich możliwości porozumienia się, to na morzu przeważa empiryzm i racjonalizm, a nawet trudności niepokonalne mają tendencję do wymijania się. Na morzu liczą się nie słowa lecz czyny, nie uczucia lecz myśli, nie zapały ale wytrwałość, nie dyletantyzm lecz wiedza, nie szaber lecz praca.

Były i są narody usytuowane doskonale nad morzem, a mimo to psychika ich pozostała lądowa. Współcześnie do takich narodów należą np. Niemcy. Naród polski jest uzdolniony do ewolucji psychicznej i w ciągu ostatnich lat pięćdziesięciu przebył samorzutnie olbrzymią drogę naprzód. Ale przemiany te nie dokonają się z koniecznym przyśpieszeniem bez wysiłku i pracy. Już dziś wprzęga się szereg instytucji, jak np. Instytut Bałtycki, które z wielkim zapałem, umiejętnością i poświęceniem, nawet z wytrwałością i uporem szczepią drobnoustroje morskie w psychikę polską. Tę pracę należy uwielokrotnić i włączyć każdą realną możliwość do akcji. Jakże wielką i niczym niezastąpioną rolę w tej dziedzinie ode-

grać mogą miasta morskie Rzeczpospolitej i żadna instytucja, żadna propaganda słowna nie może wykonać tego zadania ani tak masowo, ani tak demokratycznie, ani tak poglądowo, jak właśnie miasta morskie nowej Polski. Rozbudowując ustawicznie tematy pracy morskiej w ramach jednolitej, trwałej i aktywnej organizacji, tylko miasta morskie mogą szybko wytworzyć całe zespoły obywateli wiążących swój byt, swoje życie, swój światopogląd z morzem. Praca ta nie może być wykonywana ani szablonowo, ani chaotocznie. Ona musi stanowić istotną część planu państwowego, musi być akcją skoordynowaną wśród samych miast. Nie najistotniejszy więc jest jakikolwiek szczegół programu pracy Związku Gospodarczego Miast Morskich. Ważne natomiast jest to, by z woli i zrozumienia swych obowiązków przez miasta morskie powstała instytucja wyposażona początkowo przez państwo w skromne choćby środki działania, która harmonizując się wewnętrznie z polityką ogólno-państwową, inicjowałaby działalność, rozszerzałaby zakres prac, wypełniałaby nową i realną treścią życie miast, łamałaby inercję, szczepiłaby psychikę morską we własnych środowiskach. Trzeba bowiem wreszcie stwierdzić i to: siła narodowej prężności leży przede wszystkim w miastach, prężności zarówno kulturalnej jak i materialnej. Nie jest to równoznaczne z tezą przeciwstawienia miast i wsi, tak samo jak serce człowieka nie jest przeciwstawieniem się pracy mięśni i płuc. Tak typowo rolniczy kraj jak Dania wyciąga wszystkie konsekwencje ze swojej sytuacji nadmorskiej; bez surowców rozwija wielki przemysł, bez wielkiej przestrzeni mnoży swe środki komunikacyjne, bez ambicji wielkomocarstwowych rozbudowuje swój handel międzynarodowy, bez jakiegokolwiek krępowania rozwoju rolnictwa realizuje wielkimi krokami swój proces urbanizacyjny. W okresie trzydziestolecia przedwojennego cyfra lulności wiejskiej wzrosła tam o ok. 35 proc., cyfra ludności miejskiej o 70 proc. Ten ruch doprowadził do idealnej prawie równo-

wagi pomiędzy ludnością żyjącą na wsi i żyjącą w miastach. Niech te fakty i tendencje będą drogowskazem dla nowej Polski.

Ale żadne miasto na zapleczu nie przechodzi współcześnie tak głębokiej zmiany u samych podstaw swego bytu, jak to ma miejsce w miastach nadmorskich. Miasta te zrodzone zostały z morza i w swej wielowiekowej historii morzem przesiąkły. Jak szybko zaś odbywa się taki proces — realnym dowodem może być miasto Gdynia. Jeśli dziś szereg funkcji, w imię najwyższych korzyści społecznych, musi przejąć w swoje ręce państwo, nie może to powodować żadnej depresji. Kto staje w sposób zorganizowany do pracy, zwłaszcza w obliczu katastrofalnych ruin życia, ten temat pracy znajdzie zawsze. Miasta wybrzeża związane są tysiącem nierozerwalnych więzów z morzem, a dziś więzy te należy wzmacniać, a nie rozluźniać.

Przykładowo tylko można wymienić żeglugę przybrzeżną. Z punktu widzenia polityki morskiej i ekspansji handlu zagranicznego jest to dla państwa zagadnienie drugorzędne. Dla miast regionu morskiego jest to sprawa najżywotniejsza i najaktualniejsza, tworząca cały łańcuch realnych konsekwencji gospodarczych dla tych miast. Podobnych tematów i celów działalności można znaleźć znacznie więcej.

Gospodarstwo narodowe udowodniło już, że wiąże swe własne wysiłki z morzem. To współdziałanie przejawia się w dynamicznym rozroście pracy naszych portów morskich. Gdynia i Gdańsk w ciągu bardzo krótkiego czasu, dzięki ofiarnej i umiejętnej pracy bardzo wielu ludzi i licznych instytucji państwowych, pobiły już obecnie wszystkie dawne rekordy w szybkości swej regeneracji. W tym roku nadchodzi okres regeneracji Szczecina. Oczy całej Polski zwrócone są obecnie na to miasto i na ten port. Nowa Polska podejmie wszelki trud, wszelkie wysiłki, by Szczecin zrepolonizowany aż do najgłębszych

fundamentów społecznych, uwolniony od wrogich elementów napływowego prusactwa, wszedł w orbitę pracy dla gospodarstwa polskiego, a następnie, by doszedł do pełni rozwoju swoich sił, służąc swą pracą, swą organizacją, swymi urządzeniami, swą magistralą odrzańską nie tylko Polsce, ale i tym narodom europejskim, które z tej współpracy gospodarczej dla swego tranzytu zechcą korzystać. W kolejności wysiłku musi być skierowana również uwaga na Elbląg. Sytuacja tego portu uległa radykalnej zmianie. Przez półtora wieku był on odcięty od swego naturalnego zaplecza, a ten fakt nie pozostał bez wpływu na charakter portu i miasta. Obecnie reakcja zaplecza pocznie wywierać stopniowo zdecydowany wpływ na przywrócenie charakteru morskiego i temu portowi.

Musimy jednak mieć wciąż na uwadze, że porty i miasta nadmorskie są powiązane tysiącami węzłów. To nie są dwa obok siebie ustawione martwe przedmioty, służące różnym celom, to jest w istocie rzeczy jeden wielofunkcyjny, żywy organizm, który albo razem żyje w słońcu pracy i rozwoju, albo razem zamiera i ginie. Toteż w imię tych samych założeń, które od pierwszych dni wyzwolenia Polski spod jarzma pruskiej niewoli skierowały tyle wysiłku na odbudowę i uruchomienie portów morskich i handlu morskiego, musimy obecnie zwrócić szczególnie baczną uwagę na rozwój i rekonstrukcję pełnego życia w naszych miastach nadmorskich. W ciągu życia jednej generacji zespół miast w delcie Wisły, zawarty pomiędzy Gdynią i Gdańskiem, stanie się potężnym milionowym skupieniem ludności polskiej. To zadanie ma już swój samorzutny rozpęd dynamiczny. Ale istotnym celem naszym jest, by całe wybrzeże polskie, miasto za miastem, osiedle za osiedlem, uzdrowisko za uzdrowiskiem, wieś za wsią zabiło najżywszym pulsem, największym dynamizmem, tak by cała przeszłość tego wybrzeża wydawała się tylko słabą

wegetacją w porównaniu z wizją naszej przyszłości nad naszym wybrzeżem Bałtyku.

Toteż dziś, przepojeni tą myślą, stają tu reprezentanci siedemnastu miast i miasteczek nadmorskich, by zademonstrować wobec całego społeczeństwa polskiego i wobec wszystkich czynników zewnętrznych, życzliwych i wrogich, pomocnych i obojętnych, rozumiejących i usiłujących nie rozumieć sytuacji powojennej naszego sponiewieranego i zdziesiątkowanego narodu, że wśród tego kilkusetkilometrowego pasa ruin i popiołów, cmentarzy życia i pracy, zbiorowiska złomu i śmieci — odrodziło się wielkie życie polskie, które pulsuje pracą i myślą, które łączy się w solidarnym wysiłku, które na prastarej ziemi Piastów chce trwać na wieki, wiedząc, że buduje — w trudzie i znoju — nie swój egoistyczny byt, ale Polskę wolną i niepodległą, pracującą i twórczą, przepojoną ideą postępu i demokracji. Symbolem tej woli i tej tendencji niech będzie nowa, bałtycka bandera Miast Morskich Rzeczypospolitej, łącząca w sobie godło dzisiejszej Polski z godłem Pomorza piastowskiego, zawartego pomiędzy nierozerwalnymi ogniwami miast związkowych.

Dziś jest to tylko tak skromny symbol — jak skromne są nasze wspólne wysiłki i wyniki pracy nad morzem. Ale dla naszych następców bandera ta winna stać się wyrazem dumy i miłości, gdyż nie ma wyższego tytułu do dumy jak wówczas, gdy miłość całego narodu przekuta zostanie przez wytrwałą pracę na osiągnięcia trwałe i wielkie.

Śląska Biblioteka Publiczna BIBLIOTEKA w Gliwicach
POLITECHNIKA ŚLĄSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA w Gliwicach

WIEDZA